

07
08

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 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



7|2008

MIBA

NEUER ELEKTROSTAT HEKIS FLOCKSTAR | VGB-AWARD GOLDENES GLEIS-ERGEBNISSE | NEUHEIT IM MIBA-TEST G 2000 MEHANO

ANLAGENBAU ULTRAKOMPAKT

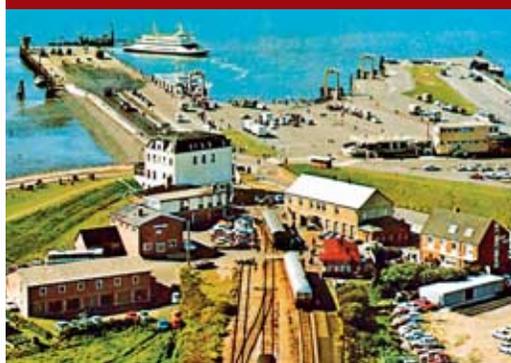
Raumwunder aus der Kiste



DAS GOLDENE GLEIS

GROSSES SOMMER-GEWINNSPIEL
Wo sind wir hier?

GELÄNDEBAU – STARK UND LEICHT
Panzerkarton und Krepp



He's the man, the man with the Midas touch“, schmetterte Shirley Bassey 1964 im Titelsong des dritten James-Bond-Films. Doch gemeint war nicht der Agent Ihrer Majestät mit der Lizenz zum Löten, pardon, Töten, sondern ein perfider Juwelier, der die Goldbestände im amerikanischen Fort Knox radioaktiv verseuchen wollte, auf dass der eigene Schatz unermesslichen Wert bekäme.

Die Unart dieses Menschen, junge Damen mithilfe eines vollständigen Goldüberzugs vom Leben zum Tode zu befördern, gab den Anlass für jene Textzeile. Denn auch einem gewissen Midas, seines Zeichens König des kleinasiatischen Phrygien, sagte man die Fähigkeit nach, alles in Gold zu verwandeln, was er berührte. Unnötig zu erwähnen, dass ein solches Können nur auf krummen Touren erworben werden kann. Midas hatte nämlich den Lehrer des Dionysos, Silenos, entführt und war erst bereit, ihn freizulassen, als Dionysos ihm die Macht zur Goldumwandlung verlieh.

Diese vergleichsweise einfache Methode, zu einem gewissen Wohlstand zu kommen, mag uns Heutigen vielleicht als Segen erscheinen, Midas jedoch hat sie sicherlich schon nach kürzester Zeit als Fluch empfunden. Denn bei der Umsetzung seiner Fähigkeiten war er ein wenig zu konsequent: Alles, aber auch alles wurde in seinen Fingern zu Gold, sodass sich so manch leckere Brotzeit augenblicklich in unverdauliches Edelmetall verwandelte. Den baldigen Hungertod vor

Augen flehte er Dionysos an, ihm den Fluch wieder abzunehmen. Auf dessen gnädigen Rat hin badete er schließlich im Fluss Paktolos, der daraufhin seine Fähigkeit übernahm und zum goldreichsten Gewässer der ganze Gegend wurde.

Sage niemand, dass so was nur damals passieren konnte. Auch heute noch gibt es Menschen, die alles, was sie anfassen, quasi in Gold verwandeln. Ihr Wirken ist aber kein übersinnliches Phänomen, sondern Resultat harter Arbeit an Computern und Werkzeugmaschinen. Während eines kurzen, magischen Momentes ver-

Goldbringer

wandelt sich nämlich eine Handvoll unscheinbaren Granulats unter Einwirkung von Hitze und Druck in einem kunstvoll gefertigten Hohlraum zu einem Kleinod von höchster Präzision und Vorbildtreue – eine Wurststulle zum Währungsäquivalent zu machen ist dagegen doch vergleichsweise banal, oder?

