

01
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 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,-

miba.de



ROCO-52, BRAWA-Tn, MINITRIX-V 300 IM MIBA-TEST

Fest der Neuheiten



PERFEKTER GELÄNDEBAU IN H0
Holz für den Haltepunkt



BIERGARTEN AN DER BAHNSTRECKE
Heiß in den H0-Sommer



GRUPPE-23-WAGEN VON BRAWA
Her mit den Hechten



MIBA
MODELLBAHN-PRAXIS HÜTTEN AUS HOLZ | MODELLBAHNANLAGE KOMPAKTES IN N | NEUHEITEN IM MIBA-TEST 52 VON ROCO, 94.1 VON BRAWA, V 300 VON MINITRIX

Zweitausendneun wird ein Jahr „schlechter Nachrichten“, machte uns die Kanzlerin höchstpersönlich Lust auf den Jahreswechsel. Na, da werden zu Silvester die Korken ja extra laut knallen.

Und diese Knallerei wird sich durch das gesamte Jahr ziehen, denn 2009 ist ein sogenanntes „Superwahljahr“. Ob dann aber immer die Besten Grund zum Korkenknallen haben werden, bleibt abzuwarten. Solange der Wähler sich beim Kreuzchenmalen weniger von Vernunftgründen, sondern eher von seiner persönlichen „Portemonnaie-Prognose“ leiten lässt, darf er sich nicht wundern, wenn die um seine Gunst Buhenden ihm hemmungslos das Blaue vom Himmel versprechen. Wobei das Volumen der Versprechungen als direkte Skala für die Demagogie der jeweiligen Akteure anzusehen ist. Wir alle haben es also selbst in der Hand, ob die Umbrüche der nächsten Zeit auf der großen Bühne seriös gestaltet werden oder doch lieber verantwortungslos.

Und auf der kleinen Bühne? Hier sind schon seit geraumer Zeit tiefgreifende Umbrüche im Gange. Gut im Gedächtnis sind noch jedem die Krisen bei Roco, Märklin, LGB und zuletzt Fleischmann. Es werden nicht die letzten sein: Der österreichische Hersteller Klein Modellbahn eröffnet in Kürze das Ausgleichsverfahren, Mehano aus Slowenien strauchelt und entlässt

seine 160 Mitarbeiter und selbst ein ganz großer unter den fernöstlichen Herstellern, Sanda Kan, der z.B. die Modelle von Brawa und Lenz fertigt, stand zum Verkauf und wurde – quasi im Rahmen der Nachbarschaftshilfe – durch die Kader Group, zu der auch Liliput/Bachmann gehört, übernommen.

Relativ fein raus ist, wer seine Restrukturierungsmaßnahmen bereits

Brüche und Umbrüche

hinter sich hat. Märklin feiert mit der neuen CS2 große Erfolge, die ersten „Repositionierungsmodelle“ von Trix sind bereits zu haben und bei LGB vermeldet man wieder eine weitgehende Lieferfähigkeit.

Fleischmann schließt in diesen Tagen seinen Teil-Umzug nach Heilsbronn ab (die angekündigte 54.15 werden wir daher erst im kommenden Heft vorstellen) und kann nun unter besseren Bedingungen bei reduzierten Kosten den Neubeginn starten.

Die Modellbahnbranche hat also die Umbrüche, die anderen erst noch bevorstehen, im Wesentlichen bereits hinter sich. Daher kann 2009 für uns nur ein Jahr guter Nachrichten werden – meint *Ihr Martin Knaden*



Die Krieglöke der Baureihe 52 ist die neueste Entwicklung aus dem Hause Roco, die unseren Testparcours durchlaufen hat. Otto Humbach hat das Modell passend zur Jahreszeit cool in Szene gesetzt. Foto: Otto Humbach
Zur Bildleiste unten:

Die V 300 zählte zu den Starlokomotiven des Bw Hamm. Minitrix hat das Prachtstück detailliert umgesetzt. Ein wenig Ablenkung von den Problemen des Winters bietet uns der inzwischen fertig gestaltete Biergarten von Bernd Kirchhof und Heidi Oberhans. Reservieren Sie sich Ihr Plätzchen im Warmen.

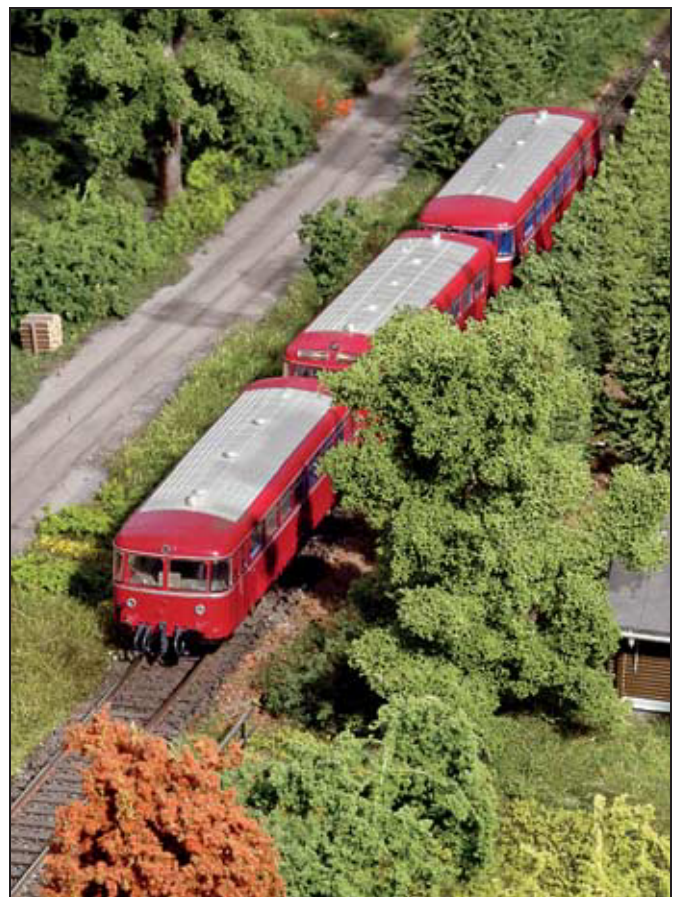
Endlich gibt es auch die polnischen Hechte in H0. Wir stellen die Brawa-Modelle und ihre Vorbilder vor.

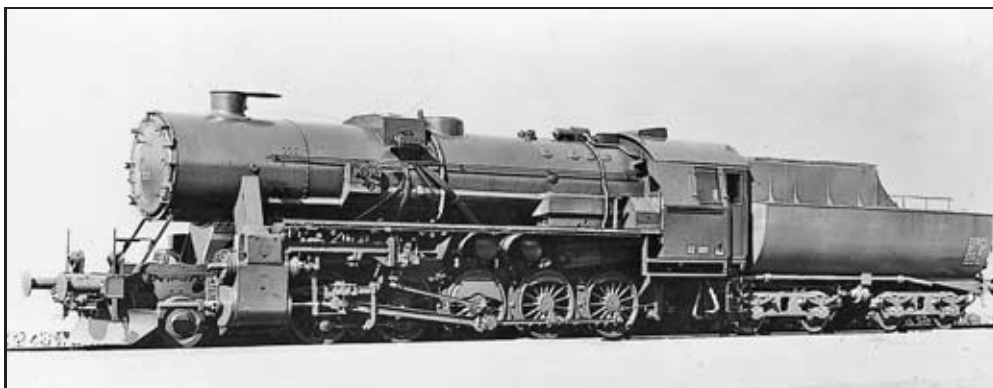
Fotos: gp, Heidi Oberhans, MK

22



48





14

64



MODELLBAHN-ANLAGE

Michael Meinholds Bahnhofprojekt (2): Keine Elefanten mehr in Mücke Berge, Brücken und viel Eisenbahn	8 22
Stockheim – zweiter Abschnitt (2): Von Hirzenhain nach Merkenfritz Nebenbahn im Braunschweigischen: Schaplingen – Umbau des Kibri-EGs Bw-Anlage Maifeld (2)	48 36 70

VORBILD

Die BR 52 der DRB: Leichte Lok für Krieg und Frieden Die württembergische Tn/BR 94.1: „n“ wie Nebenbahn	14 28
--	----------

MIBA-TEST

Die BR 52 als Roco-Modell: Die Wanne ist voll Wü. Tn als Brawa-Modell: Kurzer E-Kuppler V 300 von Minitrix: Single sucht Anschluss	18 32 78
---	----------------

MODELLBAHN-PRAXIS

Lokalbahn durch Oberbayern (7): Ozapft is ... Haltepunkt Breithardt (2): Bachlauf und Bahnübergang Hütten aus Holz	43 60 64
--	----------------

VORBILD + MODELL

Hechte ohne Rückkehr-Rechte Die Postwagen der 26,4-m-Bauart	54 74
--	----------

NEUHEIT

Laser-Bausatz von Busch: Eine Scheune aus Holz	68
---	----

RUBRIKEN

Zur Sache Leserbriefe Bücher/Video Veranstaltungen · Kurzmeldungen Neuheiten Kleinanzeigen Impressum · Vorschau Jahresinhalt 2008	3 7 80 82 84 99 106 111
--	--

Auch positive Auswirkungen

Als langjähriger MIBA-Leser habe ich die steigenden Preise der Modellbahn-Hersteller mitverfolgen (und erleiden) müssen. Die Preisspirale hat aber auch positive Auswirkungen. Ich kaufe nicht mehr einfach „drauflos“, sondern informiere mich über die anstehenden Neuinvestitionen.

Nach dem MIBA-Test des Brawa-Om 21 habe ich mir ein Exemplar des Wagens gekauft. Die Qualität des Wagens – bei einem Preis von 22 Euro – ist schon wirklich das Geld wert. Gut finde ich auch den Ansatz, den Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern anzubieten. Als Märklin-Fahrer habe ich mich voll auf dieses Produkt „eingeschossen“ und werde die weiteren Auflagen bestellen.

Das Schimpfen über die hohen Preise, besonders bei Märklin, habe ich aufgegeben – macht ja auch keinen Sinn. Man muss sich halt auf die Anschaffungen konzentrieren, die wirklich notwendig sind. Das merken sich sicherlich auch die Hersteller.

Ich wünsche mir von der MIBA-Redaktion, dass in Zukunft weiterhin solche informativen Tests wie über den Om 21 von Brawa erscheinen.

Michael Lutzer, Bonn

MIBA-Test Rivarossi-Walfisch

Keine Lüftungsschlitze

Kürzlich habe ich mir den 641 auf der Strecke von Rottenbach nach Katzhütte genauer angesehen. Dabei ist mir aufgefallen, dass es sich bei den „Kie-

men“ nicht um Lüftungsschlitze handelt, sondern um Profilierungen der GfK-Schürzenteile/Klappen, um die Eigensteifigkeit der Teile zu erhöhen.

Bernd Zöllner (E-Mail)

21-polige Schnittstelle

Ich habe mir einen „Wal“ zugelegt und habe festgestellt, dass er eine Schnittstelle mit 21 Polen hat. Sie schreiben aber in ihrem Test, dass der Triebwagen eine achtpolige Schnittstelle hat.

Hartmut Zacher (E-Mail)

Der Rivarossi-Wal hat eine 21-polige Schnittstelle. Das mit den acht Polen stand – Asche auf unser Haupt! – im MIBA-Test falsch. Anm. d. Red.

Kundendienst

Beispielhaft

Ich hatte mir vor einer Woche eine überarbeitete BR 05 (HN 2003) zum Sonderpreis gekauft. Sogleich machte ich mich an Verbesserungen technischer wie auch optischer Art. In meiner Euphorie, auch einen Dietz-Sound im Tender unterzubringen, einen Glockenankermotor einzubauen, den Tenderabstand zu verringern, übersah ich einen minimalen „Watschelgang“ der Lok. Die Ursache war schnell ausgemacht. Die Treibachse hatte zwei nicht exakt aufgesessene Räder und so eierte sie und führte zu dem Problemchen.

Also habe ich Hornby angemailt und um Zusendung der Ersatzteile (auch eine Isolierhülse an einem Tenderradsatz war leicht gerissen) gebeten. Innerhalb nur eines Tages folgte die entzückende Antwort: Die Sachbearbei-

terin meinte, dass diese Ersatzteile leider noch nicht vorrätig seien. Dafür hatte sie für mich an dem dort vorhandenen Vitrinenmodell die beiden Achsen ausgebaut und mir per Post zugesandt. Ich denke, das ist beispielhaft und sollte in der MIBA Erwähnung finden!

Wolfgang Hautmann, Korntal

Finger weg

Noch etwas zum Thema Service. Ich hatte (im Nachhinein: leider) die Wechselstromausführung der G 2000 von Mehano gekauft. Da der Decoder für mich nicht optimal war, habe ich einen Lok-Piloten 3.0 eingebaut, dank Schnittstelle ja kein Problem.

Nach einiger Zeit hat dann eine (!) der roten LEDs nicht mehr funktioniert. Also habe ich die Lok noch innerhalb der Garantiefrist mit dem Hinweis auf den getauschten Decoder über meinen Händler eingeschickt. Nach drei Monaten kam die Lok unrepariert zurück mit dem Hinweis, dass man sie nicht reparieren könne, da die Lok nicht mehr im Originalzustand sei (Decoder!).

Das erinnert mich an die Diskussion vor Jahren, als im PC-Bereich so ähnlich argumentiert wurde. Die Hersteller kamen hier allerdings auch nicht damit durch (Thema „offenes System“). Wozu gibt es die 8-polige Schnittstelle, wenn man den Decoder nicht tauschen darf? Oder zerstört ein anderer Decoder als der verbaute Lok-Pilot 1.0 die LEDs? Ergo: Finger weg von Mehano!

Dietmar Moll, Baltmannsweiler

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

Endlich realisiert: Michael Meinholds Bahnprojek (Teil 2)

Keine Elefanten mehr in Mücke



Die Elefanten von Mücke sind längst Vergangenheit und leben nur noch im Modell weiter. Auch kam die Bezeichnung keinesfalls von der Elefantenverladung – wie der Titel von MIBA 12/2008 vermuten ließ –, sondern von den schweren Güterzuglokomotiven, die die langen Erzzüge zogen. Der Erzabbau ist ebenso Vergangenheit wie der vielfältige Zugverkehr, der hier Mitte der Sechzigerjahre noch stattfand.

Nun wollen wir mal aus einer Mücke keinen Elefanten machen, doch zwei 50er vor einem Erzzug aus lauter OÖtz-Wagen sind auch im Modell ein sehenswertes Bild, selbst in der kleinen Spurweite 1:160. Insofern bleibt Michael Meinholds Begeisterung für den kleinen Bahnhof mit dem noch kleineren Namen auch bei uns, den HEB Hobbyeisenbahnern, erhalten.

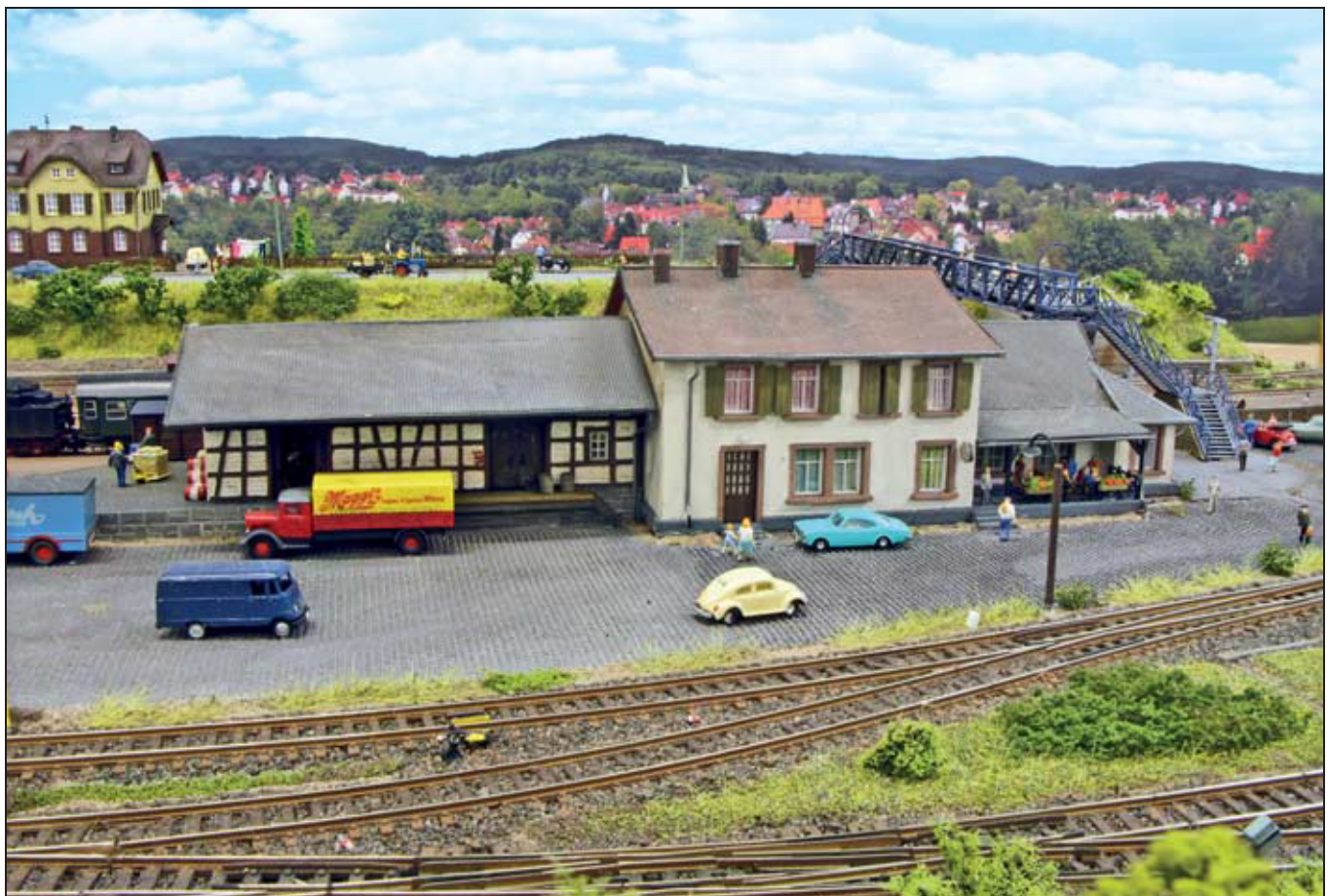
Der Bahnhof hat in unserem Modularrangement mittlerweile einen festen

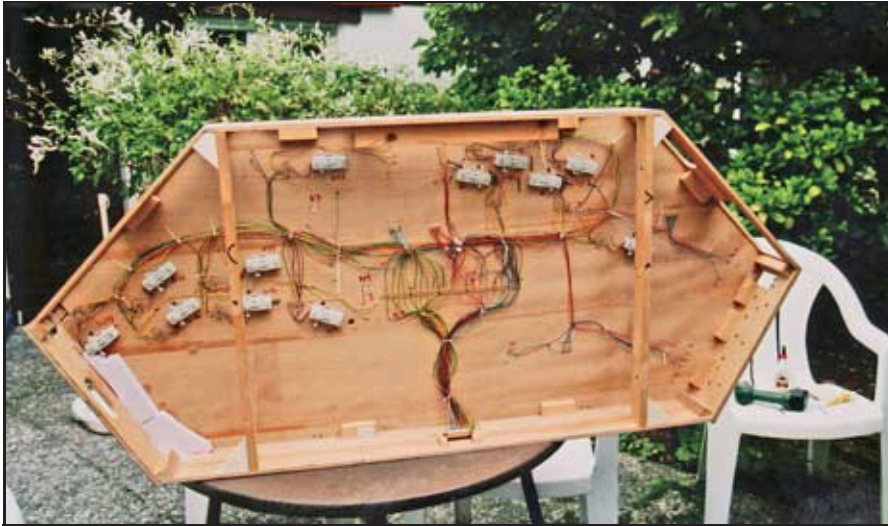


Im heutigen Zustand kann man das EG von Mücke zwar noch wiedererkennen, doch im Außenbereich hat sich vieles verändert: Auf der durch den Gleisrückbau gewonnenen Fläche wurden Parkplätze angelegt und ein großer Wendehammer trat an die Stelle der Ladebereiche.



Das Modell weist alle Einzelheiten des Vorbildes auf. Lediglich der etwas heruntergekommene Eindruck wurde nicht genauso übernommen.





Einen Bahnhof ins Modell umzusetzen bedeutet auch immer wieder viel Elektroarbeit. Weichen- und Signalantriebe erfordern – ebenso wie die einzelnen Gleise – jeweils ihre Verdrahtung. Die würde sich zwar bei Digitalbetrieb etwas verringern, aber dann kämen noch die Decoder hinzu. Sinnvoll sind, wie deutlich zu sehen, eine geordnete Kabelführung und eindeutige Bezeichnungen. Auch die zwischenzeitliche Fixierung von Kabelsträngen auf Lötösenleiten hilft das Chaos etwas zu minimieren.



Nach dem Probeaufbau zur Festlegung der Gleise zeigt sich der Kasten hier schon mit eingebauter Bahnhofsplatte und probeweise aufgestellten Gebäuden. Erst nach deren prüfbarem Zusammenwirken mit Gesamtfläche, Gleisen und Straße konnte die Feineinteilung des Geländes, der Bahnsteige, Signale und weiterer Gestaltungselemente endgültig definiert werden.



Im weiteren Verlauf bildete der Erbauer auch das typische „Dienstland“ zwischen den Gleisbereichen nach.

und bedeutsamen Platz, können hier doch alle Arten von Zuggattungen, die so typisch für eine eingleisige Hauptstrecke sind, eingesetzt werden. Sowohl Durchgangsgüterzüge als auch die alltäglichen Nahgüterzüge lassen sich hier sinnvoll in Szene setzen. Daneben bieten Rampen- und Freiladegleise ebenso wie die Sturzbühne jede Menge Raum für sinnvollen Güterbetrieb. Und dieser wird noch durch das angeschlossene Sägewerk und die Holzverladerampe ergänzt.

Auch im Personenverkehr kommt Abwechslung ins Spiel: vom Schienenbus über Nahpersonenzüge bis hin zum hochwertigen „Bischofsexpress“ – die Gleise des oberhessischen Ortes bieten jede Menge Platz, vielseitigen Bahnbetrieb nachzuspielen.

Und so erfüllt Peters Traum vom idealen Heimanlagenbahnhof nunmehr noch weitere Funktionen: In einer Premierenveranstaltung war er Mittelpunkt eines großen Modularrangeements auf der „Expo-Trains“ in Walferdange/Luxemburg und natürlich auch bei unserer eigenen Jubiläumsschau des Vereins.

Ein Modellbahnhof, egal wie groß und umfangreich er auch immer ausfallen mag, bringt immer eine Menge Elektroarbeit mit sich, eine Arbeit, die nur die wenigsten Modellbahner schätzen, die aber gleichwohl unabdingbar für den späteren Fahrbetrieb ist. Unser Bahnhof Mücke ist analog geschaltet, was den „Kabelsalat“ schon von vornherein vergrößert, weil jedes Gleis abschaltbar gehalten werden muss. Zudem sind eine Menge Weichen und auch Signale eingebaut. Und auch das dazugehörige Schaltpult bringt noch einmal den gleichen Verdrahtungsaufwand mit sich. Die Verbindung dieses Schaltkastens ist ebenso steckbar ausgeführt wie die Verbindung der beiden Bahnstabssegmente miteinander. Der Blick unter die Bahnhofsplatte verdeutlicht dies nur zu genau.

Für die Kabel- und Lötarbeiten ist daher ein gewisses Maß an Selbstdisziplin angesagt. Das fängt bei einer übersichtlichen Kabelverlegung an, geht mit deren Bündelung (z.B. mit Kabelbindern) weiter und endet auch noch nicht mit einer übersichtlich ausgeführten Beschriftung, die gerade dann umso notwendiger wird, je mehr Personen an einem solchen Projekt zugange sind. So darf die Empfehlung gegeben werden, bereits an „Zwischenstationen“, wie Signalen oder Weichen etc. die Ka-

bel auf Lötösenleisten zu führen, um hier einerseits Auswechselbarkeit zu gewährleisten, andererseits aber bereits hier schon für Zugentlastung und Nachprüfbarkeit zu sorgen.

Im nächsten Ausbaustadium des Bahnprojektes stand der Nachbau der charakteristischen Gebäude. Ziel war, den dortigen Vorbildeindruck möglichst gut und realistisch einzufangen, ohne akribisch alles nachbauen zu müssen.



Ein etwas frustrierter, junger Michael Meinhold saß im Sommer 1963 auf der Laderampe im Bahnhof Mücke. Das lange Gesicht rührte von der Enttäuschung über die schlichte V 100, anstelle einer schicken BR 23.



Auch im Modell wartet der Junge wohl noch lange vergebens auf die Gießener Dampflok. Hier haben „moderne“ Dieselloks längst das Heft in die Hand genommen. Aus heutiger Sicht hätte es sich gelohnt, die Szenerie mit herrlich unterschiedlichen Güterwagen und einer noch eindrucksvoller aussehenden Diesellok zu genießen. Wer weiß, was wir in 40 Jahren als sehenswert betrachten.

Bernd – als Peters Baunachfolger – hatte zu dessen Lebzeiten das EG schon im Wesentlichen nachgebaut, wobei er teils auf Bausatzelemente vorhandener Industriehäuser zurückgriff und teils auf Selbstbau angewiesen war. Somit waren das EG und die Gebäude der angeschlossenen Erzwäsche schon ein gutes Stück Arbeit. Doch der Wiedererkennungseffekt war dann auch entsprechend hoch.

Bei den Stellwerken und der Randbebauung zeigte sich die Eignung einiger handelsüblicher Bausätze für das Projekt. So entstanden die Stellwerksgebäude aus Faller-Bausätzen. Bei dem einen wurde die Dachform leicht verändert und ein Türmchen angefügt, was das Ganze nun schon fast wie das Original wirken ließ. Das „Fuldaer“ Stellwerk erfuhr nur Farbänderungen.

Für die Randbebauung mit den so typischen Wohnhäusern eigneten sich Kibri-Bausätze ganz gut. Jedoch machte hier erst die Feingestaltung der Um-



Wäre er lieber mal am späten Nachmittag gekommen. Dann hätte er zumindest die Gießener 38 3884 gesehen, die den aus Umbauwagen bestehenden Nahpersonenzug auf der Rückfahrt bespannte und hier mit einem VT 98 kreuzt.



Das Sägewerk an der Bahnhofsausfahrt nach Fulda musste nicht selbst gebaut werden. Ein passender Pola-Bausatz erhielt eine andere Farbgebung und wirkt dadurch schon fast wie sein Vorbild. Die Ausgestaltung mit Bretterstapeln, Schnittholz und Stämmen erfolgte aus dem Zubehörsortiment der Industrie. Mit entsprechend beladenen Rungenwagen kam hier ein weiterer betriebsintensiver Aspekt hinzu.

gebung, speziell der Vorgärten, den entsprechenden Kick aus. Auch die Verputzerszene des einen Hauses mit Gerüst und Malern setzt ein weiteres Highlight auf dem Bahnhofsegment.

Selbstbau ist eigentlich eine Domäne der größeren Baugrößen, zumal es dort auch mehr Materialien und Zubehör für eine stimmige Ausgestaltung gibt. Schon die vielen abwechslungsreichen Straßenfahrzeuge sind in N nicht immer einfach zu besorgen – zumal, wenn sie epochenmäßig auch halbwegs stimmen sollen.

Bei der Landschaftsgestaltung kamen die neuesten Materialien und Techniken, wie elektrostatisch aufgetragene Grasfaser zum Einsatz. Aber auch hier schränkt die Baugröße die Möglichkeiten ein. *Horst Meier* 



Der hölzerne Schuppen einer Kabelmeisterei füllt zusammen mit diversen Kabelrollen den leeren Bereich zur Straße hin. In der Baugröße N ist das richtige Zubehör manchmal schwierig zu finden. Transporter und Mischer waren nicht leicht aufzutreiben.