Es wurde also Zeit, diese Menschen und ihren „Midas touch“ mit einer besonderen Auszeichnung zu würdigen. Die Ergebnisse des VGB-Awards, zu denen unsere Leser maßgeblich beitrugen, finden Sie in diesem Heft. Die jeweilige Laudatio hielten die Kollegen von Eisenbahn-Journal, Modelleisenbahner, Züge sowie der Verfasser dieser Zeilen; sie waren somit in gewisser Weise Goldbringer für die Goldfinger – meint *Ihr Martin Knaden*



Eine zumindest beim Transport ganz besonders kompakte Anlage präsentierte uns Thomas Lippert. Auseinandergesfaltet entpuppt sich das Raumwunder zudem als sehenswerte Modellbahn. Foto: gp

Zur Bildleiste unten: Am 6. Mai 2008 hatten sich die Preisträger des Goldenen Gleises in Baden-Baden versammelt. Wir berichten von der Veranstaltung ab Seite 16. Mit dem ersten von drei Teilen startet in dieser Ausgabe das große MIBA-Luftbild-Sommerrätsel. Lassen Sie sich von Michael Meinhold zum Knobeln, Grübeln und Googeln verleiten. Als Basteltipp zeigt Bruno Kaiser, wie man den Anlagenunterbau statt aus Holz auch aus Panzerkarton fertigen kann.

Fotos: Chr. Haumann-Frietsch, Archiv M. Meinhold, bk



44 Als Kriterium für die Epoche VI kristallisiert sich die neue 12-stellige TSI-Nummer heraus. Wir zeigen, was dahintersteckt. Foto: L. Fehr

62 Die jugendlichen Anlagenbauer aus Osnabrück berichten über die Nebenbahn und technische Details ihrer Clubanlage. Foto: HM





26 Jubiläumsbericht: 25 Jahre MEC Eggenfelden! Otto Humbach stellt die große, vielseitige Clubanlage vor. *Foto: Otto Humbach*

54 Als „Raumwunder aus der Kiste“ (Bild links) präsentiert Thomas Lippert seine Nebenbahn-Endstation auf ganz wenig Platz. *Foto: gp.*



20 Klar doch – das ist die Columbuskaje in Bremerhaven, und der Bahnhof heißt Bremerhaven Columbusbahnhof. Das wars aber auch schon mit dem Freibier – alles andere müssen Sie sich selbst verdienen: Gehen Sie mit Michael Meinhold in die Luft – bei unserem großen Sommer-Gewinnspiel! *Foto: Archiv Michael Meinhold*

MODELLBAHN-ANLAGE

Modulanlage in Baugröße 2m:	
Schiefer, Schotter und Rekorde	8
25 Jahre MEC Eggenfelden:	
Teamarbeit für Jung und alt	26
Wenns nicht mehr weitergeht (23):	
Das Raumwunder aus der Kiste	54
Hauptstreckenanlage mit zwei Orten:	
Jugend forscht (2)	62
Gartenzwerfabrik mit Feldbahn:	
Kult um kleine Kerle	78

GEWINNSPIEL

Das Goldene Gleis	16
Immer nur Bahnhof – aber wo?	20

NEUHEIT

Flockstar lässt das Gras wachsen	34
----------------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Sommer, Sonne, Segellore	42
--------------------------	----

BRANCHE INTERN

Neue Nummer – neue Norm	44
-------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Das Biergartenmodul	46
„Hampelmann“	60
Kuppeln mit Magnet und Licht	68
Stark und leicht	74

VORBILD

78er mit D-Zug, Hellas-Express, Bietigheim, Altenbeken, D 171	50
---	----

VORBILD + MODELL

Der T02 der SHE	38
-----------------	----

MIBA-TEST

Kantig und detailreich (Vossloh G 2000 von Mehano in N)	82
---	----

DIGITAL-TECHNIK

Röhrender Platzhirsch (5)	70
---------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	85
Neuheiten	88
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	103
Kleinanzeigen	105
Impressum · Vorschau	114



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.

Kundenservice

Draht zum Kunden?

In Zeiten zunehmenden Konkurrenzdruckes unter den Firmen wird Kundendienst immer wichtiger. Leider ist das bei manchen Firmen offenbar noch nicht so ganz bis zu den zuständigen Stellen durchgedrungen.

Ich habe Anfang März 2008 über den „Kontakt“-Button auf der Trix-Website einige Fragen gestellt – und warte bis heute auf irgendeine Reaktion vonseiten der Firma.