Nun ist es an der Zeit, die Elefanten in Mücke wieder zu verladen, denn bekanntlich ist nichts so beständig wie die Veränderung. Vermutlich wird es weder so noch so jemals wieder Elefanten in diesem beschaulichen oberhessischen Ort geben. Irgendwie schade ...



Kleine Details wie das eingerüstete Haus geben den Segmenten auch an anderer Stelle ausreichend Blickfänge.



Die Gießener Ausfahrt von Mücke. Während am Freiladegleis ein Kohlewagen mit Förderband entladen wird, rangiert die Köf bereits abgefertigte O-Wagen auf das Bereitstellungsgleis. Links die Strecke nach Laubach, die zu diesem Zeitpunkt schon stillgelegt ist. *Modellfotos: HM*

52 3328 verlässt am 3.10.1959 mit einer Garnitur aus Einheits- und preußischen Abteilwagen sowie einem preußischen Güterzug-Gepäckwagen den Bahnhof Homburg/Saar. Die Lok gehört zu der 1945/46 von Jung gelieferten Serie 52 3321-3331. Die hier nicht retuschierten mennigeroten Masten auf diesem Meisterfoto künden von der Elektrifizierung der Strecke nach Saarbrücken. Foto: Dr. Rolf Brüning



Die Baureihe 52 der Deutschen Reichsbahn

Leichte Lok für Krieg und Frieden

Zu Entwicklung, Konstruktion, Bau- und Einsatzgeschichte der Baureihe 52 ließen sich ganze Enzyklopädien füllen. Michael Meinhold fasst zusammen.

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde der Lokomotivbau auf die kriegswichtigen Baureihen 44, 50 und 86 beschränkt, samt zahlreichen Vereinfachungen und Einsparungen: So entfielen Vorwärmer, Speisedom, Umlauf- und Windleitbleche etc.; gleichzeitig wurde die Schweißbauweise forciert. Auf diese als „ÜK“ (Übergangskriegsbauart) bezeichneten Bauarten folgte 1942 als erste „Kriegslokomotive“ die 1'E h2-Type der Baureihe 52, die aus der Baureihe 50 durch zahlrei-

che weitere Vereinfachungen bei gleichzeitiger radikaler Umstellung der Produktion entstand: Geringster Materialeinsatz und eine möglichst vereinfachte Fertigung – auch in den Lokfabriken der besetzten Länder – waren die vom nunmehr federführenden „Hauptausschuss für Schienenfahrzeuge“ vorgegebenen Prämissen.

Neben den schon erwähnten Teilen entfielen Kolbenspeisepumpe, Zylindersicherheitsventile, Schlammabscheider und Achslagerstellkeile. Statt des Barrenrahmens wurde wieder ein Blechrahmen vorgesehen, z.T. in geschweißter Ausführung; auch Treib- und Kuppelstangen wurden in Schweißtechnik gefertigt. Das Führerhaus wurde im Hinblick auf den russischen Kriegsschauplatz rundum geschlossen und erstmals mit Fußboden-

heizung ausgeführt. Als Tender fungierten der auf Kesselwagen-Basis neu entwickelte 2'2' T 30 sowie weitere Versuchsbauarten wie etwa Steifrahmen- oder Kondentender.

Am 15.9.1942 wurde mit 52 001 die erste Maschine von Borsig abgeliefert. Insgesamt kamen ca. 6300 Loks der Baureihe 52 zur Fertigung, die sich bis ins Nachkriegsjahr 1951 hinzog.

„Die in der ersten Zeit festgestellten Mängel an der 52 übersteigen nach Zahl und Art nicht die bei jeder neuen Lok-Bauart auftretenden Schwierigkeiten. Sie konnten in allen Fällen mit verhältnismäßig geringem Arbeits- und Stoffaufwand behoben werden und waren für die Einsatzfähigkeit ohne Bedeutung“, heißt es in einem Erlass des Reichsverkehrsministeriums (Az: 31 Fkl 1175) vom 15.4.1944. Zu diesem



Werksaufnahme im Fotoanstrich: 52 1325 gehört zur 1944 von DWM/Posen gelieferten Serie 52 1100-1349. Foto: Hermann Maey/Archiv Michael Meinhold

Aus der von Jung 1943/45 gebauten Serie 52 3100-3320 stammt 52 3106, die mit dem Steifrahmentender K 4 T 30 gekuppelt ist. Foto: Werner Hubert/Archiv Michael Meinhold



52 360 der Reichsbahn der DDR, ausgerüstet mit einstufigem Mischvorwärmer, entstammt der von Borsig 1943 gelieferten Serie 52 350-363. Bei der DR wurden diese generalüberholten Maschinen, die ihre ursprüngliche Nummer behielten, als Baureihe 52 GR (Generalreparatur) bezeichnet. Leider sind Aufnahmeort und -datum der abgebildeten Maschine nicht bekannt. Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold

Im Jahr 1950 schleppt 52 879 einen Güterzug durch Minden/Westf. Die Lok gehört zur Henschel-Nachkriegslieferung von 1949/51 (52 875-892), ist noch 1958 beim Bw Löhne beheimatet und wird kurz darauf ausgemustert. Im Zug erkennen wir an 5. und 6. Stelle zwei amerikanische Kriegsgüterwagen G 09 und ganz rechts mehrere SSKm 49 gleichfalls amerikanischen Ursprungs.
Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Zeitpunkt war der Krieg, für den diese Lokomotiven gebaut worden waren, längst verloren.

In den folgenden Friedensjahren trug die Baureihe 52 bei beiden deutschen und zahlreichen anderen Bahnverwaltungen einen guten Teil zum Wiederaufbau bei. Bei der DB wurden die letzten Maschinen erst am 27.6.1963 ausgemustert; die DR der DDR rekonstruierte über 200 Lokomotiven mit neuen Kesseln als BR 52.80. Für vertiefende Informationen zu Entstehung und Einsatz auch und gerade unter zeitgeschichtlichen Aspekten sei auf das Standardwerk von Alfred Gottwaldt „Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945“ verwiesen, auf das sich auch diese Zeilen stützen. mm 



Links oben: 52 133 aus der Henschel-Serie von 1948/50 (52 124-143) trägt einen Henschel-Mischvorwärmer mit Kolbenpumpe KT 1 und Heber.

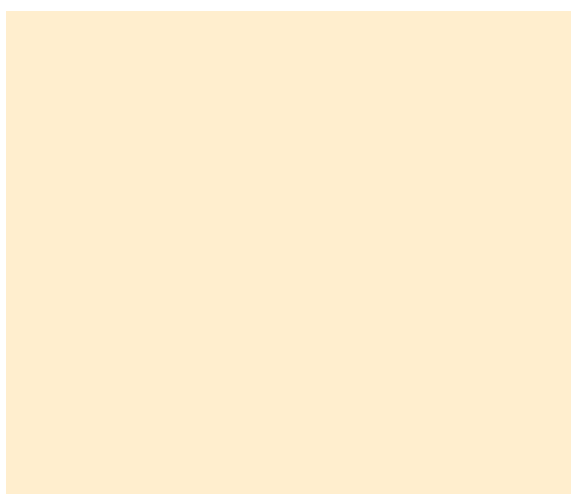
Links: Mit einem Heint-Mischvorwärmer und Heint-Kolbenpumpe V 10 ist 52 891 ausgerüstet (Henschel 1949-51, 52 875-892). Fotos: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Rechte Seite: 52 2017, mit Kondensender 2'2' T 13,5 von Henschel 1944/45 mit dem Baulos 52 1987-2017 geliefert, ist als Lok des Bw Mainz-Bischofsheim im Jahr 1949 bei Kaub unterwegs.

Foto: Carl Bellingrodt/Slg. Helmut Brinker



Am 11.6.1953 wurde 52 3591 des Bw Worms im Bw Mainz Hbf aufgenommen. Die Lok gehört zur Lieferung von Krauss-Maffei 1943 (52 3350-3619). 1951 waren bei der BD Mainz noch 34 Maschinen der BR 52 in den Bw Bingerbrück, Betzdorf, Mainz und Worms verzeichnet, am 1.10.1957 nur noch zwei. Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold



1953 erreichen die 52er des Bw Wedau die Tageshöchstleistung von 485 km. Archiv Meinhold

52 891 des Bw Wedau gehört zur Henschel-Nachkriegslieferung 52 875-892. Im Jahr 1958 wurde sie in Mülheim/Ruhr aufgenommen. Foto: Karl-Ernst Maedel/Archiv Michael Meinhold



Keineswegs nur im Güterverkehr war die 52 Anfang der 50er-Jahre eingesetzt. Ohne Anstrengung befördert hier 52 1817 einen Personenzug über die Strecke.



Die Baureihe 52 als H0-Modell von Roco

Die Wanne ist voll ...

... uhuhuhu“, sangen Helga Feddersen und Dieter Hallervorden 1978 in ihrer bekannten Verulking des damals aktuellen Hits „You're the One that I Want“. In Anlehnung an den Refrain ist auch der neue Wannentender von Roco als (fast) massive Metallkonstruktion gestaltet. Was sonst noch an dieser friedlichen Kriegslok hervorzuheben ist, haben Martin Knaden und Bernd Zöllner herausgefunden.

Es war ja zu erwarten, dass Roco nach dem erfolgreichen Modell der BR 50 auch eines Tages die BR 52 machen würde. Überrascht hat eigentlich nur der große zeitliche Abstand von rund 15 Jahren. Eine „Entfeinerung“ wie beim Vorbild hat Roco natürlich nicht durchgeführt. Vielmehr ist die Neukonstruktion ebenso gelungen wie ihre Verwandte, der sie in manchen Teilen durchaus ähnelt.

Zu den weitgehend übernommenen Teilen gehört der Rahmen, dessen Kern – Achslager und -abstände – mit der BR 50 übereinstimmt. Außen freilich wurde der für die Kriegslok typische Blechrahmen dargestellt, der an den rund 2 mm höheren Seiten gut erkennbar ist. Wie bei der 50er ist die Vorlaufachse ein Stück vom Zylinderblock weg nach vorn versetzt; auf eine Kulissenführung der Deichsel wurde verzichtet.

Die Räder wurden ebenfalls übernommen. Die filigranen Speichen sind daher weiterhin aus Kunststoff, obwohl Roco heutzutage überwiegend Metallräder verbaut. Der Optik hat dies aber nicht geschadet, denn die 50er-Räder haben ja von jeher überzeugt. Auch erkennt man die Stangen des Antriebs wieder, wobei die Kröpfung in der Treibstange schon bei der 50er ein Kompromiss war. An der Steuerung finden sich jedoch einige neue Teile, denn im Bereich der Schieberstange hatte die 52 nur einfache Gelenke und keinen Schieberkreuzkopf.

Der Kessel zeigt sich im typisch glattflächigen Stil der Kriegslok. In feiner Gravur sind die Nietreihen von Rauchkammer und Verkleidungsblechen sowie die wenigen Schmierleitungen nachgebildet. Als separat angesetzte Teile dominieren die Sandfallrohre die

Kesselseiten. Auf der Heizerseite liegen zudem beide Speiseventile nebeneinander; die Zuleitungen sind ebenso als Steckteile separat angesetzt wie die auf beiden Kesselseiten entlanglaufenden Griffstangen. Recht gut erkennbar sind am Kessel leider die Formtrennkanten zwischen den Seitenschiebern und dem oberen Formschieber – kein wirklicher Fortschritt zur alten 50er.

Das Führerhaus gefällt durch seine scharfkantige Gravur mit den winzigen Nieten und den vielen, einzeln angesetzten Griffstangen. Auch wieder typisch für eine Kriegslok sind die kantigen Fensterschirme an der Führerhausfront. Gelungen auch die Fenstereinsätze, die glasklar und ohne sichtbare Stufe auf der Rückseite ausgeführt sind.

Dem Führerhaus „dicht auf den Fersen“ ist der neukonstruierte Wannentender, dessen Rundungen perfekt getroffen wurden. Erst bei näherem Hinsehen erkennt man auch hier zahlreiche Ansteckteile: Leiter und Griffstange an der Rückseite, zwei Deckel auf den Wassereinlässen und am Bauch die Zuleitung zur Lok (links) und den Bremszylinder (rechts).

Die beim Vorbild recht luftige Konstruktion der Drehgestelle findet sich auch beim Modell wieder. Selbst beim angetriebenen Drehgestell ist der Getriebekasten kaum hinter der Traverse auszumachen. Schön auch die beiden Rahmenstummel, die korrekterweise rot abgesetzt sind.



Apropos Lackierung: Sie ist sowohl im schwarzen wie auch im roten Bereich jeweils sehr homogen gelungen. Abweichungen zwischen den Kunststoff- und den Metallteilen sind nicht feststellbar. Der seidenmatten Glanz entspricht einer AW-frischen Lok.

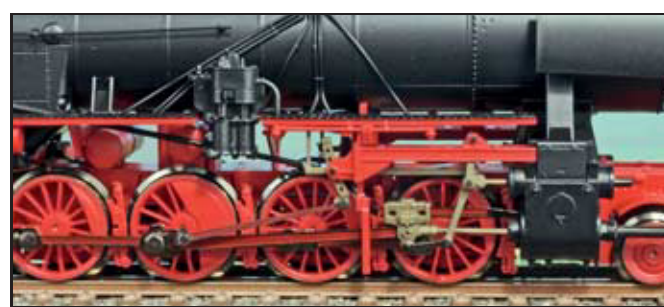
Diesen AW-Aufenthalt hat 52 1817 ausweislich ihrer Anschriften am 13.10.1952 hinter sich gebracht. Sie ist also eine Maschine Epoche IIIa. Obwohl die Bahndirektion noch bis 1954 mit ED bezeichnet wurde, trägt die Lok aber schon die Anschrift „BD Hannover“. Korrekt ist der Wegfall des Gattungsschildes (ab November 1951). Das Begrenzungszeichen wurde ab Juni 1953 vorgeschrieben, passt also gerade noch in das Jahr nach der HU. *MK*

Technik

Die Verwandtschaft mit der Konstruktion der BR 50 aus dem gleichen Hause ist auch im technischen Teil nicht zu übersehen und offensichtlich gewollt. Denn manch ein Teil konnte wiederverwendet werden und zudem ist der neue Wannentender zur BR 50 kompatibel. Aufgrund der beengten Einbauverhältnisse ließ es sich wohl nicht vermeiden, dass der im Wasserkasten des Tenders untergebrachte Motor nur das hintere Drehgestell antreibt. Das Gewicht des aus Zinkdruckguss bestehenden Tenders kommt daher leider nur zur Hälfte der Traktion zugute. Zur Verbesserung derselben sind die Räder des hintere-

Das Modell trägt die Anschriften der frühen Epoche IIIa.

Die Steuerung entspricht genau den vereinfachten Elementen der Kriegslok.

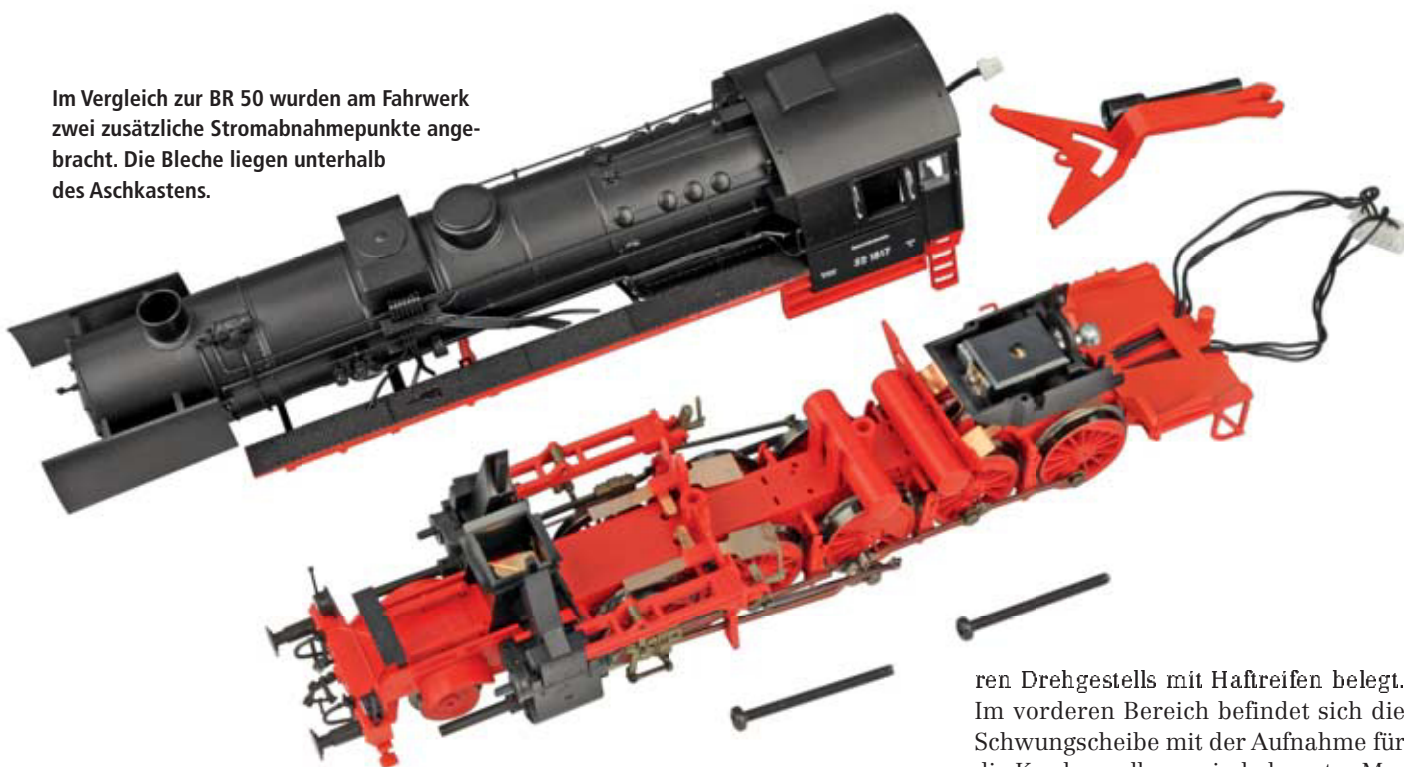


Jetzt hat auch Roco einen Wannentender im Programm.

Der Kessel von der Lokführerseite. Auch am Modell finden sich die elegant glatten Flächen des spartanisch bestückten Kessels wieder.

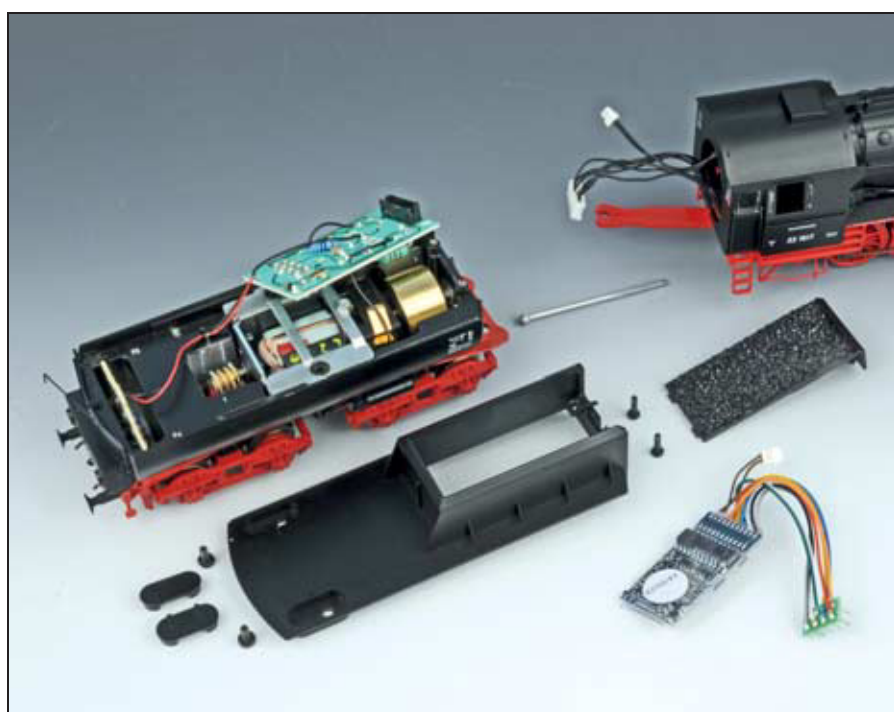


Im Vergleich zur BR 50 wurden am Fahrwerk zwei zusätzliche Stromabnahmepunkte angebracht. Die Bleche liegen unterhalb des Aschkastens.



Im Kohlenkasten liegt der Decoder versteckt. Der Kohleneinsatz kann durch Drücken auf seine Stirnseite entrastet werden.

Vier Schrauben halten die Kunststoffabdeckung auf dem ansonsten massiven Gussfahrwerk. Die Schwungmasse ist gut dimensioniert.



ren Drehgestells mit Haftreifen belegt. Im vorderen Bereich befindet sich die Schwungscheibe mit der Aufnahme für die Kardanwelle, um in bekannter Manier auch die Lok mit anzutreiben.

Das Fahrwerk der Lok besteht ebenfalls aus Zinkdruckguss, die seitenverschiebbaren Achsen sind (bis auf die angetriebene vorletzte) mittels Kunststoffbuchsen darin gelagert und werden durch die Getriebeabdeckplatte fixiert. Auch der Umlauf besteht aus Metall, was für die Formstabilität sehr wichtig ist. Führerhaus- und Kesselnachbildung bestehen aus Kunststoff, Letzterer ist mit einem Ballastgewicht fast vollständig ausgefüllt.

Lok und Tender sind mit einer lokseitigen Kulissee kurzgekuppelt. Alle acht Verbindungsleitungen wurden durch den Kohleneinsatz geführt und sind dank Miniatursteckern trennbar. Die Platine mit der Elektrik befindet sich im Boden des Kohlenkastens, darüber befindet sich der multiprotokollfähige Decoder, der über die achtpolige NEM-Schnittstelle angeschlossen ist. Die Stromabnahme erfolgt bei der Lok von acht Rädern (vier mehr als bei der BR 50) sowie beim Tender von den vier Rädern des nicht angetriebenen Drehgestells.

Die im lastgeregelten Decoder hinterlegte Anfahrverzögerung wirkt auch im Analogbetrieb, sodass das Anfahren von schweren Zügen auch aufgrund der guten Traktionsleistung keinerlei Probleme bereitet. Gleiches gilt für den Digitalbetrieb, der zusätzlich das volle Soundprogramm bietet: Neben dem Fahrgeräusch (das auch analog möglich ist) können u.a. Pfeife, Glocke, Injektor, Luftpumpe oder das Abblasen der Sicherheitsventile aktiviert werden.



Der Einbau eines Rauchgenerators ist vorgesehen, dieser kann im Digitalbetrieb über eine Funktionstaste aktiviert werden.

Die fahrtrichtungsabhängige Stirnbeleuchtung erfolgt mit warmweißen LEDs. Der Tender verfügt über einen kulissengeführten Normschacht, an der Lokfront kann eine schwenkbare Deichsel mit Normschacht nachgerüstet werden. Im Zurüstbeutel finden sich auch noch zusätzliche Bremsschläuche und die Kolbenstangenschutzrohre.

Eine ausführliche Bedienungsanleitung für Lok und Decoder wird durch das umfangreiche Ersatzteilverzeichnis ergänzt. Das Modell ist in einem passgenau ausgeschnittenen Schaumstoffblock gut vor Transportschäden geschützt.

Fazit

Die neue BR 52 wurde detailliert und auf dem gewohnt hohen Roco-Standard umgesetzt. Auch wenn das mit dem Modell der BR 50 identische Antriebs-

konzept nicht nur Vorteile hat, kann auch die Technik als gelungen betrachtet werden. Sicherlich sind noch viele Varianten und Kombinationen dieser weitverbreiteten Lokfamilie zu erwarten.  bz

Maßtabelle Baureihe 52 in H0 von Roco

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	22 975	264,08	264,9
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 400	50,57	51,2
Kesselmitte:	3 050	35,06	35,3
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 025	11,78	11,8
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,1
Pufferlänge:	650	7,47	7,5
Breitenmaße			
Breite Umlauf:	3 070	35,29	35,4
Breite Führerhaus:	2 970	34,14	35,4
Zylindermittenabstand:	2 190	25,17	27,6
Tender:	3 000	34,48	34,7
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	19 000	218,39	221,3
Vorlaufachse zu Kuppelachse 1:	2 600	29,89	33,2
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 650	18,97	19,0
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 650	18,97	19,0
Kuppelachse 3 zu Kuppelachse 4:	1 650	18,97	19,0
Kuppelachse 4 zu Kuppelachse 5:	1 650	18,97	19,0
Kuppelachse 5 zu Tenderachse 1:	3 900	44,83	44,2
Achsstände Tender			
Gesamtachsstand:	5 900	67,82	67,9
Achse 1 zu Achse 2:	1 800	20,69	20,9
Achse 2 zu Achse 3:	2 300	26,44	26,5
Achse 3 zu Achse 4:	1 800	20,69	20,7
Raddurchmesser			
Laufäder vorn:	850	9,77	9,5
Treib- und Kuppelräder:	1 400	16,09	16,1
Tenderräder:	930	10,69	11,0
Speichenzahl			
Laufäder vorn:	Scheibe	–	Scheibe
Treib- und Kuppelräder:	15	–	15
Tenderräder:	Scheibe	–	Scheibe
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{+0,1}	14,4
Spurkranzhöhe:	–	1,2 _{max}	1,1
Spurkranzbreite:	–	0,9 _{max}	0,8
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,8

Messwerte BR 52

Gewicht Lok und Tender:	502 g
Haftreifen:	4
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	170 g
30 ‰ Steigung:	162 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	81,7 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild} :	80,0 km/h bei Fahrstufe 124
V _{min} :	2,3 km/h bei Fahrstufe 1
NEM zulässig:	112,0 km/h bei Fahrstufe 126
Auslauf	
aus V _{max} :	84 mm
aus V _{Vorbild} :	80 mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt:	– mA
Volllast:	– mA
Lichtaustritt:	ab 0 km/h (digital geschaltet)
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	16,9 mm
Länge:	10,0 mm
62269 (mit Sound) uvP:	€ 359,00
62270 (ohne Sound) uvP:	€ 239,00

Eine kleine kompakte Anlage sollte es werden, die auch auf Ausstellungen gezeigt werden kann – gewissermaßen als Übungsobjekt in der Baugröße N. Manfred Walter berichtet über seine Erfahrungen beim Bau; besonderen Wert legte er dabei auf eine überzeugende Landschaftsgestaltung mit vielen liebevollen Details.

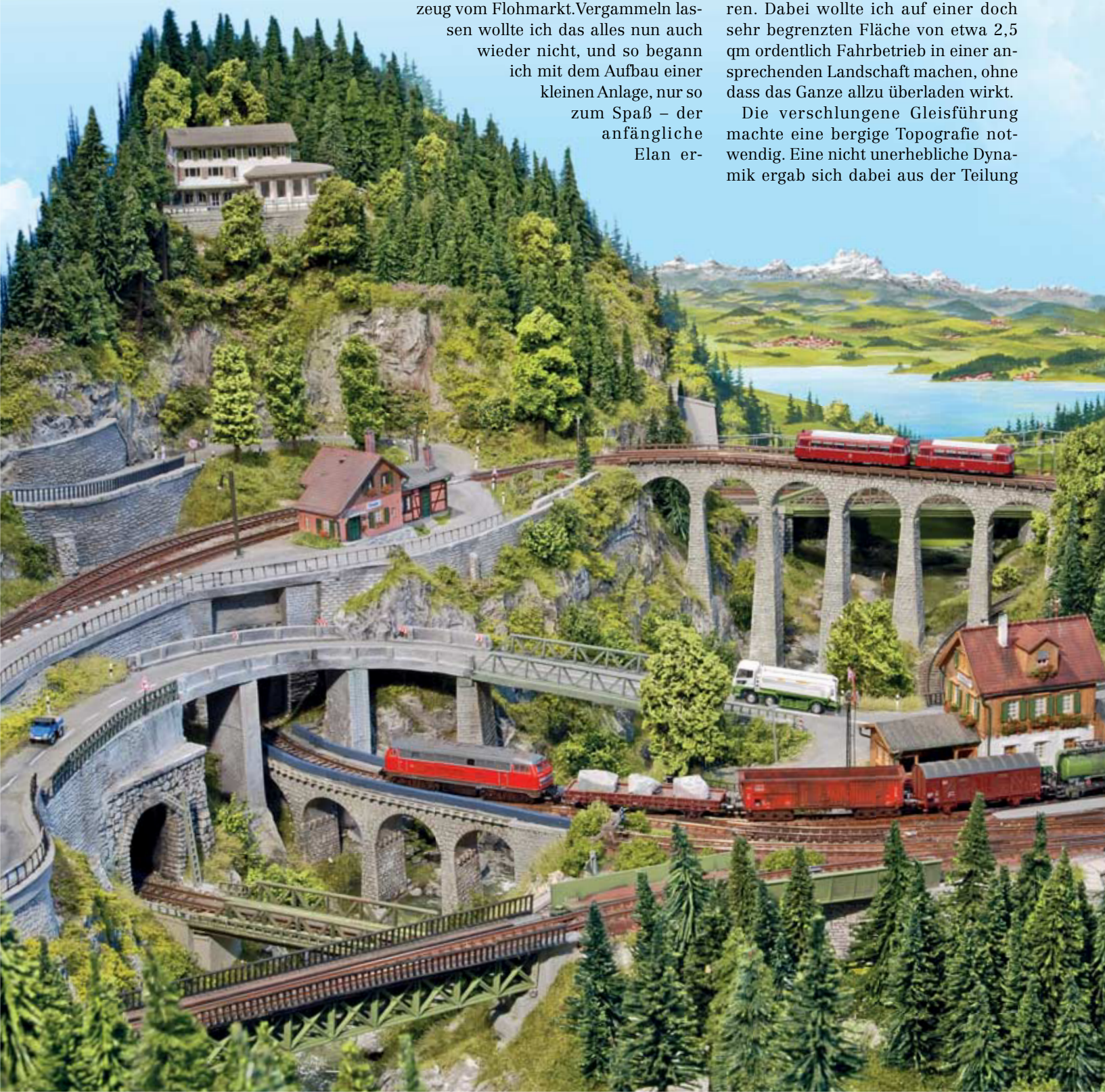
Kompakte Anlage in der Baugröße N

Berge, Brücken und viel Eisenbahn

Wie kommt man als eingefleischter H0-Bahner zum Bau einer N-Anlage? Ausgangspunkt und damit die Initialzündung war vor einigen Jahren eine Schachtel mit diversen N-Schienen, Waggons, Häusern und Kleinzeug vom Flohmarkt. Vergammeln lassen wollte ich das alles nun auch wieder nicht, und so begann ich mit dem Aufbau einer kleinen Anlage, nur so zum Spaß – der anfängliche Elan er-

lahmte jedoch schnell wieder. Als ich mir dann aber 2008 eine berufliche Auszeit erlauben konnte, entschloss ich mich, die Anlage zu erweitern, fertigzubauen und auf der Modellbau-Ausstellung in Sinsheim zu präsentieren. Dabei wollte ich auf einer doch sehr begrenzten Fläche von etwa 2,5 qm ordentlich Fahrbetrieb in einer ansprechenden Landschaft machen, ohne dass das Ganze allzu überladen wirkt.

Die verschlungene Gleisführung machte eine bergige Topografie notwendig. Eine nicht unerhebliche Dynamik ergab sich dabei aus der Teilung



der Anlagenfläche durch ein tief eingeschnittenes Tal, in dem ein klarer Gebirgsbach rauscht. Die dadurch bedingte Häufung von Brücken nahm ich gerne in Kauf, denn Ziel dieser Spielanlage war ja von Anfang an nicht unbedingt eine superrealistische vorbildorientierte Wiedergabe einer bestimmten Landschaft. Hier soll nicht unerwähnt bleiben, dass ich mir manchmal etwas mehr Toleranz im Modelleisenbahner-Lager wünsche – denn ein Hobby soll doch in erster Linie Spaß machen! Hauptsache ist, dass der stimmige Gesamteindruck nicht leidet.

Apropos stimmig: Meiner Meinung nach ergibt sich ein abgerundetes Gesamtbild einer Anlage nur, wenn auch die Hintergrundgestaltung sorgfältig mitgeplant wird. Daher hier zunächst eine Kurzanleitung zu meiner selbstgemalten Kulisse. Auf einer MDF-Platte habe ich Dis-



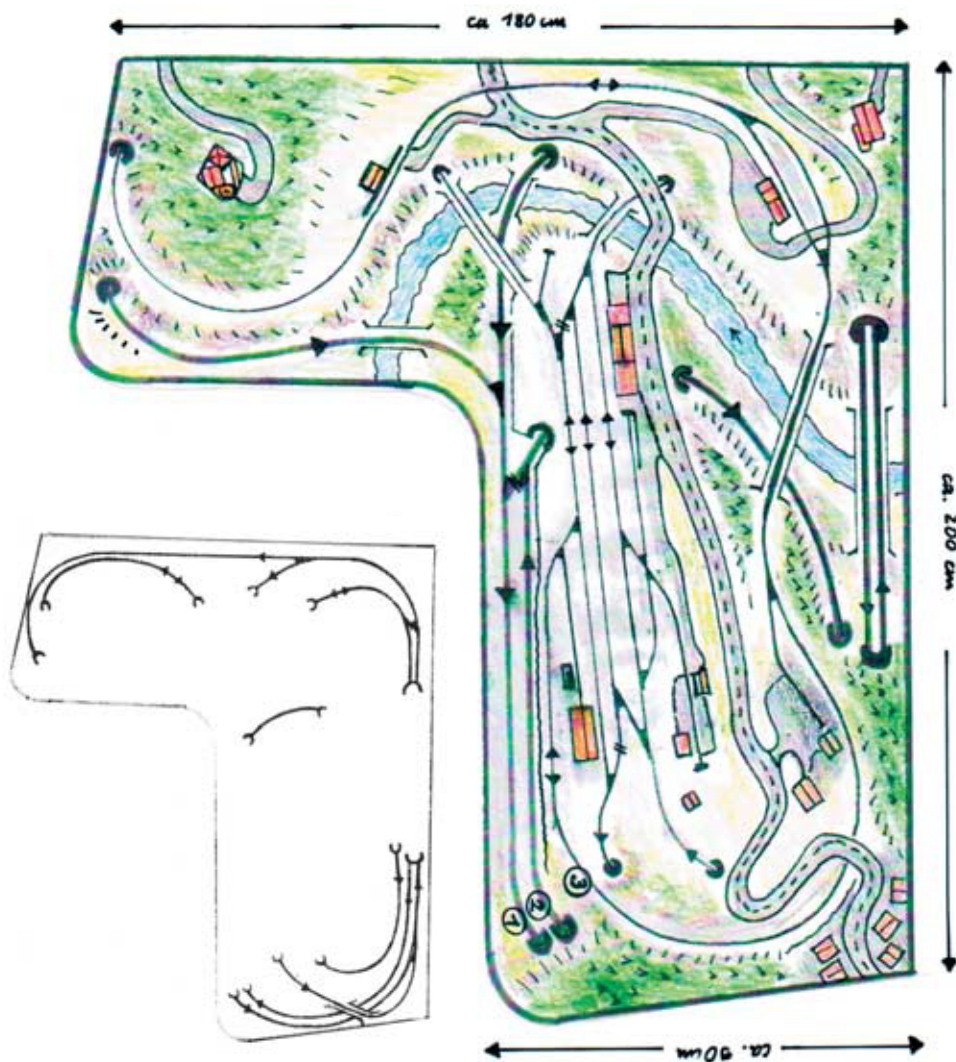
Im Mittelunkt des rechten Anlagenschenkels steht der Bahnhof, der von der kleinen Stadt überragt wird.

Rechts: Die „Ringstrecke“ auf der unteren Ebene gestattet es, unabhängig vom Rangierverkehr im Bahnhof Züge einfach nur kreisen zu lassen.

Linke Seite: Der mittlere Teil der Anlage wird von den Brücken über ein tief eingeschnittenes Tal dominiert.

Unten: Auch für den Güterbetrieb sind ausreichend viele Gleise vorgesehen; das Sägewerk besitzt ebenfalls einen Gleisanschluss.





farbe mit einer sehr feinen Schaumstoff- oder Samtrolle aufgetragen, wobei das Himmelblau zum Horizont hin zunehmend mit Weiß aufgehellt wurde. Wolken tupfte ich mit unregelmäßig gerissenen Schaumstoffresten mit sehr wenig Weiß auf. Nach dem Trocknen schattierte ich die „Unterseite“ der Wolken hauchzart mit einem weichen Bleistift und einem Rosa-Farbstift und verrieb die Farbe leicht mit dem Finger. Die plastische Wirkung überzeugt!

Bei Bergen ist zu beachten, dass diese mit zunehmender Entfernung immer mehr im Dunst verschwinden und damit in immer helleren Grün-Blau-Tönen darzustellen sind. Bei schneebedecktem Hochgebirge ist die Richtung des Lichteinfalls zu beachten.

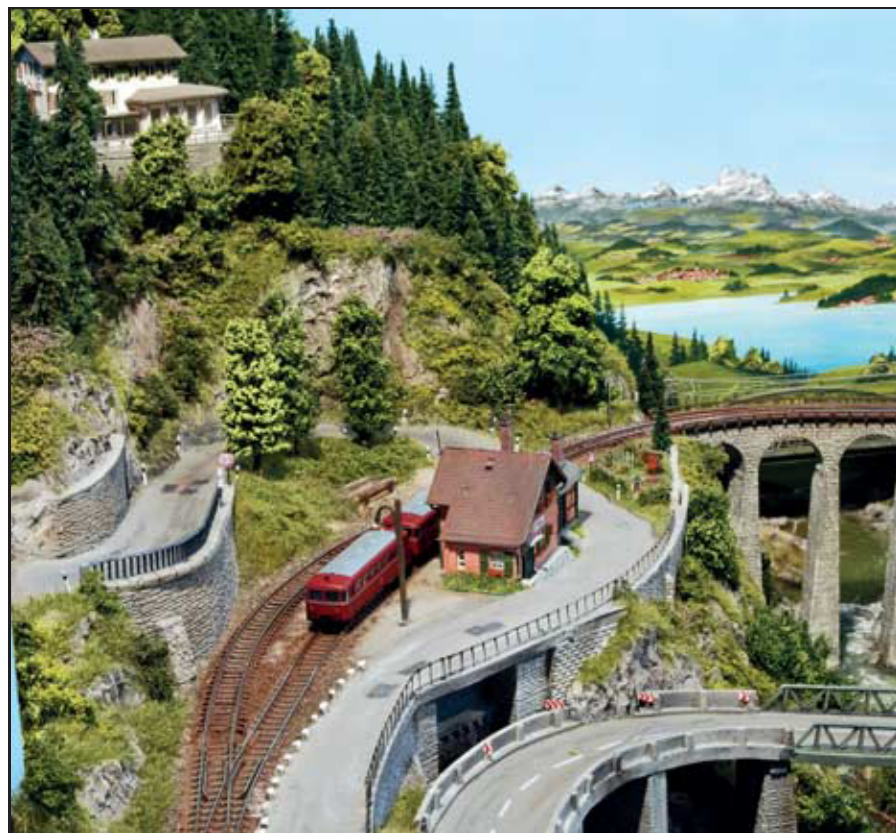
Gebäudeansichten schnitt ich aus Katalogen und Werbeprospekten aus und drapierte sie zu einem Stadtbild. Wichtig dabei ist, durch die Perspektive erzeugte „stürzende Linien“ zu vermeiden – und bei den Dächern muss man auf einen waagerechten Firstverlauf achten.

Unterbau und Landschaft

Der Unterbau der Anlage besteht aus 16 mm starken und 8 cm hohen Streifen aus Tischlerplatte, die Gleistrassen entstanden aus 8 mm starkem Sperrholz. Das Gelände wurde aus Styrodur- und Styroporplatten aufgebaut und mit elektrischem Styroporschneider, Messer und Raspel geformt. Darauf kam dann eine dünne Schicht Gips, die für die Felsgestaltung dicker ausfallen muss, um genügend Spielraum zum Modellieren zu haben.

Um realistisch wirkende scharfkantige Felsbrocken zu erhalten, brach ich den Gips kurz vor dem Aushärten aus dem Gummibecker heraus. Die Brocken färbte ich nach dem Trocknen des Gipses granitfarben mit Schwarz, Weiß und Braun aus der Sprühdose ein, wobei ich sie in einer flachen Schachtel wie in einem Sieb hin und her schüttelte. Für glattgeschliffene Steine im Flussbett eignen sich echte Kieselsteinchen in passenden Größen.

Gleich nach dem Überqueren des Tals auf dem Viadukt hat der Schienenbus den kleinen Bahnhof erreicht. Ein kurzes Ausweichgleis gestattet hier Zugkreuzungen. Rechte Seite: Nach dem Verlassen des kleinen Bahnhofs setzt der Schienenbus seine Fahrt über die Nebenstrecke auf dem linken Anlagenschenkel fort.







Blick über den Hauptteil der Anlage, gewissermaßen von der Höhe der Altstadt aus. Rechts verläuft die Nebenstrecke, im Hintergrund ist noch der kleine Bahnhof zu sehen. Rechte Seite: Auf der rechten Seite der Anlage thront die Altstadt hoch über dem Bahnhof. Fotos: gp

H0-Tannen von Jordan. Wer in Sinsheim genau hinschaute, konnte auch Pilzsucher entdecken – die Pilze selbst sind kleine Nägel mit einem Tupfer Dispersionsfarbe drauf. Die weißen Tupfen bei Fliegenpilzen habe ich mit einer Nadel aufgebracht. Sämtliche Gebäude auf der Anlage habe ich mit matten Acryl- und Dispersionsfarben patiniert, eine Arbeit, die man sich auf jeden Fall machen sollte!

Die Steuerung der Anlage ist sehr einfach aufgebaut. Mit drei Roco-Fahrpulten werden drei getrennte Stromkreise analog angesteuert, Weichen und Signale werden über Taster im einfach gehaltenen Gleisbildstellpult bedient. Klaglos drehten die kleinen N-Loks auf der Messe von morgens bis abends ihre Runden. Auch bei langsamer Fahrt gab es auf den Weichen kein Ruckeln, denn bei dem von mir verwendeten Gleismaterial von Kato sind die Weichen polarisiert, ihr Antrieb ist in die Bettung integriert. Durch Übersprühen mit rostbraunem Mattlack bekommen die Gleise zudem ein deutlich realistischeres Aussehen. Ein Nachteil bei diesem Gleissystem ist aber das Fehlen von Flexgleisen. Die Signale stammen von Viessmann. Auf eine Beleuchtung der Anlage habe ich verzichtet, da ich meine Züge lieber in einer Landschaft im hellen Tageslicht fahren sehe.

Manfred Walter



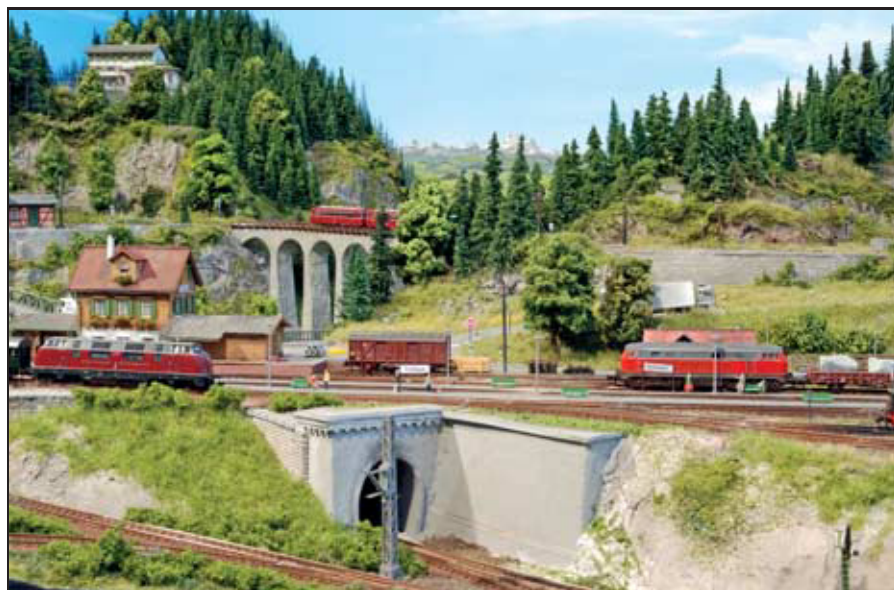
Für die Wassergestaltung kam nach der farblichen Gestaltung des Untergrundes das Gießharz von Heki zum Einsatz. Hat man den Zeitpunkt des Wellenmodellierens kurz vor dem Aushärten verpasst oder traut sich das Wellenmachen mit Gießharz nicht zu, kann man auch mit klarer Fenstermalfarbe auf das glatte Gießharz Wellenstrukturen aufbringen. Keine Angst, die milchige Fenstermalfarbe härtet glasklar aus. Weiße Schaumkronen entstehen durch leichtes Granieren mit einem fast trockenen Pinsel.

Den Grasbewuchs aus Fasern in verschiedenen aufeinander abgestimmten Grün- und Beigetönen brachte ich mit dem Elektrostaten von Heki auf. Des Weiteren kamen gesiebte Erde und Sand in unterschiedlichen Körnungen und feine Schaumstofflocken fürs Unkraut zum Einsatz. Für die Blumen „hauchte“ ich mit einem kleinen Borstenpinsel Holzleim über die Grasspitzen und streute sogleich feinen gelben und weißen Dekosand darüber. Nach

dem Trocknen wurde überschüssiges Material abgesaugt.

Fürs Buschwerk griff ich auf eine alte Methode zurück: grobe Stahlwolle wird in Form gezupft und geschnitten, mit braunem Mattlack besprüht und mit feinem grünen Dekosand berieselt. Bei den rund 500 (!) Nadelbäumen wurden die Wipfel sorgfältig spitz zugeschnitten, ehe sie beflockt und dann eingesetzt wurden. Die meisten Bäume entstanden aus halbierten preiswerten

Im Vordergrund ist noch ein Stück der Ringstrecke auf der unteren Ebene zu sehen; über das durch den Tunnel führende Gleis kann der darüberliegende Bahnhof erreicht werden.







Die württembergische Tn/BR 94.1

„n“ wie Nebenbahn

Sie waren die kürzesten Fünfkuppler unter den deutschen Lokomotiven, die württ. Tn. Das Nebengattungszeichen „n“ verwies auf den Verwendungszweck: Die Tenderloks sollten vorwiegend auf Nebenbahnen zum Einsatz kommen. Dass die zu Unrecht wenig bekannten 30 Maschinen keineswegs zu den Exoten zählen, sondern bis 1961 im Einsatz standen, berichtet Bernd Beck.

Bei den Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen war es üblich, ältere Lokomotiven durch grundlegende Umbauten den neuen Einsatzbedingungen anzupassen. Für hochwertige Züge wurden zwar vorrangig die neuesten Loks verwendet, in untergeordneten Diensten wie Nebenbahnen, Arbeitszügen und Baudienst konnten so aber noch lange die alten Maschinen weiterverwendet werden, bis sie schließlich so abgefahren waren, dass sie doch ausgemustert werden mussten.

Durch den Lokmangel im Ersten Weltkrieg wurde alles, was noch irgendwie fahren konnte, dringend benötigt; an eine altersbedingte Ausmusterung war nicht zu denken. Die wenigen Lok-Neubauten dieser Zeit waren für den schweren Dienst auf Hauptstrecken gedacht, auf den Nebenbahnen tummelte sich inzwischen völlig überaltertes Lokmaterial, das zum Teil bis zu 65 Jahre alt war.

Weiter verschärft wurde diese Situ-

ation durch die Abgaben an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges. Insgesamt 52 württembergische Lokomotiven mussten abgegeben werden, weitere acht waren durch Kriegseinwirkungen zerstört oder verschollen. Sowohl für Hauptbahnen als auch für Nebenstrecken wurden jetzt dringend neue Lokomotiven benötigt, um einen geregelten Betrieb zu erhalten oder wiederaufnehmen zu können.

Daher bestellte die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahn (jetzt nicht mehr königlich!) am 13. Januar 1920 bei der Maschinenfabrik Esslingen (ME) zwei Serien von je 15 neuen Lokomotiven für den Nebenbahndienst.

Die Lokomotiven sollten den Nebenbahndienst gründlich renovieren, dazu benötigte man einerseits eine leichte Lokomotive (geplant waren 12,5 t maximale Achslast), die jedoch eine wesentlich größere Zugkraft als die bisher verwendeten Zwei- und Dreikuppeler haben musste. Diese Forderungen

ließen sich nur mit einer fünffach gekuppelten Lokomotive realisieren. Gefordert waren auch ein zwängungsfreies Befahren von Kurvenradien bis herunter zu 100 m sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Basis der Neukonstruktion waren drei fünffach gekuppelte Lokomotiven, die die ME 1911 und 1914 an die Württembergische Nebenbahn und die Hohenzollerische Landesbahn geliefert hatte. Die neue Staatsbahnlokomotive wurde jedoch kräftiger ausgeführt, zudem wurden viele Bauteile und Baugruppen der Klassen T5 und T6 verwendet.

Die Konstruktion des Kessels war direkt von dem der Klasse T 5 abgeleitet. Das Ergebnis war eine fünffach gekuppelte Heißdampflok mit 1150 mm Treibraddurchmesser und einer maximalen Achslast von 13 t – die Maschinen waren nun doch etwas schwerer geworden als geplant.

Die Achsanordnung war gestaltet nach Gölsdorf mit jeweils 22 mm Seitenspiel der ersten, dritten und fünften Achse. Die Treibstange wirkte auf die vierte Achse. Um eine zu lange Treibstange zu vermeiden, wurde eine lange Kolbenstange mit zurückgelegter Kreuzkopfgleitbahn gewählt.

Nach gut einem Jahr Bauzeit wurden die ersten fünf Loks im Februar 1921 ausgeliefert, die letzte der bestellten 30 Loks im Juni 1921. Eine Tn kostete damals 500 000 RM. Im Dezember 1922 wurden noch zwei Ersatzkessel für die Tn bestellt, geliefert am 1. September zum Stückpreis von 19,8 Millionen RM – es herrschte inzwischen Inflation im Deutschen Reich.

Die Lokomotiven erhielten bei der württembergischen Staatsbahn die Betriebsnummern 1001 bis 1030, wobei es sich bei den Nummern 1001 bis 1010 um Zweitbesetzungen handelte. Zuvor hatten schon die kleinen Zweikuppler der Klasse T, die von der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn in den Jahren 1898 bis 1904 geliefert worden waren, diese Betriebsnummern getragen.

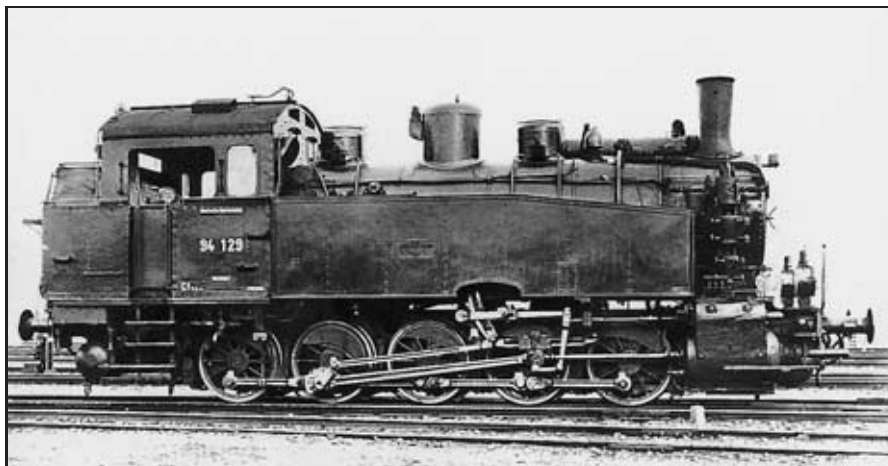
Die Klasse Tn hatten bei der ME die Fabriknummern 3992 bis 3999, 4001 bis 4021 und 3982 belegt. Zu der Lücke in der Reihe kam es durch das Bestreben der ME, als Jubiläumslok Nr. 4000 ein ganz besonderes Werk zu präsentieren. Kurzerhand wurden bei je einer Lok der Klasse C und einer Tn die Fabriknummern ausgetauscht. So konnte die ME als Jubiläumslok ihr damaliges Paradedepot, eine Schnellzuglokomotive der Klasse C präsentieren.

Die 30 Maschinen wurden nach ersten Versuchsfahrten sofort auf die Nebenbahnen Württembergs verteilt, wo sie überalterte Lokomotiven ablösten.

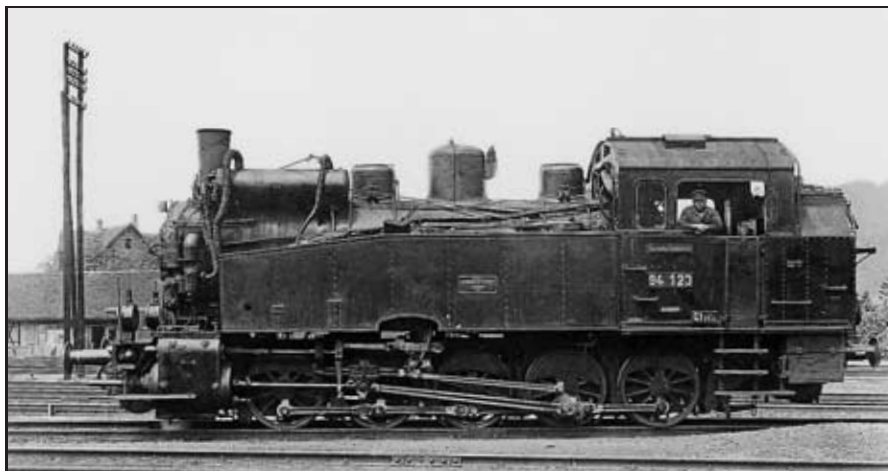
Eine Besonderheit der Tn war der Einbau eines Kleinrohrüberhitzers, der nicht sehr verbreitet war. Das weckte auch das Interesse der Schmidt Heißdampfgesellschaft. In Anwesenheit einiger Ingenieure dieser Gesellschaft fanden im Mai 1923 ausgedehnte Versuchsfahrten auf den Strecken Rottweil-Villingen und Rottweil-Spaichingen statt. Dabei bewährte sich diese Überhitzerbauart, dennoch setzte sich der Großrohrüberhitzer allgemein durch. Beim Kleinrohr-Überhitzer haben die Rauchrohre jeweils nur ein U-Rohr als Überhitzer-Element anstelle von deren zweien beim Großrohr-Überhitzer. Daher konnten die Rauchrohre einen kleineren Durchmesser erhalten, es waren jedoch für dieselbe Überhitzung des Dampfes mehr Rauchrohre erforderlich.

Alle 30 Maschinen der Klasse Tn wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen, sie erhielten die Loknummern 94 101 bis 94 130. Allerdings war die maximale Achslast auf Nebenbahnen von der DRG inzwischen durch Verstärkungen an Brücken und am Oberbau auf 15 t erhöht worden, sodass die Tn auf Nebenbahnen schnell durch andere Maschinen ersetzt wurden.