Mit diesem Verhalten kann man Kunden nicht lange an die Marke binden! Vielleicht sollte sich die Firma Trix (oder die große Mutter Märklin) ins Gedächtnis rufen, dass es auf dem Modellbahnsektor – zum Glück – noch andere Firmen mit funktionierendem Kundendienst und guten Produkten gibt, zu denen man jederzeit wechseln kann! Ein ramponiertes Image zu reparieren und „vertriebene“ Kunden zurückzugewinnen ist allemal mühsamer als die rasche Beantwortung von E-Mails!

Wolfgang S., Wien (E-Mail)

MIBA 5/2008, Die anderen Signale

TPs – auf den Punkt gebracht

Der Artikel über trigonometrische Signale war eigentlich schon lange fällig! Bis in die Sechzigerjahre hat es von den TP-Signalen tausende in Deutschland gegeben. Inzwischen ist diese Art der Vermessungstechnik schon fast in Vergessenheit geraten, so verwundert es nicht, dass im Beitrag ein paar kleine Fehler enthalten sind.

1) Nivelliergeräte wurden auf Signaltürmen sicher nicht eingesetzt, da mit diesen Instrumenten nur streng waagrecht beobachtet werden kann. Stattdessen wurden ursprünglich Theodolite verwendet. Der Unterschied ist wirklich gravierend, vergleichbar mit dem Unterschied zwischen einem Packwagen und einem Postwagen! Später wurden dann auch elektro-optische Entfernungsmessgeräte auf dem Beobachtungstisch befestigt.

2) Die im MIBA-Artikel als „Dreiböcke“ bezeichneten Signale wurden in Fachkreisen Tafelsignale oder Kleinsignale genannt.

3) Ein Dreibock ist dem Vierbock ähn-

lich, nur dass er einen dreieckigen Grundriss statt eines quadratischen hat. Die Turmspitze wurde als Tafelkreuz bezeichnet.

Altmeister Pit-Peg hat übrigens diese Türme im MIBA-Report 7 „Panoramen“ gewürdigt. Die Kartensignatur von TPs findet man auf den Plänen 8 links unten und 9 rechts, Tafelgerüste hat Pit-Peg in den Schaubildern 5c oben Mitte und 59 oben links dargestellt.

Horst Birnbaum, Vermessungsamt-mann i.R. (E-Mail)

MIBA 3/2008, Buchbesprechungen

Kuschelig im Plüschpolster

Die Darstellung, dass die Uerdinger Schienenbusse dem „Samba“ zu seinem Namen verhalfen, ist unrichtig. Richtig ist vielmehr: In den 50er-Jahren wurden auf der Strecke Wt.-Elberfeld-Wt.-Cronenberg zur Zugbildung zwei VB 144 oder VS 145 (vermutlich hatten die VT die Kriegswirren nicht überlebt), bespannt mit V 36 eingesetzt. Diese Waggons aus dem gehobenen Zugdienst hatten Plüschpolsterung – die Fahrgäste reisten kuschelig und deshalb der Name Samba. Die Stammgäste auf der Strecke waren beim Austausch des Fahrzeugmaterials durch Schienenbusse keineswegs hellauf begeistert.