Sie kamen fortan hauptsächlich in den Rangierdienst. Das dokumentiert auch die Lokverteilung im Jahr 1925, die Loks waren damals in Stuttgart-



Mit messingglänzenden Anschriften präsentieren sich die württembergischen Tn zur Reichsbahnzeit als Baureihe 94.1. Sehr schön zu sehen ist die lange Kolbenstange, die den Antrieb auf die nicht seitenverschiebbare vierte Achse ermöglicht. Foto: Hermann Maey/MIBA-Archiv
Unten: Die Heizerseite der 94.1. Angesichts des kurzen Kessels war der Vorwärmer nicht mehr auf dem Kesselscheitel unterzubringen. Man beachte auch die Reparaturflicken am Wasserkasten der hier noch gar nicht so alten Lok! Foto: Carl Bellingrodt/MIBA-Archiv



Unten: Eine der raren Betriebsaufnahmen aus der Epoche II: 94 106 am 31.5.1931 vor einem württembergischen Packwagen Pw3. Foto: MIBA-Archiv





Rosenstein (21 Loks), Freudenstadt (vier Loks) und Geislingen (fünf Loks) beheimatet. Die Geislinger Loks schoben auf der Geislinger Steige nach und bedienten die Nebenbahn nach Wiesensteig, die Freudenstädter schoben auf der Steilrampe von Baiersbronn und die Stuttgarter rangierten im neuen Hauptbahnhof und schoben auf der Steilrampe nach Fellbach nach.

Von wesentlichen Änderungen blieben die Tn verschont, was für deren ausgewogene Konstruktion spricht. Lediglich die Ausrüstung mit Vorwärmern, mit elektrischer Beleuchtung und die Umrüstung der Bremsen auf genormte Teile sind als auffällige Merkmale zu verzeichnen.

Die 94.1 im Nachkriegseinsatz

Alle 30 Loks überstanden mehr oder weniger beschädigt auch den Zweiten Weltkrieg. Einige Loks waren im Krieg nach Bayern zum Bw Passau versetzt worden, eine fand sich sogar in der Tschechoslowakei wieder. Alle wurden jedoch wieder an die Direktion Stuttgart zurückgegeben. Nach den erforderlichen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten wurden sämtliche Maschinen von der DB übernommen.

Nach der Normalisierung der Verhältnisse – sprich Wiederherstellung der alten Direktionsgrenzen (durch die Teilung Württembergs und Badens in eine französische und eine amerikani-

sche Besatzungszone hatten sich nach dem Krieg zeitweise Verschiebungen zwischen den früheren Direktionen Karlsruhe und Stuttgart ergeben) – waren im Jahr 1953 die Loks in den Bw Stuttgart-Rosenstein (16), Kornwestheim (sieben), Tübingen (vier) und Freudenstadt (drei) beheimatet. An ihrem Einsatzgebiet hatte sich nichts geändert: hauptsächlich Rangierdienst auf großen Bahnhöfen und Nachschieben auf Rampenstrecken.

Bis 1956 blieb es im Wesentlichen bei dieser Verteilung und Aufgabenstellung, dann jedoch begann der Stern der BR 94.1 rapide zu sinken. Im Jahr 1956 wurden die ersten drei Maschinen z-gestellt und ausgemustert. Im darauffolgenden Jahr 1957 wurden zwei Maschinen ausgemustert, im Jahr 1958 deren vier. Die 1959 noch vorhandenen 21 Maschinen waren in den Bw Aalen (sechs oder sieben Stück, Zuordnung einer Lok ungeklärt), Freudenstadt (zwei Loks), Plochingen (zwei), Stuttgart (vier) und Tübingen (sieben) beheimatet. Während desselben Jahres wurden zehn Loks ausgemustert, sodass 1960 noch elf Stück vorhanden waren, und zwar in Aalen (zwei), Freudenstadt (zwei), Stuttgart (drei) und Tübingen (vier). Von diesen erlebte nur noch die 94 113 beim Bw Tübingen das folgende Jahr, wo sie als allerletzte Lok der Klasse Tn am 10. Mai 1961 ausgemustert wurde.

Erhalten wurde leider keine Lokomotive der Klasse Tn, 1961 war die Zeit noch nicht reif für Museumslokomotiven.

Bernd Beck 



Mit Behelfsrauchkammer zeigt sich 94 129 noch im Mai 1954.

Foto: Scheingraber/Slg. Brinker

Links: Fünfkupplertreffen in Württemberg. Am 22. Juli 1958 steht 94 112 abfahrbereit im Bahnhof Honau, während ihre Zahnradschwester Hz von einem Bahnhofsvorfeld zum anderen eilt. (Beachten Sie bitte auf S. 80 auch die Rezension von „Mit Dampf durch Baden-Württemberg“, dem dieses Bild entnommen ist.) Die Aufnahme kombiniert aufs herrlichste einen von Brawa nun erfüllten mit einem bislang noch offenen Wunsch ...

Rechts: Wenig später ist die Hz entleert, sodass die Aufnahme von schräg rechts vorn möglich wurde.

Fotos: Dr. Rolf Brüning



Kurz vor der Ausmusterung fotografiert: die 94 113 im Mai 1961 in Tübingen Hbf. Foto: Dipl.-Ing Herbert Stemmler

Die Spaziergänger staunen nicht schlecht, als eine nagelneue Lokomotive mit sage und schreibe fünf (!) Achsen an ihnen vorbeischnaubt.



Die württ. Tn/Baureihe 94.1 als H0-Modell von Brawa

Kurzer E-Kuppler

Jetzt ist die Familie komplett! Nach den Modellen der preußischen T 16/T16.1 und der sächsischen XI HT ist nun auch der kleinste Länderbahn-Fünfkuppler endlich als Modell erhältlich: Die württembergische Tn. Dass das Modell trotz seiner geringen Abmessungen in Detaillierung und Technik ganz groß rauskommt, haben Martin Knaden und Bernd Zöllner ermittelt.

Sie ergänzt das Programm von Brawa perfekt: Diese kompakte Tenderlok württembergischer Herkunft passt bestens zu den bereits vorhandenen Wagen des Remshaldener Herstellers. Und noch ein weiterer Punkt prädestinierte gerade diese Baureihe für Brawa: Der sehr enge Radabstand erforderte besonders feine Spurkränze – und damit einen Hersteller ohne Hang zu Kompromissen.

Am Gehäuse entdeckt man unzählige Feinheiten, die zumeist einzeln angebracht sind. Charakteristisch für die Länderbahnversion ist zum Beispiel der feine Pfeifenzug, der lokführerseitig auf dem Dach montiert ist. Die Detaillierung setzt sich fort mit den Griffstangen, die vorn, seitlich und hinten am Führerhaus und Kohlenkasten aus stabilem Draht nachgebildet sind. Draht

ist auch der Werkstoff der Wahl für die Griffstangen an der Rauchkammer sowie über den Zylindern, während die Sandfallrohre nebst den Druckluftleitungen an den Sanddomen aus Kunststoff bestehen.

Ein Gedicht für sich ist das auf dem Kesselscheitel thronende Doppelspeiseventil mit seinen beiden freistehenden Handrädern. Die hierher führenden Speiseleitungen sind ebenso aus Kunststoff wie die Dampfleitung zur Luftpumpe. An der Rauchkammer, deren Tür vorbildgerecht ein wenig unterhalb der Mitte liegt, finden sich auf engstem Raum ein Laternenhalter, das Nummernschild, eine weitere Griffstange und der Verschlussknebel als Einzelteile.

Der gute Eindruck des Gehäuses wird auch durch die fein nachgebildeten

Nietreihen unterstützt, die das Bild von Wasserkästen und Führerhaus prägen. Das Führerhaus bietet noch eine kleine Überraschung: damit das – serienmäßig vorhandene – Personal seinen Arbeitsplatz erreichen kann, sind die Führerhaustüren beweglich angebracht.

Am Fahrwerk fällt als Erstes die besondere Bauform der Steuerung auf: Durch den Antrieb auf die vierte Achse liegen Bauteile wie Kreuzköpfe, Gleitbahnen, Schwingen etc. sehr weit hinten. Die Stangen sind zusammen mit den Gegenkurbeln aus Metall gegossen, während die übrigen Elemente (mit Ausnahme der Lenkerstange) recht plastisch aus Kunststoff gefertigt wurden. Der farbliche Eindruck ist trotz dieser unterschiedlichen Materialien sehr harmonisch.

Die Radsätze zeigen feine Speichen in richtiger Anzahl und eine korrekte Darstellung der Gegengewichte. Leider sind an den Radnaben die Isolierbuchsen unschön stufig eingepresst. Die vorbildgerechten Zentrierbohrungen sind in der Achse erkennbar.

Mit realistisch engem Spalt schmiegen sich die Bremsklötze an die Radlauflächen. Dahinter kann man die Fortsetzung der Sandfallrohre als äußerst filigrane Kunststoffteile entdecken. Zur vollständigen Darstellung der Bremsanlage zählen außerdem die Bremszylinder, der Arm zur Wurfhebel-



bremse und unter dem Rahmen das Bremsgestänge. Dessen Joche sind für einen Mittelschleifer zum Teil ausgespart.

Unter dem Führerhaus sind die Trittstufen und die Strahlpumpen mit ihren Rohrleitungsbündeln angeklebt. Diese Teile sind äußerst filigran konstruiert; sie sollten daher keinerlei mechanischer Belastung ausgesetzt werden. Das gilt auch für die seitlichen Windschutzscheiben, die jeweils mit zwei winzigen Zapfen angesetzt sind.

Die Fenster sind passgenau eingesetzt. Sie sind glasklar und schlierenfrei gespritzt. Der Einblick ins Führerhaus ist ohnehin gewährleistet durch den großen Türausschnitt. Als nettes Detail sind Lokführer und Heizer serienmäßig an ihrem Arbeitsplatz zu beobachten. Dieser, nämlich die Stehkeselrückwand, ist bis zum Boden vollständig detailliert und besitzt sogar einen freistehenden Reglerhebel.

Die Lackierung ist gleichmäßig seidenmatt ausgeführt. Auch am Fahrwerk sind die meisten Teile lackiert, was sehr zum harmonischen Finish des Modells beiträgt. Die Schilder sind als messingfarbene Aufdrucke imitiert, wobei das Fabrikschild zusätzlich einen schwarzen Untergrund aufweist. Den damaligen Vorschriften entsprechend sind die Bremsangaben in Gelb aufgebracht, während die Wasser- und Kohlevorräte weiß gedruckt sind. *MK*

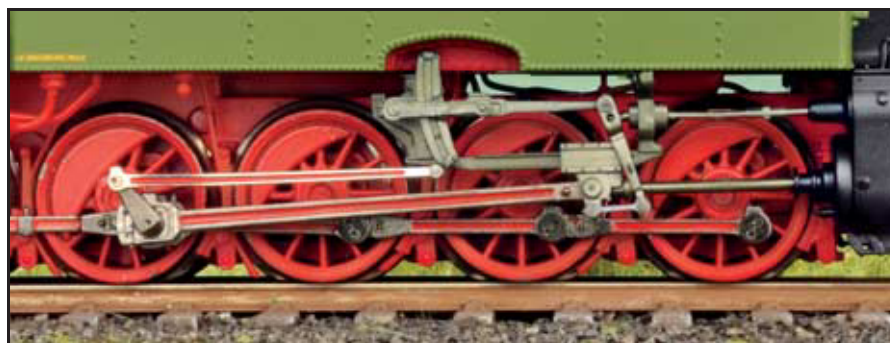
Die andere Kesselseite. Da die Tn zwei Strahlpumpen hat, liegt die Luftpumpe auf der anderen Seite.

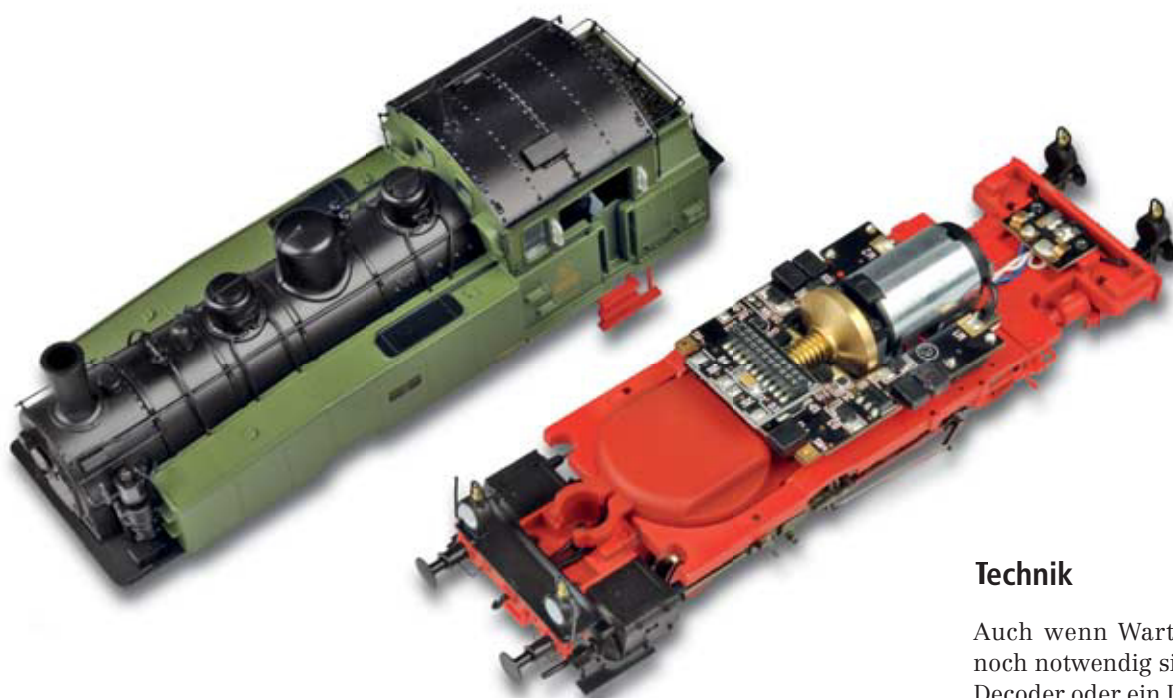
Unten: Die Rauchkammertür liegt richtigerweise nicht ganz mittig in der Rauchkammer.



Die Anschriften sind in Messing, Gelb und Weiß gedruckt. Durch die bewegliche Tür kann das Personal in den Führerstand gelangen.

Unten: Die Antriebs- und Steuerungselemente bestehen teils aus Metall und teils aus Kunststoff. Hinter den Bremsbacken sind noch Sandfallrohre zu erkennen.





Der kleine Glockenankermotor ist von der Stromverteilerplatine umgeben. Darauf: Die 21-polige Schnittstelle mit Blindstecker. Letztere ist nur mit Mühe zu erreichen, da das Deckblech des Pufferträgers die vordere Gehäusebefestigung überdeckt. Unter der Schallkapsel ist der Platz für einen Lautsprecher.

Technik

Auch wenn Wartungsarbeiten kaum noch notwendig sind, soll vielleicht ein Decoder oder ein Dampfentwickler eingebaut werden. Soll dazu das Modell geöffnet werden, besteht auch bei der 94.1 ein erhöhtes Risiko für die feine und nicht sehr bruchsfähige Detaillierung.

Am „Gehäuse“ müssen vorn und hinten je zwei Schrauben gelöst werden, einfaches Abheben ist jedoch nicht möglich. Denn vorn ragen die beiden Befestigungspunkte mit den Gewindebohrungen unter das Abdeckblech des Pufferträgers. Dieses besteht aus elastischem Kunststoff und ist (samt den Beleuchtungskabeln auf der Unterseite) auf die lackierte Oberfläche der zum Metallrahmen gehörenden Pufferbohle aufgeklebt – eine grundsätzlich und besonders im Hinblick auf ein Wechseln der Glühbirnen sehr fragwürdige Konstruktion.

Offenbar war vorgesehen, dass nach dem Lösen aller vier Befestigungsschrauben das Gehäuse hinten so weit angehoben wird, bis besagte Nasen unter dem erwähnten Abdeckblech herausrutschen. Leider kollidiert jedoch das hintere Motorlagerschild mit der Nachbildung der Feuerbüchsrückwand. Daher lässt sich das Gehäuse nicht ohne Lösen des verklebten Abdeckblechs (siehe Bild links) anheben.

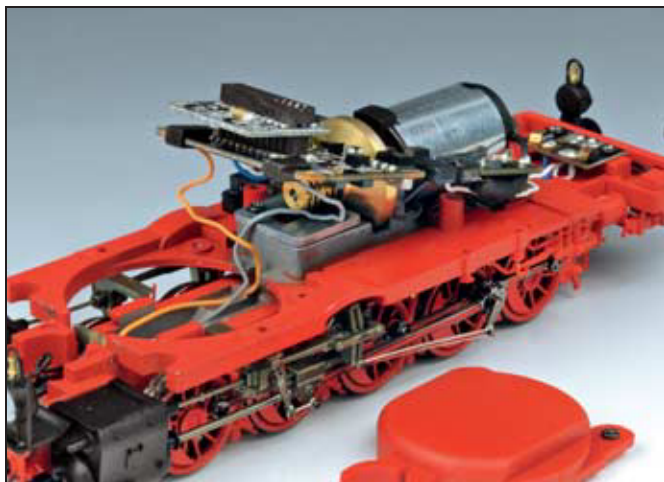
Ist dieser Akt gelungen, liegt das Innenleben mit seinem längs angeordneten Motor samt Schwungrad offen, der von der Leiterplatte umschlossen wird. Diese trägt die 21-polige Schnittstelle. Auch bei diesem Modell erfolgen wieder alle elektrischen Verbindungen mit Kabeln, die beim Aufsetzen des Gehäuses (z.B. nach Decodereinbau) leicht gequetscht werden könnten.



Das Oberteil des Führerhauses ist mit einer Schraube am Stehkessel befestigt. Die Kontaktbleche führen zur Führerstandsinnenbeleuchtung.

Beim Aufsetzen des Gehäuses kollidieren die Halterungen mit dem Pufferträgerabdeckblech (Kreis). Dieses – im Lieferzustand verklebte – Teil muss vorsichtig angehoben werden. Außerdem recht schief: die lange Trittstufe am Zylinder.





Der Motor gibt seine Kraft über ein Getriebe mit Messingschnecke und Kunststoffzahnradern nahezu lautlos auf die Achsen. Angetrieben sind die vierte und fünfte Achse, was gegenüber einer einzeln angetriebenen Achse eventuelles Ruckeln vermeidet. Die hintere Achse trägt die beiden Haftreifen. Fotos: MK

Der Motor überträgt sein Drehmoment über ein Schneckengetriebe auf die letzten beiden Treibachsen; an der hinteren sind beide Räder mit Haftreifen belegt. Wie bei Gölsdorf hat die Treibachse beim Modell ebenfalls kein Seitenspiel. Dies gibt es aber bei den übrigen Achsen, um anstandslos den 360er-Radius zu schaffen. Zweite und dritte Achse sind zur besseren Stromabnahme abgefedert. Der elektrische Kontakt wird durch Radschleifer gewährleistet, die auf die Rückseite aller Räder der ersten vier Achsen wirken.

Bei geringer Geräuschentwicklung lässt sich das Modell aufgrund der (recht niedrigen Endgeschwindigkeit) gut regeln. Das Auslaufverhalten ist gemessen daran durchaus o.k. Die gute Gewichtsverteilung beschert dem fast ausschließlich aus Metall bestehenden Modell in beiden Fahrtrichtungen eine

gute Zugkraft, die für vorbildgerechte Zuggarnituren ausreicht.

Die weiße Stirnbeleuchtung mit Miniaturglühlämpchen wechselt mit der Fahrtrichtung. Kulissengeführte Normschächte vorn und hinten ermöglichen einen universellen Einsatz dieses Modells. Der Einbau eines Rauchentwicklers ist vorgesehen.

Das Modell ist in einer Faltblisterverpackung gut geschützt; eine Bedienungsanleitung gibt Hinweise zur Wartung, was wie immer durch ein Ersatzteilverzeichnis mit instruktiven Explosionsdarstellungen ergänzt wird.

Fazit

Mit der 94.1 hat Brawa für Württemberg-Fans ein Modell geschaffen, das bestens ins Programm passt. Die feine Detaillierung und das tadellose Fahrverhalten erfüllen höchste Ansprüche. Das kostet freilich seinen Preis. Gerade im Hinblick darauf wäre es aber nicht zu viel verlangt, wenn das Handling des Modells – z.B. beim Öffnen für einen Decoder- oder Rauchgeneratoreinbau – einfacher wäre. Insbesondere die Trittstufen sollten aus weniger sprödem Kunststoff bestehen. bz 

Messwerte BR 94.1

Gewicht Lok:	297 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	65 g
30‰ Steigung:	59 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	43,9 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	50 km/h bei 13,6 V
V _{min} :	ca. 6 km/h bei 2,0 V
NEM zulässig:	70 km/h bei 12,0 V
Auslauf	
aus V _{max} :	36,8 mm
aus V _{Vorbild} :	– mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt:	80 mA
Volllast:	130 mA
Lichtaustritt:	ab 15 km/h bei 4,5 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	15,0 mm
Länge:	3,6 mm
40304 (analog ohne Sound) uVP:	€ 294,50
40306 (digital, mit Sound)	€ 429,90

Maßtabelle Baureihe 94.1 in H0 von Brawa

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	11 030	126,78	127,8
Länge über Pufferträger:	9 740	111,95	112,2
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 250	48,85	49,1
Kesselmitte:	2 480	28,51	28,3
Dachoberkante:	4 060	46,67	47,1
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 040	11,95	12,0
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,1
Pufferlänge (+ Anschraubplatte):	635 (+ 10)	7,41	7,8
Breitenmaße			
größte Breite (Wasserkästen):	3 100	35,63	35,6
Zylindermittenabstand:	2 090	24,02	24,1
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	5 160	59,31	59,2
Pufferträgervorderkante zu Kuppelachse 1:	2 240	25,75	26,0
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 290	14,83	14,8
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 290	14,83	14,8
Kuppelachse 3 zu Kuppelachse 4:	1 290	14,83	14,8
Kuppelachse 4 zu Kuppelachse 5:	1 290	14,83	14,8
Kuppelachse 5 zu Pufferträgerhinterkante:	2 340	26,90	27,0
Raddurchmesser			
Treib- und Kuppelräder:	1 150	13,2	13,0
Speichenzahl			
Treib- und Kuppelräder:	12	–	12
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{+0,1}	14,4
Spurkranzhöhe:	–	1,2 _{max}	0,8
Spurkranzbreite:	–	0,9 _{max}	0,7
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,8



Nebenbahn im Braunschweigischen (2. Teil)

Schaplingen – Umbau des Kibri-EGs

Im letzten Heft stellten wir den Bahnhof Schaplingen von Ralf Götze vor. Heute möchte der Autor auf verschiedene Vorgehensweisen zu den angewendeten Baumethoden eingehen.

Anfangen möchte ich mit dem Empfangsgebäude: Wie bereits im ersten Teil beschrieben, war der Kibri-Bausatz des Bahnhofs Schapen die „Initialzündung“, überhaupt das Modul zu bauen. Mit Freude wurde die Ankündigung des Bausatzes Schapen von Kibri zur Spielwarenmesse 2005 aufgenommen: endlich ein Kleinbahnmodell aus der Region Braunschweig!

Vielseitig verwendbar

Grundsätzlich haben wir hier einen Bausatz, der ein Gebäude darstellt, das sowohl als Bahnhof als auch als Einfamilienhaus, Bauernhaus oder Försterei dienen kann. Einsetzbar ist es aufgrund der Architektur vom Münsterland über Nordhessen und Südniedersachsen bis nach Thüringen.

Nach dem Öffnen der Packung sieht

man, dass der Bausatz quasi punktsymmetrisch aufgebaut ist: Er enthält jeweils zwei identische Wandteile des Untergeschosses für Giebel und Längsseiten, sowohl für das Empfangsgebäude als auch für den Güterschuppen. Das Gleiche gilt auch für das Obergeschoss, wobei allerdings der zweite Giebel für den Güterschuppen fehlt. Da die Böden der beiden Gebäudehälften einzeln sind, könnten diese auch getrennt aufgestellt werden. Türen und Schuppentore werden durch Aufkleben von außen auf die Wandteile dargestellt und sind daher sehr flexibel in ihrer Position.

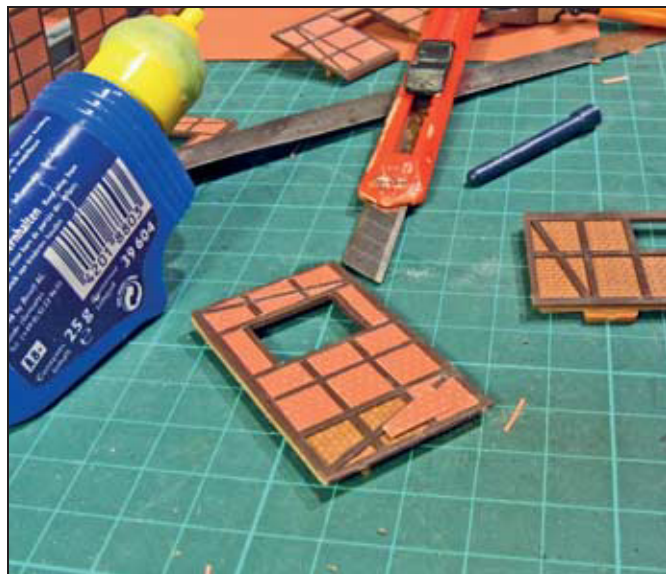
Auf dem Karton befindet sich ein Originalfoto aus neuerer Zeit. Davon weicht der Bausatzinhalt jedoch stark ab: Was hat dieser Bausatz mit dem Originalgebäude in Schapen gemeinsam? Im Wesentlichen den Grundriss und die Aufteilung von Schuppen und

Schaplingen im Gebiet der Reichsbahn der DDR? Warum nicht. Immerhin durchschneidet die innerdeutsche Grenze das Land nicht weit weg von Braunschweig. Und so bildet Schaplingen auch mit DR-Fahrzeugen wie dieser 64 915 vom Bw Oschersleben ein stimmiges Bild.

Empfangsgebäude. Im Einzelnen sind mir folgende Unterschiede aufgefallen: Kibri hat einen Sockel aus glattem grauem Kunststoff nachgebildet, also Beton imitiert. Das Original hat allerdings einen Bruchsteinsockel. Dabei reicht der Sockel im Bereich des Güterbodens bis zur Höhe der Rampe, im Bereich des Empfangsgebäudes hingegen kaum über der Grassohle hinaus.

Das Modell hat eine einheitliche Sockelhöhe auf Höhe der Rampe. Damit sind die Wände vom Empfangsgebäude deutlich zu niedrig. Auch ist die Fachwerkaufteilung dadurch quadratisch, statt rechteckig in die Höhe gezogen. Die Tür ist viel zu niedrig und nur über eine vorbildwidrige Treppe zu erreichen. Die Ziegelausmauerung des Fachwerks liegt im Original in einer Ebene mit dem Fachwerk; im Modell sind die Ziegel nach innen versetzt, denn das Fachwerk ist auf das Mauerwerk aufgesetzt.

Die schrägen Balken im jeweils letzten Feld des Fachwerks auf den Längsseiten gehen bei Kibri nach außen, im Original hingegen nach innen. Auf den



Giebelseiten dagegen stimmt die Richtung nach außen.

Die originale Brettverschalung des Obergeschosses ist gegenüber dem Untergeschoss etwas nach außen versetzt, denn diese Verschalung ist auf das Fachwerk aufgenagelt. Im Modell sitzt sie bündig mit dem Querbalken des Fachwerks. Eigentlich ruht eine Verschalung immer auf dem Mauerwerk. Die für die Region typischen Deckleisten auf den Bretterfugen fehlen, wie auch die an der unteren Kante spitz zulaufenden Bretter. Im Original sitzt die Holzverschalung ca. 8 cm weiter außen und die Deckenbalken enden darunter mit Verzierungen, die deutlich von außen zu sehen sind. Zuletzt das Dach: Hier fehlen die typischen kleinen Walmdächer; die Dächer laufen spitz zu.

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Es geht mir hier nicht darum, das Kibri-Gebäude zu „verreißen“. In Zeiten rückläufiger Investitionen im Modellbaubereich ist es verständlich, dass die Gebäudehersteller versuchen, ihre Formkosten gering zu halten, und der Kibri-Bausatz führt ja auch zu einem netten kleinen Stationsgebäude, das flexibel eingesetzt werden kann. Es entspricht aber nur begrenzt dem Vorbild-EG und es war schließlich mein Anliegen, mich ans Vorbild weitgehend anzulehnen.

„Schapen“ wird „Schaplingen“

Was sollte ich also mit dem Bausatz machen? Wieder verkaufen oder versuchen, etwas daraus zu machen, das die persönlichen Bedürfnisse befriedigt? Ich entschied mich für Letzte-

Das Fundament wurde gemäß dem Vorbild mit Bruchsteinmauerwerk (oben) verkleidet. Das Fachwerk des Kibri-Bausatzes wurde mit dünnen Polystyrolplatten aufgefüllt, um die Ziegel bündig zum Fachwerk zu bekommen (oben links).

Im Vergleich zur Kibri-Originalbauform zeigen sich bei dem Modell nach Abschluss der Umbauarbeiten (Bild unten) die im Haupttext erläuterten Unterschiede.



res. Ein Anpassen der Wandhöhe vom Empfangsgebäude schied aus, denn das hätte einem kompletten Selbstbau entsprochen. Gleiches gilt für die Anpassung der Sockelhöhe. In diesen Punkten bleibt es also bei gewissen Unterschieden zwischen dem Original und dem Modell. Ein Grund für die Umbenennung in „Schaplingen“!

Der Sockel wurde mit Bruchstein-Bastelplatten von Brawa verkleidet. Um die Türhöhen anzupassen, wurden passende Türen aus der Bastelkiste genommen und der Sockel im Bereich der Türen entsprechend ausgespart.

Durch die Bastelplatten ist der Sockel auch ringsherum um einen Millimeter stärker geworden, was einen stimmigen Eindruck hinterlässt. Leider habe ich die Tür auf der Straßenseite an die falsche Stelle (auf das Gebäude in Schapen bezogen) gesetzt. Auch ein Grund für „Schaplingen“!

Die falsche Steigung der Stützstreben an den Längsseiten kann man recht einfach korrigieren. Die Wandseiten wurden unter Entfernung der Rastnasen und Klebeflansche auf den Kopf gestellt. Da die oberen und unteren Balken verschieden stark sind, müssen



Auf das Obergeschoss wurden Evergreen-Platten aufgedoppelt, um die Verbretterung mit den typischen Abdeckleisten auf den Fugen vorbildgetreu vorspringen zu lassen. Unten: Auch an kleine Details wurde gedacht: So wurde das Schuppentor am unteren Ende ausgefranst, um die Verwitterung durch Spritzwasser darzustellen.



sie entsprechend abgeschliffen werden. Gleiches gilt auch für die Giebel- und Güterbodenseiten, denn sonst passen diese nicht zu den Längsseiten.

Das Fachwerk kann man mit dünnen Bastelplatten mit Ziegelsteinstruktur auslegen. Die Platten gibt es als Tiefziehteile von Noch oder aus dem Architekturmodellbau. Sie haben den Maßstab 1:100, was für H0 noch besser passt als einige Formplatten anderer Hersteller. Die Dicke von 0,5 mm ist auch genau richtig, um Mauerwerk und Fachwerk in eine Ebene zu bringen.

Die Verbretterung des Obergeschosses wurde aus Evergreen-Platten dargestellt. Von diesem Hersteller gibt es entsprechende Platten, die die Form mit den Deckleisten gut darstellen. Sie wurden auf die Kibri-Wandteile

geklebt und anschließend die Fensterausschnitte neu nachgeschnitten. Bei Polystyrol-Platten hat sich hierfür das Anritzen und Herausbrechen als günstigste Bearbeitungsmethode herausgestellt. Beim Aufkleben der neuen Verkleidung ist aber bei den Giebelseiten auf die neue Wanddicke der Längsseiten zu achten und diese entsprechend dazuzurechnen. Der originale Bahnhof Schapen hat allerdings unter der Obergeschossverkleidung noch Ornamente, die in die Enden der Deckenbalken geschnitzt sind. Auf deren Darstellung habe ich verzichtet und nur die Zacken an der unteren Kante der Verkleidung nachgebildet. Hierzu muss man die neue Verkleidung um 3 mm über die Kibri-Teile hervorstehen lassen. Dann werden mit einer Dreieck-Schlüsselfei-

le, immer auf Höhe einer Deckleiste, Kerben eingebracht.

Die Kibri-Dächer behielt ich weitgehend bei. Nur an den Giebelseiten werden kleine Walmdächer benötigt. Hierzu werden die Spitze des Giebels und eine Ecke vom Dach abgeschnitten und durch Kibri-Dachplatten ergänzt. Die äußere Deckleiste wird mit Evergreen-Profilen neu erstellt.

Fenster und Türen des Güterbodens können dem Bausatz entnommen werden. Hier sind so viele Fensterteile beigelegt, dass auch einige Fenster mit geöffneten Fensterflügeln dargestellt werden können. Die Tore des Güterbodens werden noch mit der Drahtbürste etwas der Form „alten“ Holzes angepasst. Man kann die Holzrampen des Güterbodens auch gleich entsprechend bearbeiten. An deren Treppengebieten wurden noch Haltegriffe aus 0,5-mm-Messingdraht ergänzt. Vor die neuen Türen kommen Tritte aus 1,5-mm-Polystyrol, deren Kanten entsprechend abgewetzt gerundet werden.

Die Farbgebung erfolgte hauptsächlich durch Fassadenfarbe, die es in kleinen Gebinden als „Farbtester“ im Baumarkt gibt. Bei nicht erhältlichen Farbtönen wird auf die Farben von Revell oder Humbrol zurückgegriffen. Die oft genannte alternative Methode, die Fugenfarbe nach der roten Farbe aufzutragen und nach dem Auftrag wieder abzuwischen, funktioniert bei den hier verwendeten Ziegelplatten nicht, da die Fugen nicht ausgeprägt genug sind. Ich arbeitete also quasi andersherum: Das Mauerwerk erhält zunächst eine Farbschicht aus verdünntem Hellgrau, um die Fugen auszulegen. Danach erfolgt eine Farbgebung in Ziegelrot mit der „Trocken-Pinsel-Methode“: Dazu wurde mit nur ganz wenig roter Farbe, also einem fast trockenen Pinsel, in flachem Winkel über die Ziegeloberfläche gestrichen, sodass die Farbe nur auf den Ziegeloberflächen haftenbleibt. Abschließend muss man die Holzbalken des Fachwerks wieder mit Holzbraun nachstreichen.

Die Obergeschossverkleidung erhielt einen deckenden Auftrag in Mittelgrün. Nach dem Trocknen wurden die Deckleisten wieder freigeschliffen, sodass der weiße Kunststoff hervortritt. Durch die raue Oberfläche, die beim Schleifen entsteht, glänzen die weißen Flächen gar nicht mehr plastikartig und müssen nicht weiter behandelt werden.

Zum Abschluss erfolgte die Alterung des Gebäudes. Hierbei kam das Verfah-



Links: Für die Ladestraße wurden zunächst die Formen gegossen und auf den Untergrund aufgeklebt.



Anschließend wurden die Lücken großflächig verfüllt (Bild unten), mit einem Zahnarztscalpell wurden dann neue Steinfugen (Bild rechts) eingeritzt, ...



... teils wurde der Spachtel nur verschliffen, um Asphalt darzustellen.



Lohn der Arbeit nach Abschluss der Farbgebung: Eine natürlich aussehende Kopfsteinpflaster-Ladestraße. Beachtenswert auch die Selbstbauweiche, auf deren Bau wir ggf. in einem späteren Artikel noch eingehen werden.



Zum Abschluss noch ein Blick über den Bahnhof Schaplingen, der gerade von einem Personenzug durchfahren wird.

ren mit stark (mit Reinigungsbenzin) verdünnter schwarzer oder grau-brauner Farbe zum Einsatz. Dabei legte ich besonderen Wert darauf, den Schmutz dort zu betonen, wo im Original auch Schmutz und Wasser herunterlaufen. Auf dem Dach wurde großflächig dunkle Farbe aufgetragen und kurz vor dem vollständigen Trocknen wieder abschnittsweise abgewischt. Den Abschluss bildete eine partielle Alterung mit pulverförmigen Pigmentfarben.

Getreidelager und Bürogebäude

Kommen wir nun zu den anderen Gebäuden: Das Bürogebäude am Getreidelager ist vollständig im Eigenbau entstanden. Grundlage waren eine Tür und zwei Fenster aus der Bastelkiste. In diesem Zusammenhang überlegte ich mir eine Architektur, die zu dem Speichergebäude passen würde. Da nur zwei Fenster vorhanden waren, wurde durch Brawa-Polystyrolplatten mit Bretterdarstellung, aus denen ein

Tor angefertigt wurde, noch eine Garage angedeutet. Dieses Tor ist einfach auf die Außenwand geklebt.

Die Wände des Bürogebäudes entstanden aus 1,5 mm starken Polystyrolplatten, in die die Fenster- und Türausschnitte eingebracht wurden. Der Rauputz wurde wie folgt erstellt: Auf die Wände kam ein Anstrich aus Fassadenfarbe, in die feiner Quarzsand gestreut wurde. Nach dem Trocknen wurde der überschüssige Sand abgeschüttelt und die Wand erneut gestrichen. Dieses Verfahren wird so lange wiederholt, bis ein ganz und gar befriedigendes Ergebnis erzielt wird.

Auf die Wände klebte ich eine gerade Platte, die einen Rand aus Evergreen-Rechteckprofilen als Regenrinne bekam. Auf dieser Platte wurde dann ein Walmdach aus Dachziegelplatten von Vollmer aufgebaut. Die Maße ergaben sich aus den vorhandenen Plattenresten. Ein Schornstein aus der Bastelkiste vervollständigte das Gebäude.

Das Getreidelager entstand aus einem Faller-Bausatz. Da der Bausatz ein bayerisches Baywa-Gebäude darstellt, schien mir das Dach nicht so recht in die norddeutsche Szene zu passen. Daher habe ich anstelle des Walmdaches

aus dem Bausatz ein neues als Spitzdach angefertigt. Dazu habe ich zwei neue Giebel aus Polystyrol-Platten geschnitten, auf die ich ein Spitzdach aus Vollmer-Dachplatten setzte. Die Putzstruktur der Giebelwände wurde mit der beschriebenen Quarzsandmethode der Struktur des Bausatzes angepasst. Dies erforderte dann aber auch einen kompletten Neuanstrich des Gebäudes mit Fassadenfarbe aus den „Farbtestern“.

Ladestraßen und -rampe

Die Laderampe entstand aus Porcelain-Platten, die mit Spörle-Formen gegossen wurden. Diese Platten wurden dann auf einen Kern geklebt, der aus einer Styrodurplatte geschnitten wurde. Die Ladestraße entstand ebenfalls aus Porcelain-Platten mithilfe von Spörle-Formen. Auf der Zufahrtsstraße wurden Polystyrolplatten von Brawa verlegt.

Ein Problem der Spörle-Platten ist, dass diese die Form der Straßen und Wege weitgehend vorgeben. Auch die Kanten zwischen den Platten sowie Übergänge zu anderen Platten fallen störend ins Auge, wenn nicht sehr sorgfältig gearbeitet wird. Die Alternativen

tive ist, die Wege mit Moltofill zu spachteln und dann individuell zu ritzen. Vor dem Getreidelager wurde diese Methode angewandt. Allerdings ist hier eine Betonfläche mit den charakteristischen Fugen nachgebildet und kein Kopfsteinpflaster wie vor dem Bahnhof.

Ich habe daher einen Mittelweg gewählt. Zwischen den Platten von Spörle und Brawa wurden bewusst Zwischenräume gelassen. In diese habe ich Moltofill gegossen und glatt verstrichen. Dort hinein wurde dann das Pflaster geritzt. Da man so natürlich nicht die gleiche Art der Steine erreicht wie Herr Spörle, wurde bewusst eine andere Form der Steine gewählt, die auch anders eingefärbt wurden. An diesen Stellen wurde dann halt das Pflaster irgendwann mal erneuert!

Die Einfärbung der Wege und der Rampe erfolgt in einem ersten Schritt mit stark verdünnter schwarzer Farbe. Nach deren Trocknung wurde mit der „Trocken-Pinsel-Methode“ die entsprechende Farbe auf den Steinköpfen aufgebracht. Bei den Pflastersteinen kamen verschiedene Braun- und Grautöne zum Einsatz, die teilweise noch feucht ineinandergewischt wurden. Für die Kantensteine wurde ein Beige-

Ton verwendet, um Sandstein darzustellen, für die Betonflächen ein helles Grau.

Landschaft

Die eigentliche Landschaft entstand mit der bekannten Spachtelmasse aus Holzleim, Sand und Abtönfarbe. Es wurde darauf geachtet, dass die Spachtelmasse eine schön matschige Farbe hat. Wenn man mal durch das Gras in der Natur schaut, hat der Erdboden weder eine braune Farbe noch eine grüne, sondern irgendwas dazwischen. Meist ist auch etwas Grau dabei. Also wird die Spachtelmasse mit Umbra, Schwarz und etwas Braun angemischt.

In die noch feuchte Spachtelmasse kommt dann Woodland-Turf T49 als Basis für die weitere Begrünung. Je nachdem, ob trockener oder feuchter Boden (wie in Senken) nachgebildet werden soll, werden auch andere Turffarben eingesetzt. Als Verteiler kommt ein kleines Küchensieb zum Einsatz.

In die feuchte Spachtelmasse werden auch die anderen Oberflächenmaterialien gleich mit eingebracht. Für das abgeerntete Getreidefeld wurde z.B. gesiebte Blumenerde verwendet. Die an-

deren, nicht bewachsenen Flächen und Wege wurden mit sehr feinem, grauem Quarzsand abgestreut. In diesen hinein wurden auch gleich die Spuren von Fahrzeugen mit entsprechenden Modellen eingebracht. Diese Spuren kann man dann gleich bis in die Spachtelmasse durchdrücken. Durch den trockenen Quarzsand formen sich die Reifenprofile sehr schön ab. Die Oberfläche wird mit Spüliwasser eingesprüht und mithilfe einer Pipette mit wasserlöslichem Fassadengrund (Baumarkt) getränkt. Wenn dieser getrocknet ist, kann die weitere Gestaltung erfolgen.

Größtenteils erfolgte eine Wiesendarstellung mit dem Grasmaster von Noch. Der Untergrund wird mit Fassadengrund eingestrichen und dort hinein wurden die Grasfasern geschossen. Da unsere Szene im Spätsommer spielt, wurden für das lange Gras beige und braune Farbtöne gewählt. Diese stellen das trockene Gras nach einem heißen Sommer besser dar als grüne. Nach dem langen Gras sollte man noch einmal mit kurzem grünem Gras über die Fläche gehen, damit in den Zwischenräumen des langen Grases noch frisches grünes Gras am Boden dargestellt wird. *Ralf Götze* 



Die Gäste des Biergartens lassen es sich bei einer kühlen Maß Bier und einer leckeren Brezn gutgehen.

Mit der Lokalbahn durch Oberbayern (7)

Ozapft is ...

Ging es bisher um den Bau des Biergartenmoduls und die landschaftliche Gestaltung im Allgemeinen und Speziellen, rückt jetzt endlich der eigentliche Grund der ganzen Bastelei in den Fokus des Geschehens: Der Biergarten. Als bekennende Biergartenbesucherin zeigt Heidi Oberhans, worauf es beim Einrichten eines bayerischen Biergartens ankommt.

Nun geht es endlich um das Herzstück des Moduls – den bayerischen Biergarten. Durch häufige Besuche fühle ich mich bei diesem Thema ganz zu Hause. Die Gestaltung war mir ein besonderes Anliegen und hat daher auch besonders viel Spaß bereitet! Rund um den eigentlichen Biergarten und den kleinen Garten am Bahnwärterhaus soll nun alles ausführlich beschrieben werden.

Als Erstes habe ich meine Leidenschaft für das Malen beim Patinieren des Plastikgebäudes ausgelebt. Farb-

lich gealtert sieht es doch schon viel realistischer aus, wie der Vergleich des ursprünglichen Zustandes mit dem Ergebnis nach dem Patinieren zeigt. Das war jedoch noch die einfachste Übung, wie sich bei den weiteren Arbeitsschritten herausstellte.

Unser Biergarten liegt in einer idyllischen Landschaft mit einem romantischen Flusslauf und wird deshalb vor allem von zahlreichen Wanderern und Spaziergängern besucht. Außerdem ist er mit Zug, Auto und Fahrrad gut erreichbar. Dementsprechend floriert

das Geschäft des Wirts – und die hungrigen und durstigen Gäste wollen alle versorgt sein. Das alles musste nun im Modell gestaltet und platziert werden, was neben dem konzentrierten Arbeiten zwischendurch aber auch sehr erheiternd war.

Bei den Versuchen, die winzigkleinen konisch geformten Biergläser und Krüge mit der Pinzette zu greifen, kam mir mehr als einmal wieder der Ausspruch „... wieslhaarigs Glump, wieslhaarigs ...“ über die Lippen – wie schon im ersten Teil erzählt. Na ja, wie man in Bay-



Basis ist der Vollmer-Biergarten 3663 (oben, wie aus dem Bausatz). Nach dem farblichen Anpassen und Patinieren sieht er aus wie rechts im Bild. Weiter rechts kommen erste Gäste in den Innenhof.

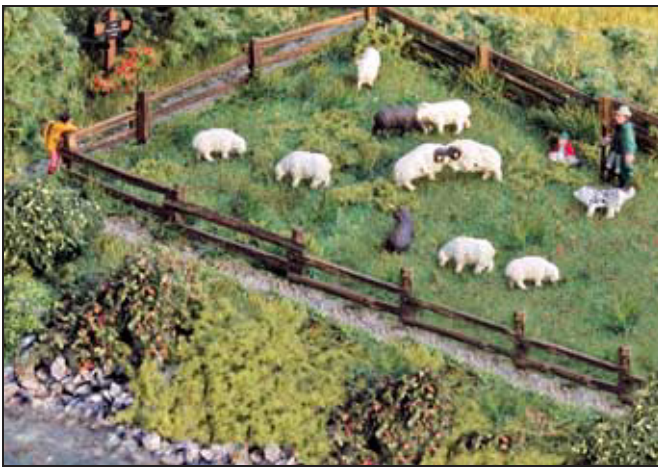


Feinmotorik ist gefragt; eine geliehene Lesebrille als Vergrößerungsglas tut hier gute Dienste.





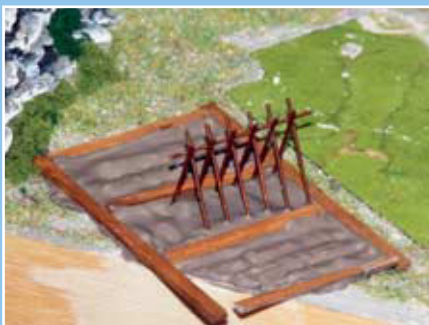
Schattenspendende Bäume und ein paar Biergartengarnituren vor der Umzäunung runden die Gestaltung ab.



Links: In gleicher Manier wie der Zaun um den Biergarten entstand auch der Zaun rund um die Schafweide. Zwischen Zaun und Uferböschung führt noch ein schmaler Wanderpfad entlang.

Um den Biergarten haben wir aus gespaltenen und bemalten Zündhölzern einen Bretterzaun gebaut. Ähnliches gibts auch fertig zu kaufen, aber die Idee dazu hatte am Wochenende Gestalt angenommen und musste natürlich sofort umgesetzt werden. So kurzfristig ist nur „Marke Eigenbau“ zu bekommen. Das Gartentürchen ermöglicht Oma und Opa nach ausgiebigem Spaziergang und Ruhepause auf der Bank den Zugang von der Rückseite des Biergartens.





Zur Versorgung unseres Bahnwärters-Ehepaares wurde hinter dem Häuschen ein Gemüsegarten angelegt. Den Hauptertrag liefern die dicht rankenden Stangenbohnen, umgeben von einigen Reihen Blumenkohl, grünem Salat, Rettichen und sonstigem Gemüse. Aus der Vogelperspektive sind sie Reihe für Reihe gut erkennbar. Dank der sorgfältigen Pflege der Bahnwärtersfrau sind hier Jahr für Jahr stattliche Erträge zu erzielen.

Unten: Stolz blickt die Hausfrau auf das saftige Grün. Fotos: Heidi Oberhans, Bernd Kirchhof



Trinkhalm für eine ganze Reihe von Lampenvorsätzen.

Zur Verschönerung des Biergarten-
eingangs wurden noch zwei große
Kübel mit rot blühenden Geranien auf-
gestellt. Eine gut ausgewogene Speise-
karte, die am Eingang aufgehängt ist,
erleichtert den Besuchern die Entschei-
dung einzutreten.

Der Gemüsegarten

Am Bahnwärterhäuschen haben wir
außerdem noch einen schönen Ge-
müsegarten angelegt, dessen Erträge
zumindest virtuell der Selbstversor-
gung der Bahnwärterfamilie dienen.
In der Mitte des Gartens stehen die
Stangenbohnen. Das Gestell entstand
aus acht 25 mm langen Drahtstücken
(0,5 bis 0,8 mm dick) sowie vier 5
mm längeren Stücken für die Außen-
pfosten. Aus Kartonstücken klebte ich
eine zeltförmige Löthilfe zusammen
und fixierte die Drahtstücke seitlich
darauf mit Tesafilm (die vier längeren
an den Ecken). Obendrauf kam noch
die 30 mm lange Querstange. Alles

wird nun gut verlötet. Das Gestell ist
vor dem Streichen mit brauner Farbe
noch mit Spiritus zu entfetten. Mit den
vier längeren Eckstangen wurde es
dann in die noch feuchte Gartenerde
gedrückt. Aufgeklebte Foliage-Krüm-
el und feine Foliage-Streifen bilden dann
die Gewächse. Eine andere Möglich-
keit besteht darin, das Gestänge vorher
auf einer kleinen Styroporplatte komplett
mit „Grünzeug“ zu gestalten und fertig
in den Garten zu stellen.

Als Gartenerde dient ein mittel- bis
dunkelbraunes Leim-Farb-Gipsge-

misch. Außenherum und dazwischen
wurden Holzbretter aus gespaltenen
bemalten Zündhölzern als Gehweg ge-
legt. Vor dem Festwerden habe ich die
Furchen für die Beete gezogen und mit
unterschiedlich grünem Foliage und
ähnlichem „Grünzeug“ bepflanzt.

Im letzten Teil lassen wir das Bier-
gartenmodul mit vielen stimmungsvol-
len Motiven von Details und Ansichten
zur Motivation eigener Bastelaktivitä-
ten Revue passieren.

Heidi Oberhans
(modellbahn@heidi-oberhans.de)





Modellbahnhof Stockheim, zweiter Abschnitt (Teil 2)

Von Hirzenhain nach Merkenfritz

Nachdem wir uns im letzten Heft ausführlich mit dem Bereich des Knotenbahnhofs Stockheim beschäftigt haben, führt uns die Modellbahn-Reise diesmal nach Hirzenhain. Interessant der Gleisanschluss der Buderus'schen Eisenwerke.

Hirzenhain – der Ort, der erkennen lässt, dass wir wirklich am Fuße des Vogelsberges angekommen sind. Die Fahrt ging weiter von Lißberg, wo wir neben der Burg das Wasserkraftwerk erleben konnten, durch das schmale, langgezogene und bewaldete Niddertal Richtung Hirzenhain.

Unsere Modell-Lokomotive schaffte die Strecke problemlos; früher, als hier noch die Dampfzuger ihren Dienst verrichteten, hatten sie schon Mühe, diese erste große Steigung zu meistern. Das Tal weitet sich ein wenig und wir erkennen rechter Hand



Einfahrt des Personenzuges, von Stockheim kommend, am Stausee Hirzenhain
Links: Bahnhof Hirzenhain mit Gleisbaustelle im Überblick
Unten: Impressionen vom Waldschwimmbad



das Freischwimmbad, welches in den 60er-Jahren entstand und kürzlich zu einem modernen Naturerlebnisbad umgebaut wurde. Radfahrer, die heute auf der ehemaligen Trasse die Region erkunden, haben somit hier eine von vielen tollen Möglichkeiten, die Zeit zu nutzen, den Vulkanradweg zu verlassen und mit der Familie das kühle Nass zu genießen.

Doch wieder zurück zur Bahn! Wir sehen nun links einen der beiden Stauseen, die das Wasserkraftwerk speisen. Gleich danach erreichen wir den Bahnhof von Hirzenhain. Neben den Gleisen,

die weiterführen Richtung Gedern, haben wir hier den Anschluss an die Privatgleise der Buderus'schen Eisenwerke, die wiederum ein Zustell- und Abholgleis hatten. Vorbei an einem unbeschränkten Bahnübergang über die Bundesstraße 275 konnten die Güterzüge auf das Werksgelände gelangen, welches sich weitläufig in Richtung Norden erstreckt. Einige der Bauwerke, die teils aus dem 18. Jahrhundert stammen, wurden angedeutet. Ein heute unter Denkmalschutz stehender Wasserturm zielt die Modellbahn-Anlage, auch wenn der Originalnachbau

den jetzigen noch ersetzen wird. Den Modellhintergrund zielt wiederum eine Originalaufnahme, auf der Hirzenhain zu erkennen ist, ebenso das frühere Feriendorf am oberen Bildrand.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes wurde original nachgebaut, wie übrigens alle Bahnhöfe der Strecke bis Gedern. Auch das Kunstgussmuseum an der Bundesstraße, gegenüber dem Gasthaus „Stiebeling“, wurde dargestellt. Nun verfolgen wir das Geschehen weiter und erreichen das Dorf der sieben Mühlen: Merkenfritz, ein Ortsteil der Gemeinde Hirzenhain. Von den

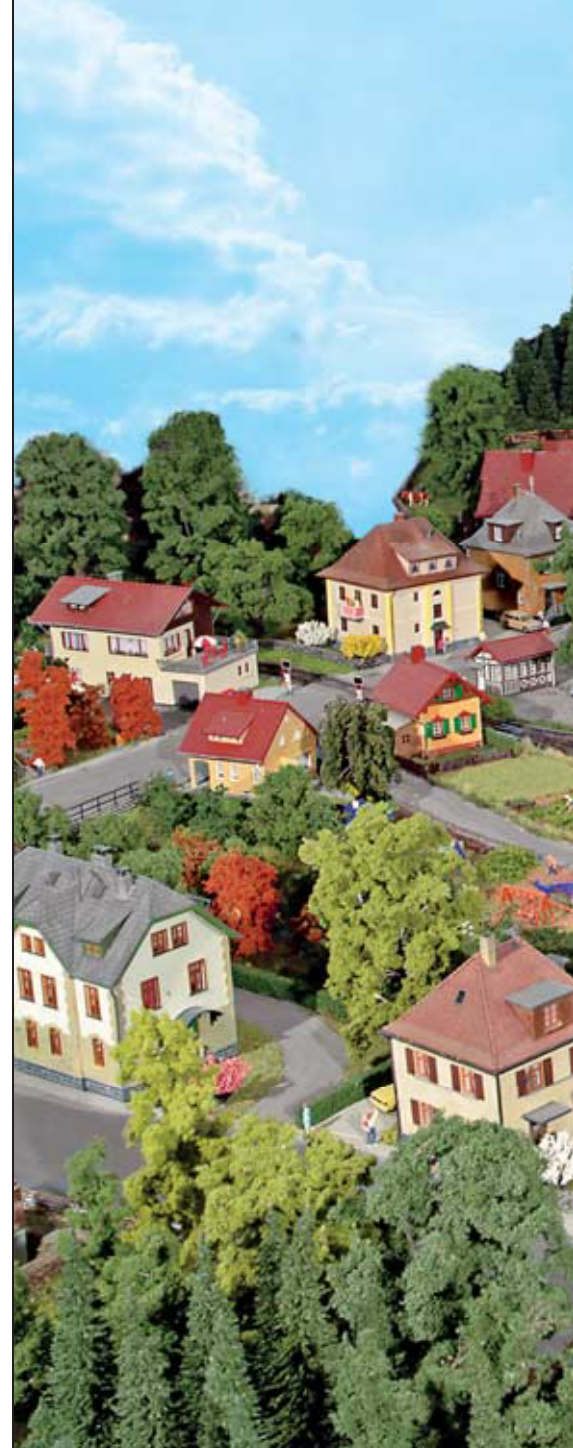


Blick auf das Buderus-Werksgelände

Rechts: Buderus-Kunstguss (in der historischen Werkhalle) mit modernem Museumsbau



Unten: Im Tal zeugen Mühlen von der Nutzung der Wasserkraft. Hier eine mit unterschlächtigem Mühlrad.



einstigen Mühlen wurden drei auf der Anlage angedeutet. Den Besuchern, vor allem aus der jüngeren Generation, soll so vermittelt werden, wie sich das Leben auf dem Lande verändert hat. In Merkenfritz gibt es viel zu entdecken: Die Tankstelle Müller mit einer der ersten Autowaschanlagen der Region – natürlich nutzt diese ein kleines Modellfahrzeug – fällt auf.