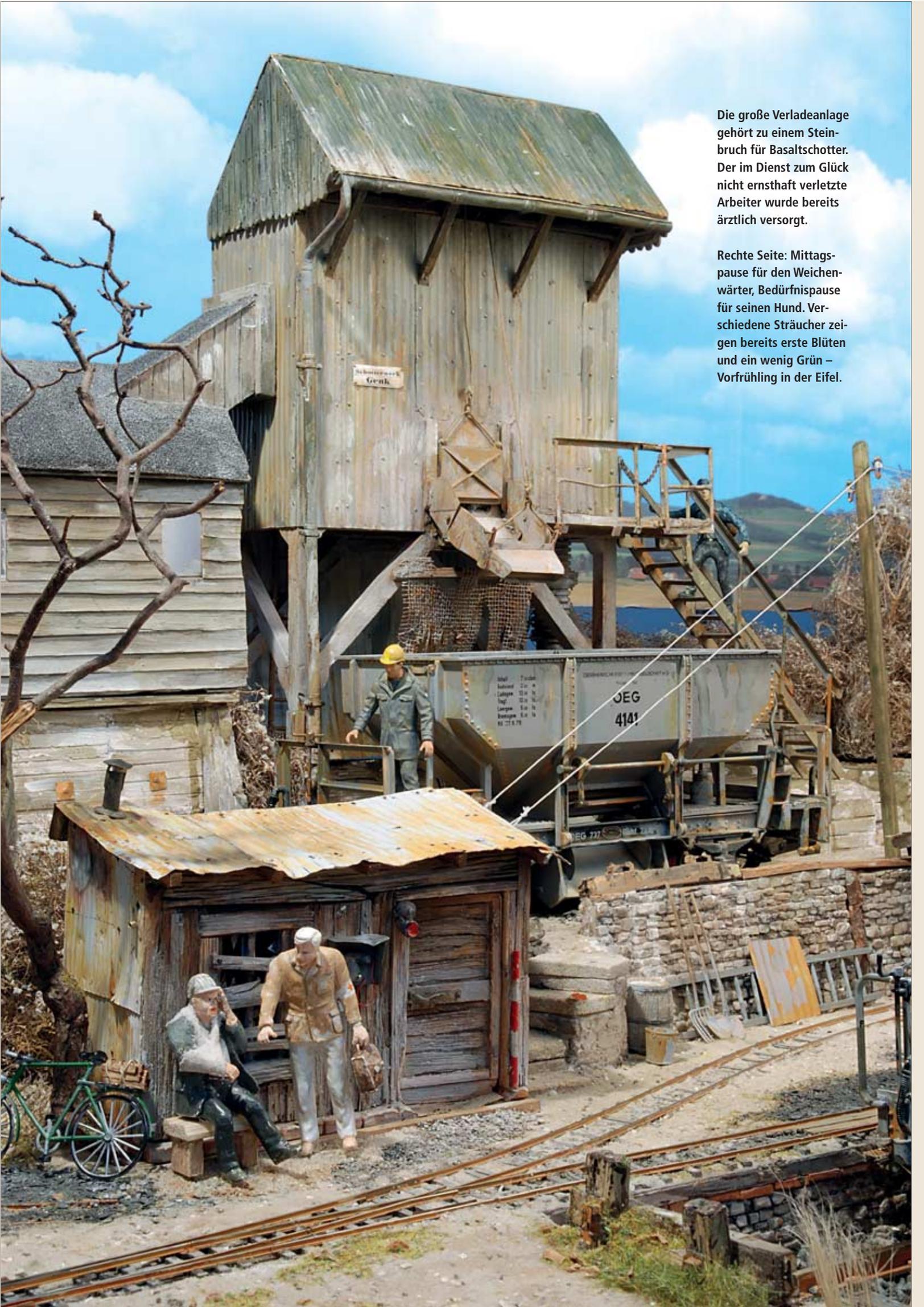
Wolfgang Wienstein (E-Mail)

MIBA 6/2008, Toller Bromberg

Bitte mehr Wagenbausätze!

Mit Interesse habe ich den Artikel über den Bausatz des „Bromberg“ gelesen. Leider befassen sich zu wenige deutsche Großserienhersteller mit der Möglichkeit, ihre Güterwagen in Bausatzform anzubieten. Mir ist nur der Bromberg von Roco bekannt und einige Wagenmodelle von Piko, die bei Conrad angeboten werden. Die englische Firma Peco bietet N-Wagen, die sie als Fertigmodelle anbietet, auch als Bausatz an. Die Wagen sind in wenigen Minuten zusammengesetzt. Man muss nicht mal was kleben, der Wagenkasten wird mit zwei kleinen Muttern festgeschraubt. Die Bausätze müssen auch kaum nachgearbeitet werden. Ich wünschte, v.a. in Spur N würden mehr deutsche Hersteller diesen Weg gehen!

Markus Ruß (E-Mail)



Die große Verladeanlage gehört zu einem Steinbruch für Basaltschotter. Der im Dienst zum Glück nicht ernsthaft verletzte Arbeiter wurde bereits ärztlich versorgt.

Rechte Seite: Mittagspause für den Weichenwärter, Bedürfnispause für seinen Hund. Verschiedene Sträucher zeigen bereits erste Blüten und ein wenig Grün – Vorfrühling in der Eifel.