Doch was passiert jetzt? Feuersalarm! An der Hauptstraße brennt ein Haus lichterloh, die Feuerwehr aus Hirzenhain rückt mit einem Löschfahrzeug an und tritt die Heimfahrt erst wieder an, wenn der Brand gelöscht ist. Im Ort selbst kommt ein Bus aus Ober-Seemen und hält am Bahnhof an, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Auch ein interessanter Nachbau ist das Gasthaus „Fuchsbau“, welches direkt neben



der Tankstelle liegt. Und natürlich das Märchenland, ein kleiner naturnaher Kinderpark, der in den 60er-Jahren entstand. Mit Karussells, Kinderspielfeld, einer Parkeisenbahn und einem Puppentheater ist es seit dieser Zeit sehr beliebt bei kleinen Kindern. Wie oftmals auch in der Realität sitzen auf der Modellbahn die Papis mit einem Bier auf der Bank, während die Kleinen sich zwischen den Märchenfiguren vergnügen.

An der Straße weiter Richtung Gernern wird zudem eine kleine Szene nachgebildet, die heute gänzlich in Vergessenheit geraten ist. Bis in die späten 70er-Jahre wurden sehr viele Manöver in der Region abgehalten. Für uns Kinder damals immer ein Erlebnis, für die Natur und die Landwirte weniger, da oftmals große Schäden zu beklagen wa-



Blick auf den idyllisch gelegenen Ort Merkenfritz mit Schienenbus VT 98 im Bahnhof

Wanderer im Vogelsberg; die Radfahrer bewegen sich auf ehemaliger Bahntrasse.



Nach dem Brand in Merkenfritz ist das Wohnhaus stark beschädigt. Die örtliche Feuerwehr ist gerade mit den Nachlöscharbeiten beschäftigt.

Links: Während der VT 98 nach Gedern fährt, sind die Holzfäller beim Aufsichten der gerade gefällten Bäume

Unten: Zeltlager der Pfadfinder im Wald, daneben die Tankstelle Müller mit Werkstatt





ren – so auch im Modell, wo ein Panzer einen Baum einfach umfährt. Auch dies soll den Kindern zeigen, was früher am Vogelsberg zu beobachten war. Hier biegt die Straße vom Gederner Ortsteil Steinberg auf die B 275. Ein Lastwagen des Steinberger Fuhrunternehmens Langlitz bringt Ware zu Buderus nach Hirzenhain, ganz wie im Original.

Besucher staunen immer wieder über das, was sie auf der Anlage verfolgen können. Kinder sind beeindruckt von den vielen Schaltern, die ein Fahrzeug zum Fahren bringen und vieles mehr. Die älteren Besucher hingegen denken an die Zeit zurück, als vieles noch gemächlicher und weniger hektisch war. Oft bekommen wir kleine Geschichten erzählt, wie man z.B. mit dem Schienenbus zur Freundin gefahren ist oder zum kalten Markt nach Ortenberg.

Besuch im Modellbahnhof

Und natürlich die Eindrücke der Radfahrer, die oft mit dem „Vogelsberger Vulkanexpress“ vom Bahnhof Stockheim aus zum Beispiel bis zum höchsten Punkt des Vulkanradweges, nach Hartmannshain, fahren, um von dort aus gemütlich die Region zu erkunden.

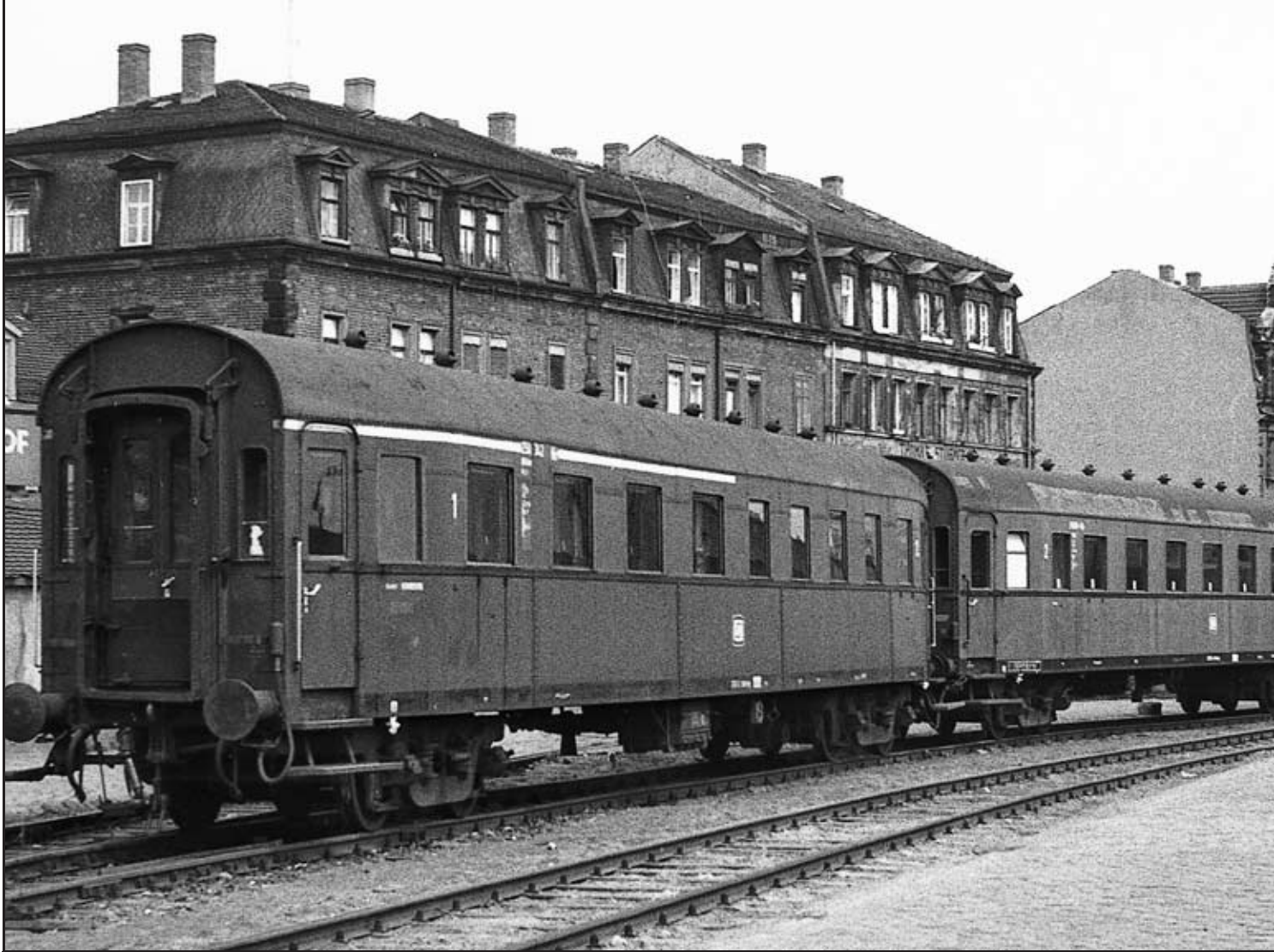
Zurück am Ausgangspunkt angelangt, kommen viele dieser Besucher, oftmals Familien, zu uns in den Modellbahnhof. Nicht selten hören wir, dass man dachte, hier sei eine kleine Modelleisenbahn aufgebaut, kaum jemand erwartet den Nachbau der Strecke, die sie gerade per Rad entdeckt haben. Kinder erkennen oft markante Gebäude, Einrichtungen oder das Märchenland wieder; den Hintergrund der Anlage hat man noch vor wenigen Minuten „live“ gesehen. Man ist begeistert!

Das ist auch genau das, was wir als Betreiber erreichen möchten: die Kombination aus Nachbildung einer früherer Eisenbahnstrecke in einer natürlichen Umgebung und Animation vor allem für die kleinen Besucher. Die Kinder genießen noch die Spielanlagen im Modellbahnhof, während die Erwachsenen sich im Kino einen Film über die Rhätische Bahn anschauen, nachdem sie begeistert den ersten Bauabschnitt der LGB-Bahn mit über 300 qm Fläche besichtigt haben.

Zum Abschluss noch eine Tasse Kaffee oder Kakao im angrenzenden Bistro „Gleis 4“, und die Reise zum Vogelsberg geht für heute zu Ende.

Matthias Koch





Polnische Schnellzugwagen der Gruppe 23 und ihre Brawa-H0-Modelle

Hechte ohne Rückkehr-Rechte

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben über dreihundert relativ moderne stählerne Schnellzugwagen der PKP auf dem Gebiet der späteren Deutschen Bundesbahn. Geschichte und Einsatz dieser „polnischen Hechte“ bei der DB umreißt Michael Meinhold, die neuen Brawa-Modelle stellt Martin Knaden vor.



Mit der „Ausdehnung des Verkehrsgebietes“ übernimmt die Deutsche Reichsbahn (DRB) ab 1939 auch zahlreiche vierachsige Reisezugwagen der polnischen Eisenbahnen (PKP). Die 1928-1941 gebauten Wagen mit einer LÜP von 22,00 bzw. 22,10 m ähneln mit den amerikanischen Drehgestellen und den spitz zulaufenden Wagenenden stark den sogenannten „Hechtwagen“ der DRB, von denen sie sich allerdings durch die gerade durchlaufende – nicht hochgezogene – Dachkante und den abgedeckten Langträger unterscheiden.

In mehreren Wellen werden die Wagen 1940-1944 umgezeichnet (Sitzwagen Nummernreihe 250 000, Gepäckwagen 255 000). Die unmittelbar an die DRB bzw. die Ostbahn gelieferten Wagen erhalten 19...-Nummern nach dem ursprünglichen DRB-Schema und werden z.T. später von der DB als 16 178^{II}-16 191^{II} auf freigewordene oder freige-machte Nummern ehemaliger Original-Hechte umgezeichnet. Weitestgehende



Der AB4üwe 250 342, dahinter ein B4ü gleichfalls polnischer Herkunft, ein AB4y der Gruppe 36 und ein weiterer ehemals polnischer B4ü – abgestellt in Nürnberg Hauptgüterbahnhof am 15.8.1964.

Foto: Heinz Künneth/Archiv Michael Meinhold

Rechts, ganz oben: In Hannover Hbf wurde der offensichtlich kurz zuvor aufgearbeitete B4ü 250 624 Han fotografiert, 20.5.1966. Darunter der gleichfalls gepflegt wirkende A4ü 250 319 Ffm am 9.5.1959 in Ffm-Hbf.

Etwas malträtiert erscheint der in einen Interzonenzug eingestellte AB4üpe 208-107 der DR (Frankfurt/M Hbf, 10.4.1965).

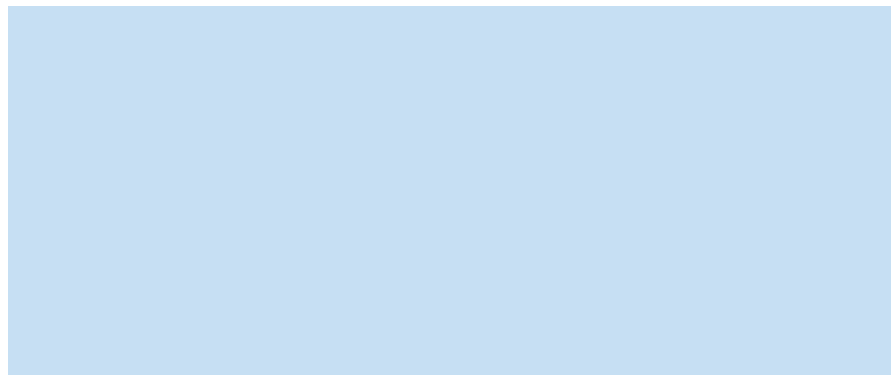
Auch seine letzte Revision dürfte nicht allzu lange zurückliegen: B4ü 250 633 Ffm, am 3.3.1967 in seinem Heimatbahnhof aufgenommen, zeigt sich mit dem ab 1966 gültigen Anschriftenschema.

Fotos: Joachim Claus/Archiv Michael Meinhold

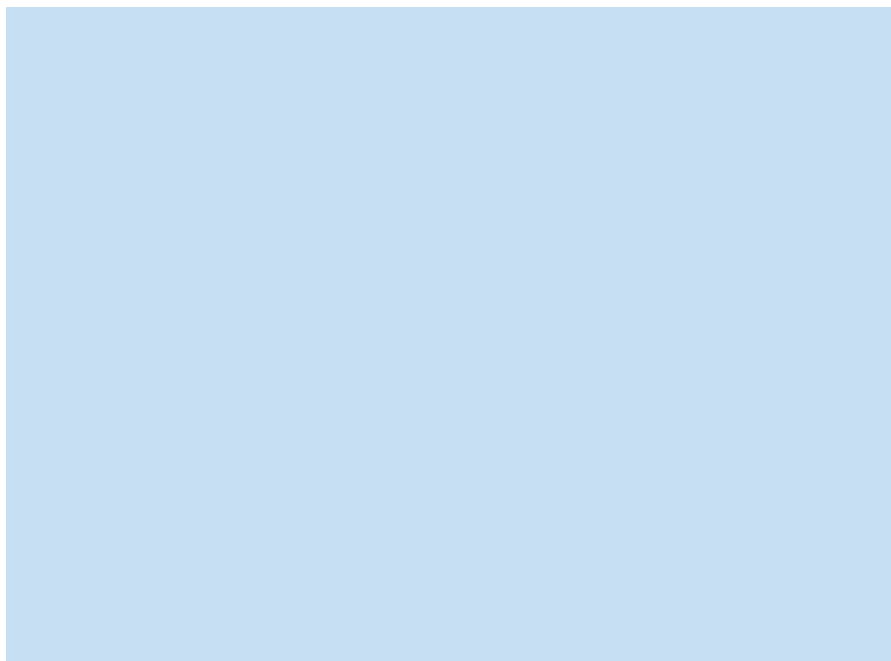
Linke Seite: 01 1059 passiert 1951 mit D 198 Kassel–M.Gladbach Block Daseburg bei Warburg/Westf. Der zweite der beiden polnischen Hechte trägt den Kennzeichnungsstreifen des USTC.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold





Der Reihungsplan des D 397 von 1956. Die Umläufe Kassel 2390, 2391 und 2392 werden, wie der unten dokumentierte Ausschnitt aus dem Umlaufplan zeigt, mit B4üw der Gruppe 23 (Nummernreihe 250 000, ex PKP-Wagen) gefahren. Archiv Michael Meinhold



Am 26.1.1959 hat der Eilzug von Bad Wildungen nach Brilon Wald, nun unter der Nummer E 791, gerade Willingen verlassen. An der Spitze läuft der AB-Kurswagen nach Amsterdam, unverkennbar ein ehemaliger PKP-„Hecht“. Hinter den -üm-Wagen nach Amsterdam (B) und Köln (AB, B) ein dreiachsiger Pw württembergischer Bauart. Es zieht 86 531 des Bw Treysa. Fotos: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Angaben dazu finden sich in der aufgeführten Literatur.

Im Gegensatz zu den Abkommen mit anderen fremden Bahnverwaltungen kommt nach Kriegsende zwischen DB und PKP kein Wagenaustausch zustande. Zwischen 1951 und 1956 lässt die DB bei privaten Waggonfabriken mindestens 192 Wagen polnischer Bauart grundlegend aufarbeiten (u. a. mit Polstersitzen für die 3., ab 1956 2. Klasse). Eingereiht werden sie wie die Original-„Hechte“ in die Verwendungsgruppe 23, wobei die Angabe der Nummerngruppe oder der Zusatz „p“ auf die polnische Herkunft verweist.

Zunächst auch im Schnellzugdienst noch unverzichtbar (und hierbei in bestimmten Relationen typisch, wie unsere Bilder und Reihungspläne zeigen), wandern die „Polenhechte“ ab Mitte der Sechzigerjahre in untergeordnete Dienste und den Reservepark ab. Vor allem im Militärverkehr der Alliierten

Eine prachtvolle Landschaftsaufnahme des Altmeisters: D 397 Köln–Kassel am 20.5. 1956 bei Beringhausen, östlich von Brilon Wald, wo die Kurswagen nach Bad Wildungen abgesetzt wurden. An 2. und 4. Stelle erkennen wir ehemalige polnische Schnellzugwagen, wie sie für diesen Zug jahrelang typisch waren. Zuglok ist 01 1102 des Bw Kassel, die vorherige und nachmalige Stromlinien-Lok. Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



und der Bundeswehr sind sie häufig anzutreffen. 146 Wagen erhalten sogar noch UIC-Nummern. Zu Beginn der Achtzigerjahre werden die letzten „Polenhechte“ ausgemustert; einige Exemplare bleiben bei Museumsbahnen erhalten. 61 Wagen verbleiben bei der DR der DDR. *mm*

Literatur:

Vierachsige Reisezugwagen polnischer Bauart bei den deutschen Eisenbahnen, Kupplung 65, September 2005 und www.kupplung.de/ausgaben/2005/09/05_06.htm

Eine komplette Garnitur aus „Polenhechten“ führt 03 063 des Bw Rheine im D 665, 1959 zwischen Mülheim Stadt und Essen aufgenommen. Der Gepäckwagen gehört zur leichten Bauart 1931. Foto: Karl-Ernst Maedel
Lt. Reihungsplan laufen alle drei Sitzwagen als Kurswagen über Münster hinaus weiter.
Archiv Michael Meinhold

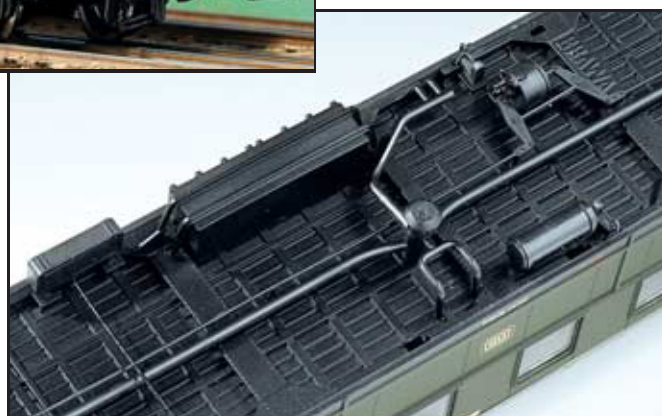




Die exzellente Detaillierung aus der Nähe betrachtet: Am Wagenkasten wie auch an den Drehgestellen sind die Gravuren bestens gelungen. Hier das Nicht-Handbremsende (beim Blick auf die Gangseite immer links). Man beachte z.B. die Tür-Anschlagdämpfer in der Brüstungsleiste.



Am Wagenboden wurden ebenfalls die Details – soweit sie von der Seite erkennbar sind – dargestellt. Erstmals ist unseres Wissens die Heizanlage mit ihren dicken Rohren nachgebildet worden!
Fotos: MK



Oben: Der BC4üw im Lieferzustand. Darüber hinaus können die Modelle noch mit weiteren Zusrüstteilen bestückt werden (hier demonstrationshalber alle Teile am Handbremsende – erkennbar am Spindelkasten – montiert): Sinnvoll sind entweder ein ausgezogener Faltenbalg mit entsprechenden Haltern im Zugverband oder Heizkabel, Bremsschläuche, Kupplung und Dampfheizkupplung am letzten Wagen.

Die Polenhechte im Modell

Wie weit kann man die Detaillierung eines Großserienmodells eigentlich treiben? Na, offensichtlich sehr weit, wie uns die neuen Polenhechte von Brawa zeigen. Das beginnt bei durchbrochenen (!) Dachlüftern, setzt sich fort über feinste freistehende Griffstangen und endet beim Wagenboden noch lange nicht. Dort wurde nicht nur die Struktur des Bodens vorbildgerecht nachempfunden, sondern auch alle von der Seite sichtbaren Aggregate angesetzt. Dies betrifft neben der Bremsanlage auch die Heizrohre, die angesichts ihres Durchmessers zu Recht nicht ignoriert wurden.

Die Drehgestelle (mit Dreipunktlagerung) sind ein weiterer Hingucker. Vergessen wir die übliche Formulierung „... wirken plastisch ...“ – diese Drehgestelle *sind* plastisch. Der Schwanenhalsträger ist samt Achslagerdeckeln und Federung ein separat aufgesetztes Teil. Die Schraubenfedern sind sogar als echte Metallfedern eingesetzt.

An den Stirnseiten kann man noch statt des werkseitig eingezogenen Faltenbalgs einen auseinandergezogenen montieren (was der häufigere Fall im Zugverband ist und daher eigentlich der Lieferzustand sein sollte). Der letzte Wagen im Zug oder auch Vitrinenmodelle können stattdessen mit Pufferbohlendetails geschmückt werden.

Diese hohe Modellqualität hat freilich auch ihren Preis: Je 67,90 Euro sind als unverbindliche Preisempfehlung genannt. Lieferbar sind die Modelle als A (45300), AB (45301) und B (45302) für Epoche III sowie als Epoche-IV-Modelle (45303-45305). MK 



Haltepunkt Breithardt als Jugend-Bauprojekt (2)

Bachlauf und Bahnübergang

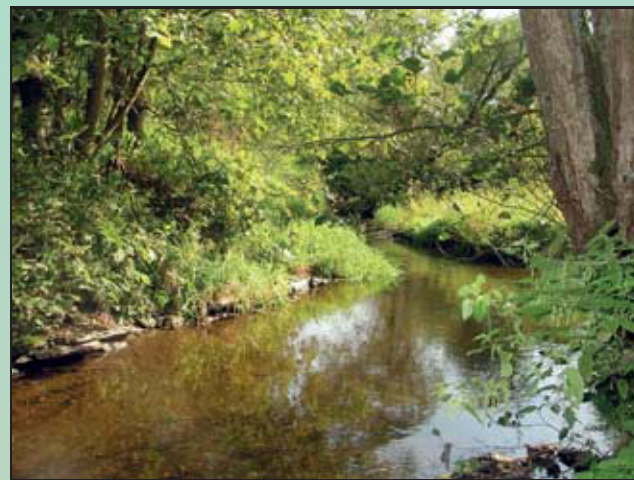
Nachdem es in der ersten Folge des Berichts über die beiden Modulkästen mit dem Haltepunkt Breithardt um die Landschaftsgestaltung und die kleine Eisenbahnbrücke ging, beschreibt Horst Meier hier nun, wie das Wasser der Aar sowie die üppige Vegetation entlang der Ufer entstand.

Die Gewässergestaltung ist für viele Modellbahner immer etwas mit Schwierigkeiten und einer gewissen Hemmschwelle verbunden. Zu Recht, gestaltet sich doch das Modellwasser nicht auf Anhieb erkennbar so, wie es später aussieht. Erst nach der Trockenphase gewinnt man den endgültigen Eindruck. Bei fließenden Gewässern wird es noch einmal schwieriger, da Fließrichtung und -geschwindigkeit erkennbar sein sollen.

Die Gießharzmethode schied wegen des Gefälles unseres Baches aus, da das dünnflüssige Harz nach dem Eingießen schnell abgeflossen wäre und sich an der Anlagenvorderkante gestaut hätte. So blieb uns nur die Methode, Schicht um Schicht mit dem Pinsel aufzutragen. Es gibt einerseits von Busch unter der Art.-Nr. 7589 das „Aqua Modellwasser“, gute Dienste leisten aber auch die transparenten Fensterfarben oder einfache Acryldispersion.

Für die ersten beiden Schichten müssen alle diese zähviskosen Flüssigkeiten leicht mit Wasser verdünnt werden und dann mit dem Pinsel auf den sandigen Untergrund und zwischen die Steinchen am Ufer „gemalt“ werden. Nach dem Trocknen der zunächst weiß erscheinenden Schicht erfolgt Auftrag um Auftrag, wobei man zum Schluss hin unverdünnt arbeitet und immer ausreichend Zeit zum Durchtrocknen lassen sollte.

Unsere Modell-Aar entstand so in etwa zehn Schichten, immer am Ende der sonstigen Gestaltungsarbeiten. Bei der letzten Schicht wurde verstärkt auf eine Gestaltung der Wellenoberfläche geachtet – was aber fast automatisch kommt, wenn man die Masse mit dem

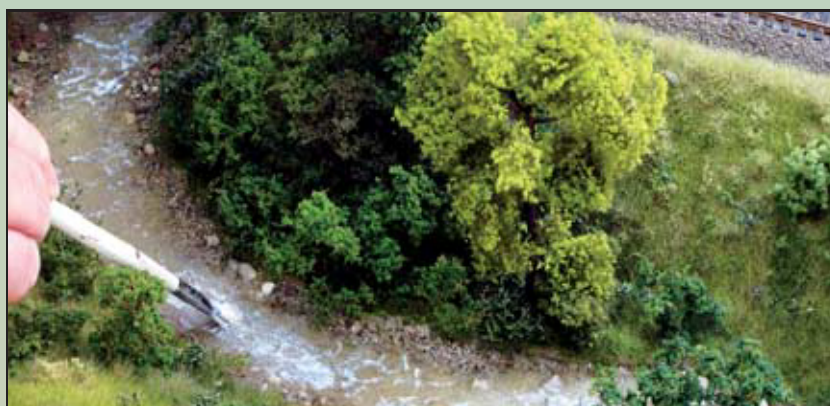


Der Bachlauf weist im Sommer eine üppige Vegetation auf, von der die Uferbereiche zum größten Teil verdeckt werden. Vor allem die üppig wuchernden Brennnesseln fallen hier ins Auge – vielleicht eine kommende Neuheit von Busch? Im Bild oben hat das Wasser eine grünlich-braune Farbgebung und fließt in dieser Jahreszeit ruhig dahin.

Pinsel aufträgt. Die Methode ist zwar etwas zeitraubend, aber letztlich auch ohne große Kunstgriffe beherrschbar. Etwas Gischt rund um Steine oder an Strudeln wurden zu guter Letzt mit weißer Abtönfarbe imitiert, dann war der Bach fertig und die Uferbepflanzung konnte noch vorgenommen werden. Sie wurde nämlich wegen der Gewässergestaltung zunächst noch zurückgestellt, um den Dispersionsauftrag möglichst unbehindert vornehmen zu können.

Erst bei der Gestaltung der Uferbereiche in starker Anlehnung an die vor Ort gefertigten Vorbildaufnahmen kam der Rat unserer „Vereinsgärtner“ wieder zum Tragen. Aus den unterschiedlichsten Materialien entstanden in Ufernähe „Pflanznester“ mit feinen Filigranpflanzen, die als Blickfang wirken und so das kleine Gewässer optisch stärker herausheben. Großblättrige Pflanzen entstanden aus umgebogenen und zerteilten Kürbisblättern von Busch, von der gleichen Firma stammen die als Schilfersatz verwendeten Maispflanzen. Natursträucher von Falter (Art.-Nr. 171837), eingefärbter Asparagus und Agrostis-Rispen aus dem Floristenbedarf kamen ebenso zum Einsatz wie die bekannten Produkte von miniNatur.

Einzig die Geduld, die bei der mühsamen Einzelplatzierung aufzubringen ist, findet man nicht per se bei Jugendlichen. Diese Eigenschaft war aber auch in meinem eigenen Modellbahnerwerdegang erst einmal zu schulen



Die Gewässergestaltung erfolgte ausschließlich mit Acrylbinder, einer weißlich-dicken Masse, den Window-Color-Farben nicht unähnlich. Dadurch erreicht man eine für einen Bachlauf typische, unruhige Oberfläche. An Stellen mit stärkerer Strömung erhielten die Spitzen eine leichte Granierung mit weißer Abtönfarbe. Fotos: Horst Meier



gewesen – denn gerade bei den schönsten gestalterischen Arbeiten ist immer wieder Geduld und Ausdauer gefragt!

Zum Schluss der Bahnübergang

Für die Gestaltung des unbeschränkten Bahnüberganges mit seinen Blinklichtern, Andreaskreuzen, Lampen und Überwachungssignalen war der Erbauer wieder etwas mehr zu begeistern, wenn auch die damit einhergehende Verkabelung dem elektronischen Laien nahezu ebenso viel Geduld (und Nerven) abverlangte wie die zuvor geschilderte Pflanzarbeit.

Die Warnblinkanlage mit den Andreaskreuzen stammt von Viessmann und wird gleich mit dem dazugehörigen Schaltbaustein geliefert, dessen Anschluss unproblematisch ist. Sie wurde aber noch mit den aus dem gleichen Hause stammenden Blinklichtüberwachungssignalen synchron geschaltet, was die ganze Sache etwas aufwendiger machte. Lampen am Bahnübergang und am Bahnsteig runden das Ensemble ab; dazu kamen Streckensignale wie die Tafeln, welche die für die Brücke erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen.

Zum Schluss folgte die Detaillierung der Straße mit Leitplanken, Begrenzungspfosten und Straßenschildern. Die Verkehrszeichen sind den handelsüblichen Sets entnommen, die Hinweisschilder auf dem PC mit einem Grafikprogramm in der richtigen Schriftart (DIN-Engschrift) und der passenden Farbe selbst erstellt und in unterschiedlichen Größen ausgedruckt, um die beste Größe vor Ort zu bestimmen.

Insgesamt dauerte das ganze Jugend-Bauprojekt etwas über ein Jahr. Dabei war deutlich zu sehen, wie zum Schluss mit den so gelernten Fertigkeiten auch die Ansprüche an die Modelltreue stiegen!

HM 

Den Uferbereich schmücken verschiedene Kleinpflanzen, die in geduldiger Setzarbeit und in Gruppen, aber auch einzeln platziert wurden. Dabei kam eine Mischung aller möglichen Materialien von Plastikpflanzen (Mais und Kürbisblätter von Busch), künstlichen Fasern (Schachtelhalm von miniNatur) und natürlichen Pflanzenrispen aus dem Floristenbedarf zum Einsatz. Die Brennnesselbüschel wurden in Ermangelung eines besseren Materials mit dunklem Hekiflor nachgebildet.



Der fertige Uferbereich unterhalb des Haltepunkts; die Verwendung der unterschiedlichen Materialien lässt die Szene lebendig wirken. Wie beim Vorbild sind die Ufer des Baches von dichter Vegetation bedeckt.



Die Straßenschilder entstanden aus den handelsüblichen Sets unter Verwendung von Plastikpfosten. Die Rückseiten wurden dunkelgrau gehalten. Die Straße weist Begrenzungspfähle und Straßenschilder auf, aber keine Markierungen, was für eine Landstraße dieser Kategorie bis in die Sechzigerjahre durchaus üblich war.





Im Zeitalter des PCs und leistungsfähiger Drucker braucht man die Straßenschilder nicht mehr abzufotografieren. Sie wurden mit der passenden Schrift und dem richtigen Farbton in einem Grafikprogramm erstellt, ausgedruckt und ausgeschnitten. Wenn man keinen Farbdrucker hat, reicht auch ein gelber Filzstift zum Einfärben der Schilder.

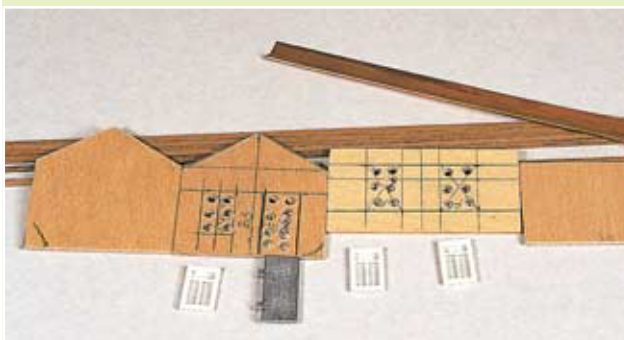
Blinklichtüberwachungssignale, Lampen und die Blinklichter an den Andreaskreuzen müssen gerade stehen. Beim Einkleben hilft eine lotrechte Abstützung für die korrekte Ausrichtung. Die Warnleuchten und die Lampen stammen von Viessmann, die Leitplancken von Faller.



Im Modellbau ist Holz auch in der heutigen Zeit ein beliebter Werkstoff, weil es ein natürliches und gut zu bearbeitendes Material ist. Als Leisten in verschiedenen Querschnitten, Furnierstreifen oder als dünnes Sperrholz ist der Werkstoff insbesondere für den Gebäudebau in fast allen Baugrößen hervorragend einsetzbar.

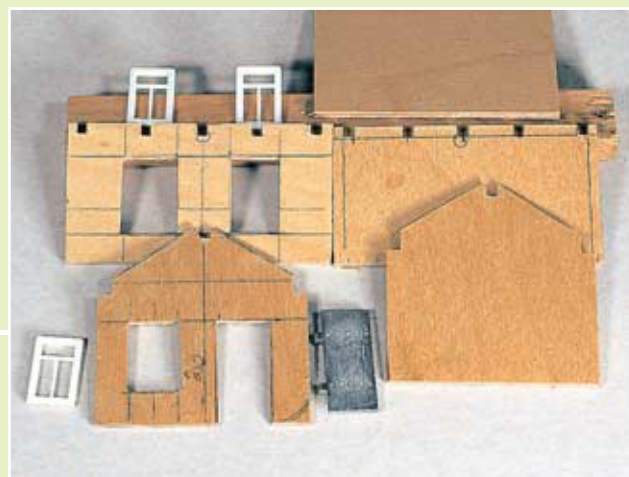
Die verschiedenen Holzarten haben nicht nur unterschiedliche Strukturen, Maserungen und Farben, sondern sind auch in der Verarbeitung und Anwendung anders zu handhaben. So lässt sich z.B. Teakholz leichter und vor allem exakter schneiden als weiches Tannenholz.

Es ist aber für uns Bastler nicht immer einfach, die gewünschte Holzsorte zu ergattern. In den weitverbreiteten Baumärkten wird man kaum fündig. Holzmärkte und Schreinereien sind



Sperrholzwände mit ausgebohrten Tür- und Fensteröffnungen für das leichtere Herausarbeiten mit einem Stechbeitel. Das Sperrholz reißt beim Ausstechen mit dem Stechbeitel nicht.

Mit einer Feile werden die Wandöffnungen nachgeputzt. Für die hölzernen Fenstereinfassungen aus 0,5 mm dickem Furnier sollten die Öffnungen 1 mm größer ausgefeilt werden.



Bauen mit natürlichen Werks

Hütten aus Holz

Was liegt näher, als ein Holzhaus im Modell ebenfalls aus Holz zu bauen? Klar, im Modell muss man ein wenig anders zu Werke gehen als beim Vorbild. Helmut Brückner, ein im Umgang mit Holz erfahrener Modellbauer, zeigt am Beispiel eines kleinen Holzhauses, wie es gemacht wird.

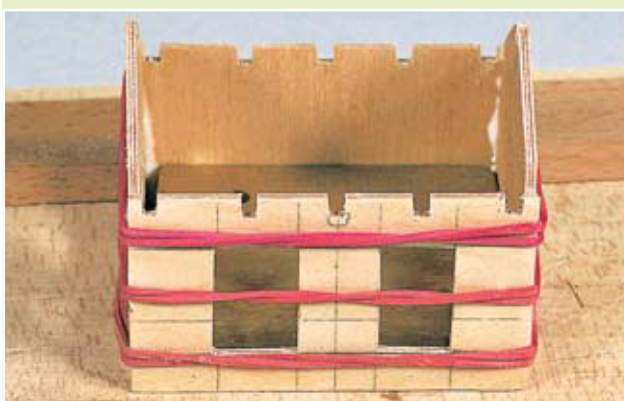
Oben: Alternativ kann man die Fensterrahmen auch von außen aufsetzen, was dem Gebäude einen anderen Charakter gibt.

bevorzugte Anlaufstellen. Jedoch ist auch hier nicht immer jede Holzsorte auf Lager, auch wenn man als Bastler eigentlich nur Reste benötigt. Mit einer Minitischkreissäge (z.B. von Böhler) lässt sich aus den Zuschnittresten einer Schreinerei der Bedarf an Leisten jeder Abmessung sägen.

Ist Teakholz nicht verfügbar, sind Kirsche und Nussbaum günstige Alternativen. Weil sie gleichfalls kurzfasrig und hart sind, lassen sie sich wie Teakholz verarbeiten (z.B. das Herausarbeiten der Holzstruktur mit einer Messingbürste).

Für ein Schindeldach können Teak und Nussbaum auch gemischt werden, um eine abwechslungsreiche und lebendige Struktur zu erhalten. Zur Betonung der Dachstruktur genügt ein wenig Pulverfarbe (Künstlerkreide), die mit einem festen Pinsel in das Holz eingerieben wird. Ein weiterer Farbauftrag ist nicht notwendig, denn der würde die lebhaftige Holzstruktur abdecken. 

Helmut Brückner



Die Wände werden mit Weißbleim verleimt. Gummiringe dienen bis zum Abbinden als Fixierung. Für Rechtwinkligkeit sorgt eine entsprechende Bodenplatte.

Fotos:
Helmut Brückner

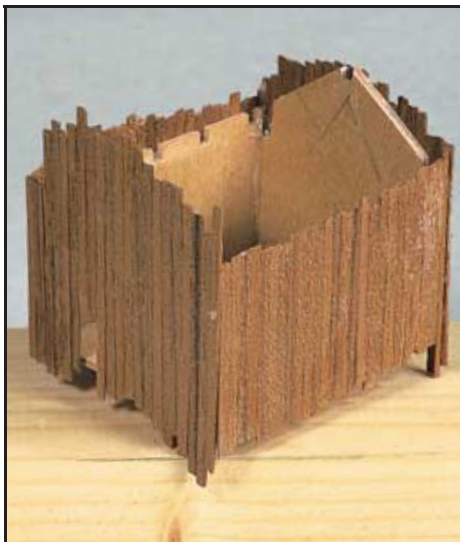
Ist der Rohbau fertig, können die Leisten (Teak oder Nussbaum) für das Dachgebälk, bestehend aus Pfetten, Dachsparren und Zangen, zugeschnitten werden. Hat man keine passenden Leisten zur Hand, können diese auf einer Kleinkreissäge geschnitten werden.





Holzhütten findet man überall; sie werden für vielerlei Zwecke verwendet. In unterschiedlichen Größen dienen sie als Werkstatt, Büro oder auch Lagerschuppen an Ladestraßen, in Bahnbetriebswerken oder auch auf Werksgeländen.

Zur Darstellung einer Verbretterung werden auf die Wände des Rohbaus Furnierstreifen geklebt. Sie stehen etwas über und werden erst später beschnitten. Damit wird die Kante exakt. Unterschiedliche Maserung und Farbgebung der Furnierstreifen sorgen für eine lebendig wirkende Holzverkleidung.



Alle Öffnungen werden nach dem Verbrettern mit einem Bastelmesser geöffnet und mit einer Feile auf Maß gebracht.





Vor der Montage der Dachsparren werden die Fuß- und Firstpfetten in die Ausschnitte des Giebels gelegt. Die auf Gehrung (jeweils halber Winkel der Dachneigung) zugeschnittenen Dachsparren werden in die Wandausschnitte der Längswände eingesetzt und im Giebel sowie in den Bereichen der Pfetten mit Weißleim fixiert. Danach können die Querriegel (Zangen) eingeleimt werden. Bei der umgedrehten Dachkonstruktion sind noch gut die weißen Leimpunkte zu erkennen.

Die Dachkonstruktion erhält nach Abbinden des Leims quer zu den Dachsparren eine Schalung, die später die Holzschindeln aufnimmt. Eine weitere Schalung deckt den Überstand des Giebelbereichs ab.



Unten: Am Beispiel eines anderen Holzgebäudes sind die Abschlussleisten an den Giebelseiten zu sehen. Regenrinnen und Fallrohre runden die Dachgestaltung ab.



Das Dach erhält aus Furnierstreifen eine Verschalung, auf die die zugeschnittenen Schindeln geklebt werden. Überstehende Bretter werden nach dem Abbinden des Leims auf Länge gebracht.



Die Schindeln für die Dacheindeckung bestehen aus Teakholz- oder Nussbaumfurnierstreifen. Die 3,5 mm breiten Streifen werden mithilfe einer Lehre auf 12 mm Länge gekürzt. Die Maße sind nicht zwingend verbindlich. Die Größe der Schindeln wird in der Regel den Gebäudeabmessungen angepasst. Die Schneidlehre habe ich mir selbst aus Hartholz (Buche oder Eiche) hergestellt. Es reicht ein Stück Holz von 25 x 7 x 2 cm vollkommen aus. Als Längenanschlag dient eine kleine Holzleiste aus einem x-beliebigen Holz. Die zu schneidende Länge kennzeichnet man mit einem Bleistiftstrich. Zum Schneiden dient ein wirklich scharfer Stechbeitel, den man sich für diese Aufgabe gut schärfen sollte. Weil sich beim Schneiden der Schindeln an immer der gleichen Stelle auf Dauer eine Kerbe im Hartholz bildet, sollte man die gesamte Holzbreite nutzen. Das Schneiden der unzähligen Schindeln ist dann nur noch eine reine Fleißaufgabe ...



Kleiner Loksuppen mit Schieferdach

Ein Gebäude ähnlicher Holzbauart ist ein kleiner Loksuppen mit einer Grundfläche von 90 x 60 mm und zwei beweglichen Toren. Das Gebäude besteht aus einem einfachen Ständerwerk, aufgeleimt auf einer Grundplatte aus Sperrholz mit einem Einschnitt von 28 mm Breite für die Aufnahme eines Schmalspurgleises. Die Einfahrtshöhe von 48 mm reicht auch für eine große Feldbahnlok immer aus.

Die Wände bestehen aus einer einfachen Verbretterung von 3,5-4 mm breiten Furnierstreifen, die mit Weißleim auf die Fachwerkkonstruktion geleimt wurden. Die gleichen Furnierstreifen sind auch auf die Sparren geleimt.

Als Dacheindeckung wählte ich eine „nicht brennbare“ Schieferbedachung, hergestellt aus wasserfestem 600er-Schleifpapier. Von einer Schneiderei stammt die Zickzackschere, mit der sich die Schieferimitation herstellen lässt. Auf der Rückseite des Schleifpapiers werden mit einem Lineal parallellaufende Schnittlinien aufgezeichnet, an denen entlang mit der Zickzackschere die Schiefernachbildung abgeschnitten wird. Mit einer normalen Schere wird der „Schieferstreifen“ abgetrennt.

Die Schindelstreifen sind mit Pattex aufgeklebt. Dazu habe ich den Kontaktkleber hauchdünn nur am oberen Rand der Streifen auf-



getragen, um herausquellende und hässlich anzuschauenden Kleber zu vermeiden. Den Giebelabschluss bilden Furnierbrettchen.

Sehr aufwendig sind die selbstgebauten und in Scharnieren beweglichen Torflügel. Zur Herstellung der Torflügel fixierte ich zwei längere Leisten parallel auf einem Blatt Papier. Auf die Leisten können jetzt mit wenig Weißleim rechtwinklig die Bretter aus Furnierstreifen aufgeleimt werden. Sie sollten etwas länger sein, als die Öffnung hoch ist. Nach Abbinden des Leims können die Tore vom Papier gelöst und mithilfe von Schleifpapiers und Feile an die Öffnung angepasst werden. Zum Schluss wird noch die Querstrebe vom unteren Drehpunkt zur gegenüberliegenden Torseite eingesetzt.

Die Scharniere entstanden aus einem 0,2 mm dünnen und 12 mm langen Messingblechstreifen für die Herstellung der Scharnierbänder. Mithilfe eines Rundprofils von 1 mm Durchmesser wickelte ich die Ösen. Diese müssen sich relativ leicht auf den Wandhaken bewegen, die aus Messingdraht gebogen in die Schuppenwand eingeklebt werden. Für die funktionsfähige Montage der Scharniere werden die Tore mit einem Klebestreifen in der Toröffnung fixiert und die eingehangenen Scharnierbänder mit winzigen Tropfen Zweikomponentenkleber auf die Tore geklebt.



Die Eindeckung beginnt an der unteren Dachkante. Dazu möchte ich ausdrücklich darauf hinweisen, dass die erste Reihe jeder Dachseite das Richtmaß für die Eindeckung der betreffenden Dachfläche ist. Als Kleber hat sich Weißleim bestens bewährt, der mit einem Pinsel nur für wenige Schindeln auf die Schalung aufgetragen wird. Mit einer Pinzette wird nun Schindel für Schindel aufgelegt.

Vor dem Leimauftrag messe ich allerdings noch die Diagonalen jeder Dachfläche, um sicher zu sein, dass alles im rechten Winkel ist. Notfalls wird die untere Dachkante mit einer Feile korrigiert.

Damit alle Schindelreihen wie beim Vorbild sauber in einer Reihe liegen, ist eine weitere Lehre erforderlich. Dabei handelt es sich um eine 10 x 6 mm messende Hartholzleiste, die etwas länger sein sollte als das Dach. Mit einer Kleinkreissäge wird die Leiste so eingesägt, dass sich eine Vertiefung von 6-7 x 1 mm ergibt. Diese so präparierte Leiste wird mit der Aussparung an die bereits aufgeklebten Schindeln gelegt. Sie dient somit als Anschlag für die folgende Reihe.



Vielseitig verwendbar ist der neue Holzschuppen von Busch; er kann wie hier als Fahrzeugschuppen auf einem Bauernhof ebenso eingesetzt werden wie als Scheune irgendwo auf freiem Feld.

Fotos: Bruno Kaiser

ten. Damit sich die Holzteile nicht verziehen, wird hier durch Markierungen gezeigt, dass man den Klebstoff nur an den Rändern der Bauteile auftragen soll. Beim Trocknen sind sie aber ausreichend zu fixieren, um das Aufwerfen der Eckverbindungen zu verhindern.

Wenn jedoch eine zusätzliche Bemalung gewünscht wird, ist eine flächige Verklebung der Teile sinnvoller, da hierbei viel Feuchtigkeit von außen auf das Holz trifft – ein Verziehen der Teile ist da geradezu vorprogrammiert. Um dem Einhalt zu gebieten, ist bei dieser Vorgehensweise ein Fixieren der Ränder mit Gummibändern und in der Mitte zusätzlich mit Klammern und unterlegten Holzplättchen hilfreich. Letzteres ist dringend angeraten, weil hierdurch der Klammerdruck flächig verteilt und das Eindrücken der Klammerenden in das weiche Balsaholz vermieden wird! Wer seine Scheune später bemalen will, sollte deshalb so vorgehen.

Lasergeschnittener Bausatz von Busch in H0

Eine Scheune aus Holz

Mit der Holzscheune bietet Busch einen Bausatz aus lasergeschnittenem Karton und Holz an, der mit Kunststoffteilen weiter detailliert werden kann. Bruno Kaiser berichtet von seinen Erfahrungen bei Bau und Patinierung.

Wer nur die in Großserie gefertigten Polystyrol-Bausätze kennt, wird sich beim Zusammenbau und insbesondere bei der Bemalung und Patinierung von Karton- und Holzteilen etwas umstellen müssen. Denn bis auf Dach, Regenrinnen und Fallrohre bestehen die Bausätze aus diesen beiden Komponenten. Die Scheune (Art.-Nr. 1401, € 19,99) besitzt einen „Karton-

Rohbau“, der mit bereits dunkelbraun gebeiztem Balsaholz verkleidet werden muss. Da alle Teile exakt durch den Laser geschnitten sind, ist das nach dem vorsichtigen Heraustrennen aus den Platten tatsächlich kinderleicht.

Wer lediglich am Zusammenbau der dunkelbraun gebeizten Scheune interessiert ist, kann sich genau an die Abbildungen in der Bauanleitung hal-

Bemalung und Patinierung

Wie bereits angedeutet, macht die Scheune aus dem Bausatzkarton durch die dunkelbraune Beizung einen ganz „neuen“ Eindruck. Bei einem Holzbau, der ständig Wind und Wetter ausgesetzt ist, zeigen sich jedoch normalerweise sehr schnell Verwitterungsspuren – eine mehr oder weniger starke Patinierung ist also durchaus angeraten. Meiner Erfahrung nach erzielt man mit stark verdünnten Farben, die lasierend aufgetragen werden, die besten Ergeb-



Der Kartonrohbau ist zusammengeklebt, rechts wurde bereits die Holzgiebelwand angefügt.



Beim flächigen Aufkleben müssen alle Teile mit Gummiringen, Klammern und Holzplättchen gründlich fixiert werden.



Der Baukörper ist komplett zusammengebaut, die hellen Regenrinnenhalter sollten ebenfalls dunkler bemalt werden.

nisse, um eine verwitterte Holzfläche darzustellen. Farben verblassen oder verschwinden beim Vorbild zuerst an den am stärksten der Witterung ausgesetzten Bereichen. Auslöser dieses Effektes ist neben Feuchtigkeit und Niederschlägen auch die Sonne mit ihrer UV-Strahlung.

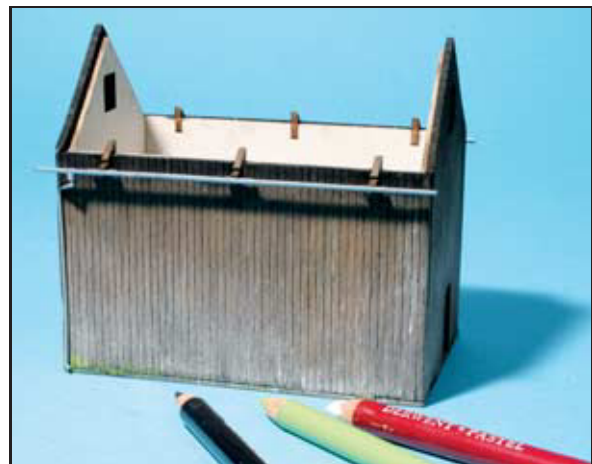
Bezogen auf unsere Scheune mit dem tiefbraunen Anstrich hellt sich die Farbe von oben nach unten mehr und mehr auf. Oben im Bereich des Dachüberstands ist das Holz noch fast neuwertig dunkelbraun, im Mittelfeld wechseln die Farben von hellerem Braun zum lichten Grau, unten ist die Farbe vollständig verwittert und das Holz durch die Sonne ausgebleichen. Hier am unteren Ende der Verbretterung steht das Wasser besonders lange; daher haben sich dort Algen und manchmal sogar Moose angesammelt, auch ist schon Fäulnis eingetreten.

Das Kunststoffdach weist einen leichten Glanz auf, den man ihm mit mattem Grau nehmen sollte. Anschließend kann man mit schmutzig-dunkler Farbe Schmutzrückstände lasierend aufbringen. Auch hier haben sich an den Dachkanten oberhalb des Einlaufs in der Regenrinne Algen angesetzt und die Bereiche leicht grünlich eingefärbt. Recht einfach lassen sich diese Arbeiten meiner Erfahrung nach mit Pigmentfarben und Pastellkreiden durchführen. Man trägt sie mit einem Haarpinsel auf und verreibt sie mit einem härteren Borstenpinsel, wobei eine minimale Zugabe von Wasser das Vermischen vereinfacht. bk 



Rechts: Die weißen Pigmente sind mit den anderen Farben inzwischen mit Zugabe von etwas Wasser vermischt worden. Nun sorgen Pastellkreidestifte für Fäulnis (schwarz) und Algenbesatz (grün); Roststellen an den Torbeschlägen und die Dachfärbung in Grau und Grün sorgen für das Finish des Gebäudes. Löwenzahn und Disteln sind ebenfalls Neuheiten von Busch.

Zum Dach hin weist die Schuppenwand noch die originale dunkelbraune Farbe auf, während sie im Mittelfeld bereits heller braun eingefärbt ist. Der untere Bereich wurde dann weiter mit weißem Farbpuder patiniert.



Sehenswerte Märklin-Anlage der MBF Maifeld (2)

Bw-Anlage Maifeld



Die Reise über die Märklin-Anlage der Modellbahnfreunde Maifeld wird fortgesetzt und erreicht nun den Bw-Bereich mit Lokschuppen und Schiebebühne, der vor allem den Dieselloks vorbehalten ist. Auch hier bestechen wieder die detailreiche Gestaltung und die realistische Farbgebung.

Bei der Ausgestaltung der Anlage kamen Gebäude von Faller, Kibri, Pola und Trix zum Einsatz. Insbesondere die großen Bw-Gebäude von Pola verleihen diesem Bereich eine gewisse Großzügigkeit. Außerdem kamen noch

einige Bausätze von B&K zum Einsatz. Alle Gebäude und Fahrzeuge sind gealtert. Dem lag die Philosophie zugrunde, möglichst nah am Vorbild zu sein – das macht sich auch auf den Fotos deutlich bemerkbar. Die Clubmitglieder

benutzten dazu die unterschiedlichsten Techniken mit Airbrush, Pinsel und Trockenfarbe. Viele Gestaltungsarten wurden anhand von Vorbildfotos mit einer Reihe von Versuchen zunächst an Restmaterial ausprobiert.

Für den Gleisbau verwendeten sie das Märklin-K-Gleis, denn das C-Gleis weist nicht die Gleisgeometrie auf, die sie sich wünschten. Die Weichenantriebe sind Originalantriebe von Märklin und wurden aufgrund von erheblichen Störungen und Zuverlässigkeitsproble-

Linke Seite: Im Mittelpunkt des Bahnbetriebswerks steht das Dienstgebäude mit dem angebauten Wasserturm; das Modell stammt von Pola. Unmittelbar davor befindet sich die „Tankstelle“ für die ölgefeuerten Dampflok.

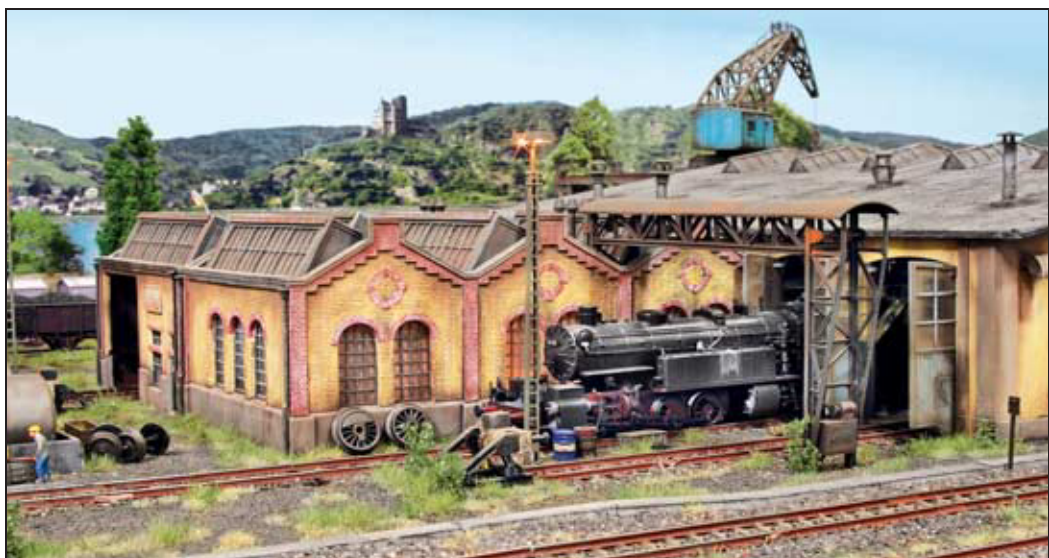
men in Verbindung mit Unterflurantrieben oberirdisch sichtbar montiert. Der optische Nachteil wurde nach langen Diskussionen erst einmal in Kauf genommen. Erste Versuche mit Servoantrieben sind in Arbeit, eine Umrüstung soll in nächster Zukunft erfolgen. Die Signale und Lampen sind größtenteils von Viessmann. Die Anlage sollte beleuchtet werden können, weil dadurch auch ein Nachtfahrbetrieb möglich ist – und es sieht im Halbdunkel einfach gut aus.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Gestaltung der Landschaft, obwohl es eigentlich keine typische Landschaftsanlage ist. Trotzdem ist auch der spärliche Bewuchs, gerade zwischen den Gleisen, gut getroffen. Mit Materialien von Heki und Silflor hat Andreas Brühl, von Beruf Gärtnermeister, seine Passion auch auf die Anlagengestaltung übertragen. Er hat trotz ständigen Meckerns anderer Miterbauer einfach seine Linie beibehalten! Mit dem „Grasmaster“ sowie langen und kurzen Grasfasern in verschiedenen Farben hat er den Bewuchs dargestellt. Die Bäume sind von Silflor, Heki und Viessmann sowie Eigenbauten.