Franz Stellmaszyk präsentiert eine Modulanlage in der Baugröße 2m

Schiefer, Schotter und Rekorde

Er hat es wieder geschafft! Vor dem staunenden Publikum der „Faszination Modellbau“ in Sinsheim präsentierte der profilierte Modell-Feldbahner und stets erfolgreiche Rekordjäger Franz Stellmaszyk seine neue Modulanlage. Wie nicht anders zu erwarten, überzeugte des Meisters Werk mit einer schier unglaublichen Fülle an Details und Mini-Rekorden, die der überaus kommunikative Kölner alle selbst ersann, bastelte und gekonnt inszenierte.

Gleich zu Beginn meiner kurzen Baugeschichte ein Eingeständnis: Ich hätte es selbst nicht geglaubt, in nur 16 Monaten eine neue Anlage auf die Beine stellen zu können – doch es gelang! Vielen, die mich in Sinsheim nach dem Geheimnis meines Bautempos fragten, konnte ich nur antworten: Wenn das Konzept klar ist, entscheidet die Technologie! Meine Technologie besteht darin, in überschaubaren Teilschritten vorzugehen, Gegenständliches und Erlerntes aus früheren Projekten wieder einzusetzen und (vielleicht das Wichtigste) die eigene Fantasie nicht durch „Bedenken“ zu bremsen.

Das mit den überschaubaren Bauschritten, die ich Module nenne, ergab sich aus meiner kleinen Wohnung, in der ich lediglich ein, höchstens noch ein zweites Modul aufstellen und bearbeiten kann. Mehr geht nicht. Analog dazu

möchte ich Ihnen nachfolgend Bauschritt für Bauschritt erläutern.

Zunächst: das Motiv

Wer mich schon kennt, weiß um meine Schwäche für Feldbahnen, in deren Umfeld sich das Leben so widerspiegelt, wie es nun einmal ist. Die vielzitierte heile Welt, in der hochglänzend lackierte Züge durch parkartige Landschaften rollen, läuft meiner Fantasie zuwider. Überdies hat bei mir, fern jeder Phrase, der „Mensch“ (als individuell erzogenes Preiserlein) im Mittelpunkt zu stehen! Als Bauobjekt nahm ich mir diesmal die Verladestellen zweier Bergbaubetriebe vor. Dargestellt werden sollten die Bahn- und Betriebsanlagen eines Steinbruchs für Basaltschotter und eines Schieferstollens in der Eifel. Dieses Motiv machte die L-Form erforderlich.



Bauarbeiten am Lokschuppen der Feldbahn. Zwei der Wandgefache mussten dringend neu ausgemauert werden, wozu sich die Ziegelsteine der Firma Bloxx bestens eignen.

Links: Der Clou ist das separate Einbaubüro für den Meister. Selbiger sitzt am „Schreibtisch“ und bemüht ein vorsintflutliches Telefon, um ein Ortsgespräch zu führen.

Natürlich besitzt der beidseitig befahrbare Lokschuppen auch eine Innenausstattung. Man beachte die Werkbank mit den griffbereit geordneten Schraubenschlüsseln!

Modul 1: Lokschuppen

Im Mittelpunkt des ersten Moduls steht der Lokschuppen. Ich habe ihn abnehmbar gestaltet. Sein Fachwerk ist keineswegs nur „Sichtfachwerk“, wie es bautechnisch heißt, sondern besitzt tatsächlich eine statische Funktion: Ich verband die einzelnen Ständer, Streben und Riegel mit Holzstiften und mauerte die entstandenen Gefache mit über 1500 echten Ziegeln von Bloxx aus! Die komplette Inneneinrichtung ergänzte ich durch ein separates Meisterbüro, das (so glaube ich) im wahrsten Sinne des Wortes als „Kabinetstückchen“ gelten darf, denn Vergleichbares sah ich bisher noch nie!

Die vordere Schuppentüre wird mit einem kleinen Elektromotor aus dem Conrad-Programm bewegt. Die notwendigen mechanischen Bauteile entstanden in Eigenkonstruktion. Die Schuppengleise stehen nur bei vollständig geöffnetem Tor unter Spannung. Natürlich ließ es sich nicht vermeiden, dass auf dem Schuppendach die Dachdecker zugange sind, während an der Außenwand ein Reparaturtrupp werkelt. Der Clou der kleinen Szenerie steckt im Baugerüst, das von der weltweit kleinsten Gerüstkette zusammengehalten wird. Wer hinaufklettern will,