Für den digitalen Fahrbetrieb kommt der PC mit der Software „Win-Digipet“ zum Einsatz; dieses Steuersystem wird von einigen Clubmitgliedern auch auf den eigenen Anlagen benutzt. Es ermöglicht einen gemischten Betrieb mit dem PC und der zusätzlichen Handsteuerung im Bw-Bereich. Auf Ausstellungen können auf diese Weise durchfahrende Züge auf der im Vordergrund verlaufenden Strecke verkehren und unabhängig davon im hinteren Teil der Anlage Rangierfahrten stattfinden. Das gilt auch für den Bw-Betrieb, zu dem besonders die Demonstration von Lokomotiven auf der Drehscheibe gehört, ebenso der Rangierbetrieb im Bereich der Behandlungsanlagen von Dampf- und Diesel-Bw.

Im Übrigen ist das Hauptanliegen des Clubs, der derzeit 43 Mitglieder

Der rechte Anlagenschenkel ist gewissermaßen das „Bw-Dorado“. An das große Dampflok-Bw schließen sich Schiebebühne und Schuppen für die Dieselloks an.



In der Werkstatt des Bws können auch kleine Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden. Der Bockkran hilft beim Umsetzen schwerer Lasten.

Der Schwerölbwagen wird im Bw von der Köf umrangierte, während im Hintergrund gerade Schichtwechsel ist.





Die dreiteilige Schienenbusgarnitur passiert den zweiten Lokschuppen des Bahnbetriebswerkes, der über die Schiebebühne erreichbar ist.

ist. Die zweite, verdeckte Ebene beherbergt dabei die beiden Schattenbahnhöfe. Betrieben wird diese Anlage mit dem Digitalsystem von Märklin, das im Jahr 2000 die alte Dreileiter-Gleichstromsteuerung von Klingeberger ersetzte.

Natürlich sollen die Anlagen des Vereins auch dem Publikum präsentiert werden. Für Ausstellungen steht daher noch eine kleine U-förmige Modul-Anlage mit den Abmessungen 8,53 m x 3,92 m zur Verfügung, ebenfalls in der Baugröße H0. Dies war die Vorgängerin der hier vorgestellten Segmentanlage; sie diente schon oft als Ausstellungsstück auf Börsen und Veranstaltungen. Der Baubeginn war 1990; zu Beginn noch konventionell mit Zweileiter-Gleichstrom betrieben, wird sie nun mit dem Digitalsystem von Roco oder der Intellibox gesteuert.

Wenn Sie jetzt die Anlage einmal selbst besichtigen möchten – Gäste sind bei den Modellbahnfreunden Maifeld immer herzlich willkommen! Öffnungszeiten und Informationen zu weiteren Veranstaltungen finden Sie auf der Internetseite des Vereins www.MBF-Maifeld.de. HM 

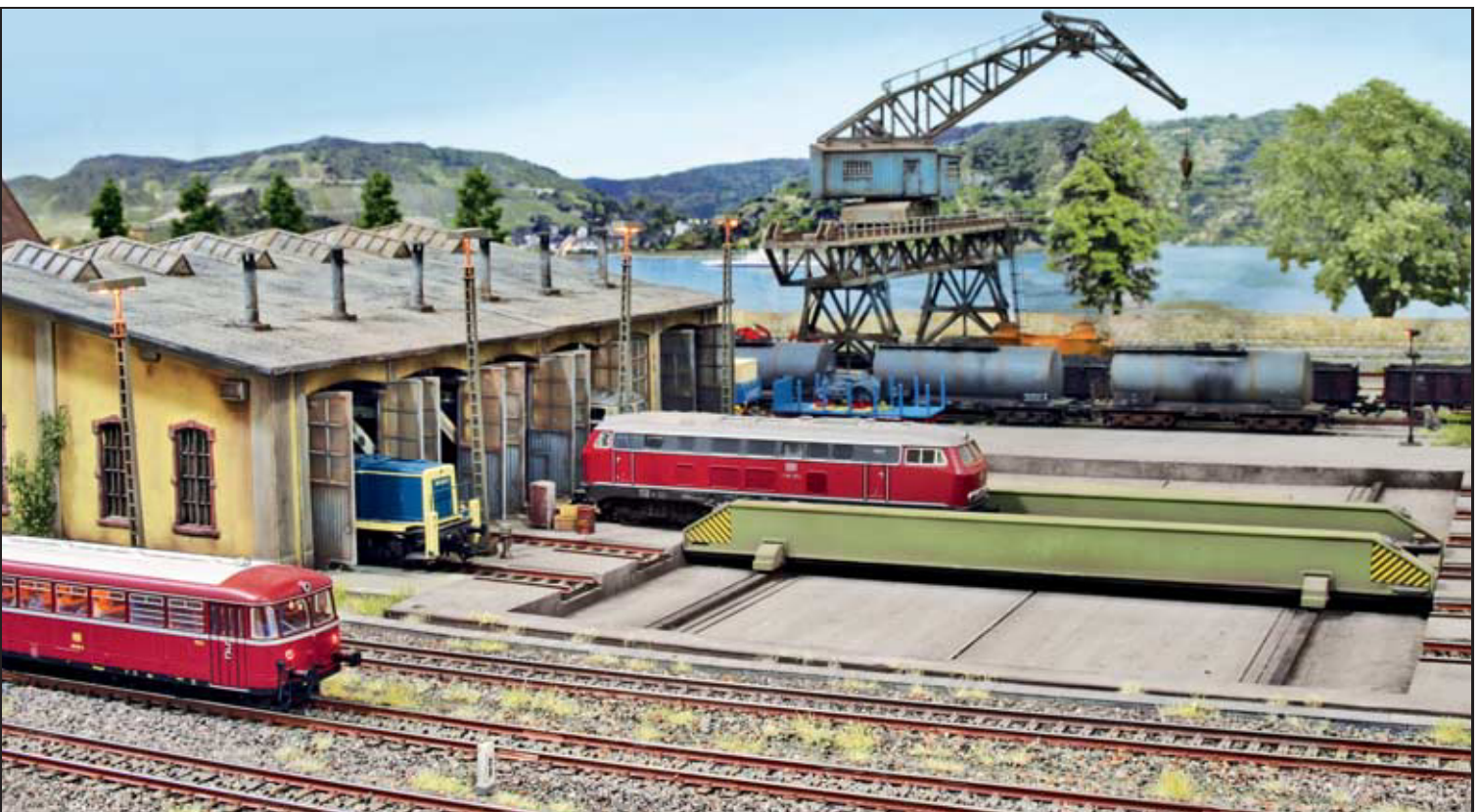


An der Sandkiste finden diese beiden Arbeiter Zeit für einen Plausch.

Im Rechteckschuppen finden die Dieselloks ihren Platz; über die Schiebebühne erfolgt die Zuteilung.

hat, neben dem Anlagenbau auch der Gedankenaustausch und der Besuch anderer Modellbahnclubs, Clubfahrten und natürlich der Ausstellungsbetrieb bei Messen und Ausstellungen. Hier reizt die Maifelder immer wieder, zu erfahren, wie andere Modellbahnclubs bauen und wie sie die dabei anfallenden technischen Probleme lösen. Diese Fragen werden auch gerne in den Clubräumen bei Kaffee und Kuchen besprochen.

Der Verein besitzt noch zwei weitere Anlagen. Die erste ist eine stationäre H0-Anlage mit einer Größe von rund 20 qm, die auf zwei Ebenen angelegt



Hochbetrieb im Güterbereich des Bahnhofs im hinteren Teil der Anlage – auch der Güterverkehr kommt nicht zu kurz. Die Ladungen der offenen Wagen können über den Kran an der Ladestraße entladen werden, Tankwagen für den Öltransport bereichern die Szenerie; sie sind alle vorbildgerecht gealtert.

Fotos: Horst Meier



Der Landschaftsgestalter des Vereins ist von Beruf Gärtnermeister, was man eigentlich auch unschwer an der Handschrift auf der ganzen Anlage erkennen kann. Mit dem Modell einer kleinen Gärtnerei hat er seine Vorliebe dafür zum Ausdruck gebracht ...

Am Block Lehmen trifft man auch schon mal eine Schienenbusgarnitur auf der Hauptstrecke, die sonst höherwertigem Verkehr vorbehalten bleibt.





Unverzichtbar für die Epochen III und IV:

Die Postwagen der 26,4-m-Bauart

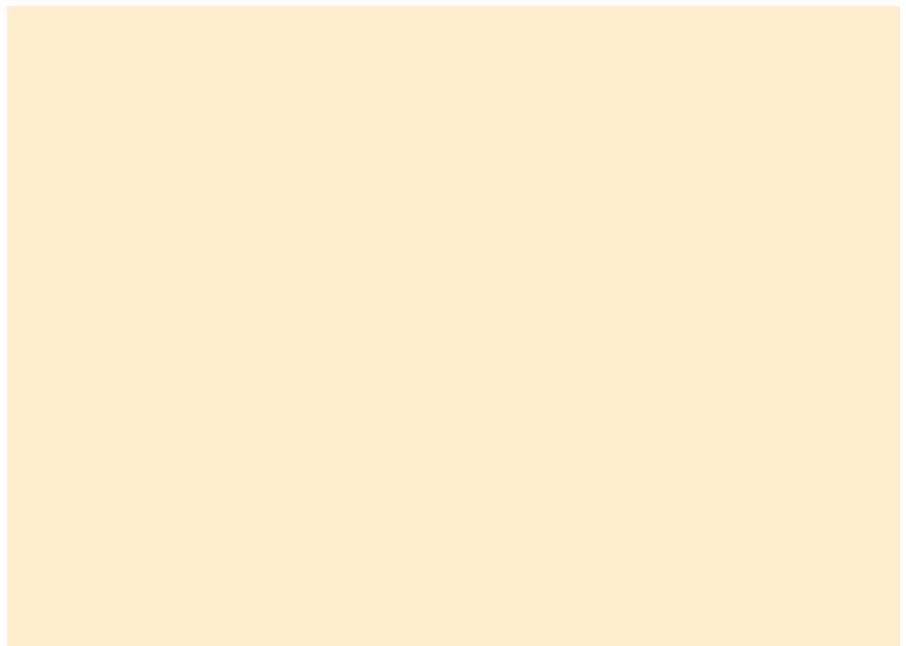


Post 4mg-bl/26 Nr. 6113 Mü am 13.9.1960 in Buchloe, in Dienst gestellt 1956, ausgemustert 1989.
Post 4mg-bl/26 Nr. 6277 Ffm am 22.2.1964 in Ffm-Hbf. Fotos: Joachim Claus/Archiv Michael Meinhold



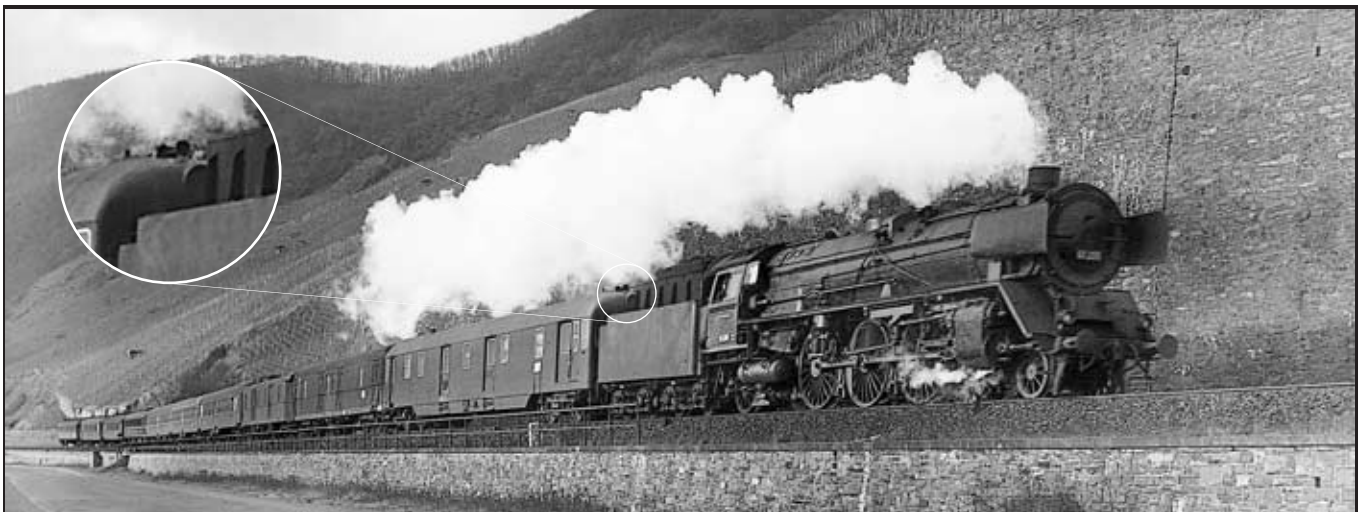
Ein Modell dieser Postwagen-Bauart rangiert seit geraumer Zeit weit vorn auf den Wunschlisten. Aus aktuellem Anlass skizziert Michael Meinhold das Vorbild; Martin Knaden nimmt Pikos H0-Modell unter die Lupe.

Parallel zur Entwicklung des Standard-Reisezugwagens von 26,4 m Länge durch die DB ging auch die Deutsche Bundespost an die Konzeption entsprechend langer Wagen für Schnellzüge. Fußend auf den Erfahrungen mit den bisher gebauten Wagen wurden im Hinblick auf die Mechanisierung des Ladegeschäfts u.a. breitere Schiebetüren, ein von 20 auf 25 t erhöhtes Ladegewicht und ein einheitlicher Wagenkasten für die Brief-, Paket- und Altespostwagen vorgesehen. Zur Verkehrsausstellung 1953 wurden die drei Grundtypen der 26,4-m-Wagen gezeigt, die für den vorgesehenen „Zugwendebetrieb“ mit je zwei Führerständen



Oben Seitenansicht und Grundriss eines Post 4mg-bl/26 für Brief- und Paketpost, darunter der Grundriss eines Post 4mg-a/26 für Briefpost. Archiv Michael Meinhold

Linke Seite: Werksaufnahme des Post 4mg-a/26 6114 Hmb. Der Wagen der Baureihe 1954 wurde im März 1955 in Dienst gestellt und am 23.11.1982 an die DSB verkauft.
Foto: Archiv Michael Meinhold



D 201 Stuttgart-Köln bei Spay, 1954. Hinter 01 209 einer der drei Prototyp-Postwagen Post 4ma-26f mit Führerstand und Spitzenlicht.

Kein Übergang zwischen Gepäck- und „exterritorialem“ Postwagen: 10 002 mit D 283 bei Wiera, 1964. Fotos: Bellingrodt/Archiv Meinhold





Auch in Personenzügen waren die 26,4 m langen Postwagen anzu-
treffen: Am 18.3.1959 ist eine P 8 mit dem P 1864 Bebra–Hanau bei
Block Niesig zwischen Götzenhof und Fulda unterwegs.

Ganz oben: Dieser Post mr-b/26 der Baureihe 1962 mit verstärkter
Stirnwandkonstruktion nach UIC sowie doppelten und einfachen
Schiebetüren gilt als der letzte seiner Gattung (Aufnahme 11.7.1985
in Nürnberg Hbf). Fotos: Joachim Claus/Archiv Michael Meinhold

Schnelles Umladen und Einsteigen hinter wummernden Dieselmoto-
ren: 26,4-m-Postwagen im D 284 Bremerhaven–Lehe–Karlsruhe beim
Zwischenhalt in Marburg/Lahn, April 1960.

Ein 26,4-m-Postwagen war typisch für den „Heckeneilzug“ E 451
Frankfurt/M–Bremen, hier bei Marburg/Lahn am 13.4.1964.
Fotos: Jürgen A. Bock



und Spitzensignal ausgerüstet waren.
Später wurden die Führerstände ent-
fernt und Stirnwandübergänge mit
Rolltüren eingebaut. Analog zu den DB-
Wagen wurden die Wagenkästen in ge-
schweißter Profilstahlkonstruktion und
selbsttragender Schalenbauweise aus-
geführt.

Postwagen dieser Bauart, zu denen
auch das Piko-Vorbild der Baureihe
1955 zählt – allein im Bauprogramm
1956/1957 waren insgesamt 121 Wa-
gen enthalten – prägten fortan in ihren
unterschiedlichen Ausführungen das
Bild (nicht nur) der D-Züge über fast
drei Epochen hinweg. *mm*





Post4m in H0 von Post Philatelie

Und er wird auch das Bild zukünftiger H0-Züge prägen, um an mms Schlussbemerkung anzuknüpfen. Denn die von Piko produzierte Modellausführung ist ohne Fehl und Tadel.

Erstes Erstaunen erregt das Dach, auf dem sich ein feinstgraviertes Muster von Nietreihen findet. Wer sich wundert, warum diese Nietung nachgebildet wurde, findet auf der Hochformataufnahme links eine einfache Antwort: Na, weil das Vorbild sie eben hatte ...

Am Wagenkasten sind die typischen Schiebetüren in exakter Gravur dargestellt. Zusätzlich zeigt der Wagen auf der Postseite auch den charakteristischen Briefeinwurfschlitz samt einer freistehend ausgeführten Griffstange darunter. An der Stirnseite entspricht die tiefe Lage der Rückleuchten genau der gewählten Epoche-IV-Version (wir sind übrigens sicher, dass angesichts der bei Piko üblichen Konstruktions-sorgfalt eine – bislang noch nicht angekündigte – Epoche-III-Ausführung die hohe Lage berücksichtigen wird).

Die Fenster sind passgenau in die Seitenwände eingesetzt. Bei der Darstellung der Rahmen wurde leider nicht zwischen den festen und den beweglichen Fenstern unterschieden. Die Lackierung ist in den authentischen Farbtönen Ozeanblau und Beige gehalten. Die Farb-trennkante ist aber – zumindest an unserem Muster – als Doppelkontur zu sehen. Bestechend fein gelungen ist die Beschriftung: Insbesondere die Stirnanschriften und das Post-Zuglaufschild lohnen den Griff zur Lupe.

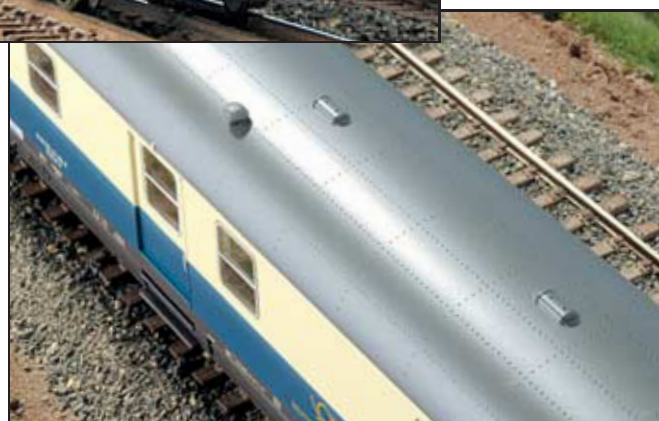
Das Modell ist unter der Art.-Nr. 010232 bei Deutsche Post AG Philatelie, 92628 Weiden, Telefon +49 (0)18 03/24 68 69, zum Preis von 39,90 Euro erhältlich. **MK** 

Oben:
Der Wagen 6326 (55 161 nach Post-interner Nummerierung) stammt aus der Bauserie 6309–6337 mit Niederdruck-Umlaufheizung, hatte also nicht die bei Luftheizung notwendigen Schlitze in der Seitenwand (vergl. Vorbildfotos).



Die Bedruckung des Modells ist ein Kabinettstückchen für sich. Mit der Lupe lassen sich die feinen Anschriften einwandfrei entziffern. Das gilt auch für die Gewährleistungsanschriften zur Lackierung an der Stirnwand. Die Position der (etwas zu kleinen) Lampen ist für die Epoche IV korrekt. **Fotos: MK**

Der Kohleofen für die Beheizung im Stand hat ein separates Kaminchen mit Abdeckkappe. Der Aschkasten liegt darunter im Rahmen. Authentisch auch: die feinen Nietreihen auf dem Dach, die auf Fotos meist nicht auffallen.





Auf der Basis der ersten Vorauslokomotiven der V 200 entwickelte Krauss-Maffei eine sechssachsige Version mit zwei Zwölfzylinder-Motoren mit je 1100 PS und geringerem Achsdruck für die Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahn. Für eigene Versuche und auf eigene Kosten entstand 1957 eine weitere Maschine. Als ML 2200 C'C' in der bekannten blau-weißen Lackierung absolvierte die Lok auf der Schwarzwaldbahn und am Semmering erste Probefahrten.

Ein Jahr später rüstete man die Lok mit zwei stärkeren Motoren aus, die jeweils 1500 PS lieferten. Nun erfolgten unter der Bezeichnung ML 3000 C'C' weitere Probefahrten. Erst im November 1963 erwarb die DB die sechssachsige Diesellok und setzte sie als V 300 001 im Bereich des Bw Hamm vor schweren Reise- und Güterzügen ein.

Die Minitrix-V-300 entspricht der DB-Ausführung im äußeren Erscheinungsbild der V 200.0. Die Hauptabmessungen des Modells sind korrekt. Die kritische, weil mit unterschiedlichen Radien gewölbte Stirnpartie ist ausgezeichnet getroffen. Die Stirnfenster sind zwar eine Spur zu klein, zeigen jedoch die korrekten Proportionen. Die Seitenfenster vermitteln ein stimmiges Bild und gestattet Einblick in die als Halbre relief gestalteten Führerstände.

Die Scheibenwischer sind ebenso angraviert und farblich bedruckt wie die Griffstangen. Letztere wirken fast wie freistehend. Angesetzte freistehende Griffstangen wären zu monströs gewesen und hätte das ansprechende „Lokgesicht“ verschandelt. Auch die ovalen Lampeneinfassungen kommen mit den angedeuteten Scharnieren gut zur Geltung. Die Pufferbohle schmü-



Maßtabelle V 300 (Minitrix)

	Vorbild	1:160/NEM	Modell
Längenmaß			
Länge über Puffer:	20 270	126,7	126,6
Höhenmaß			
Dachoberkante über SO:	4 130	25,8	26,3
Breitenmaß			
Breite:	3 000	18,75	18,75
Achsstände			
Achsstände im Drehgestell, jeweils:	1 750	10,94	10,97
Drehzapfenabstand:	12 300	76,9	76,9
Gesamtachsstand:	15 800	98,75	98,81
Raddurchmesser:	950	5,9	5,9
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 050	6,6	7,7
Puffermittenabstand:	1 750	10,95	11,0
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	—	7,4+0,1	7,35
Radbreite:	—	2,2 _{min}	2,2
Spurkranzhöhe:	—	0,9 _{max}	0,9

Messwerte V 300 (Digitalbetrieb)

Gewicht Lok:	97 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene/Steigung 3 %:	19/18 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	186 km/h bei FS 28
V _{Vorbild} :	139 km/h bei FS 24
V _{min} :	2 km/h bei FS 1
Stromaufnahme, analog (inkl. Beleuchtung)	
bei max. Zugkraft:	ca. 190 mA
Auslauf (V _{Vorbild}):	ca. 90 mm
Auslauf (V _{max}):	ca. 135 mm
Lichtaustritt:	schaltbar, rot/weiß
Schwungmasse:	2 (Ø x L: 9,6 x 7,2 mm)
Schnittstelle:	nein
	eingeb. DCC-/SX-Decoder mit Soundmodul
Art.-Nr.:	12455
uvP:	€ 259,95

in der Tabelle sind mit den Standardeinstellungen des Decoders ermittelt. Leider reagiert der Lokdecoder im Ana-



Saubere Lackierung und Beschriftung kennzeichnen auch das Modell der V 300. Die Gravuren im Bereich der Batteriekästen sind scharfkantig ausgeführt.

V 300 001



Links: Neben den Lüftern mit den erkennbaren Rotoren fällt auch der hell eingerichtete Führerstand ins Auge.

Die V 300 überzeugt nicht nur durch ihr Äußeres, sondern auch durch technische Details wie KK-Kinematik und NEM-Normschacht.

Fotos: gp

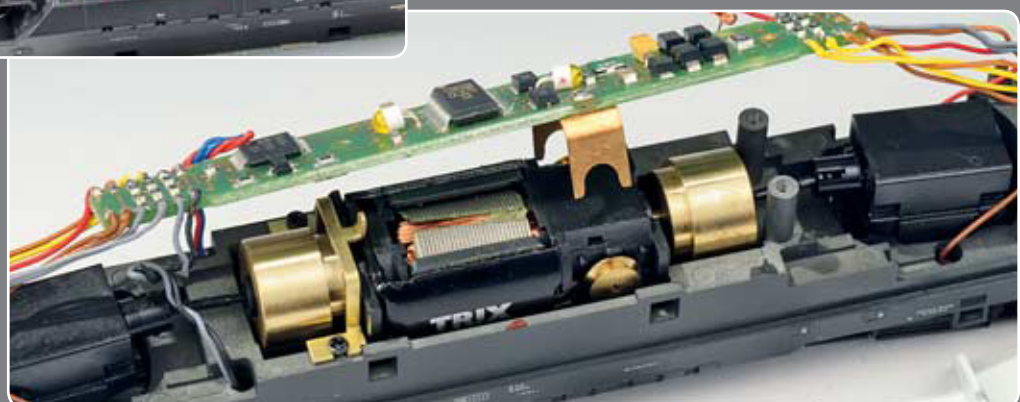


logbetrieb nicht immer wie gewünscht. Dafür trumpft der Großdiesel dank seines integrierten Soundmoduls mit einer eindrucksvollen Geräuschkulisse auf. Der Lautstärkepegel ist für Wohnräume allerdings etwas heftig und kann bzw. sollte mithilfe der CV 902 auf einen Wert zwischen 30 und 50 reduziert werden. Entsprechende Angaben über die CV 902 sucht man übrigens in der Bedienungsanleitung vergebens.

Fazit: Das N-Modell der V 300 überzeugt durch korrekte Proportionen, akkurate Detaillierung und den integrierten Sound. Fahreigenschaften und Zugkraft sprechen ebenfalls für die Großdiesellok. Analogfahrern ist allerdings die Version ohne Decoder für € 159,95 zu empfehlen. gp



Über dem fünfpoligen, schräggenuteten Motor mit zwei Schwungmassen thront die Lokplatte mit integriertem Decoder. Soundmodul und Lautsprecher sind unter dem Motor platziert und mit einer Kunststoffplatte, die auch als Resonator dient und nicht angebohrt werden sollte, abgeschlossen.



Stendal und die Eisenbahn Band 2: Die Kleinbahnen

Wolfgang List

304 Seiten mit 636 Fotos und Zeichnungen, Format 29,7 x 21 cm, Festeinband; € 36,80; Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin

Im Band 2 der Edition über Stendal und seine Eisenbahn werden alle Kleinbahnen beschrieben, an denen Stadt und Landkreis als Aktionäre beteiligt waren. Erneut ist es dem Autor und namhaften Altmark-Spezialisten Dipl.-Ing. Wolfgang List geglückt, eine erfreulich detailreiche Darstellung vorzulegen. Neben der Stendaler Kleinbahn mit den Strecken nach Arneburg, Arendsee und Bismark bezog der Autor auch die (nur noch unter wenigen Experten

bekannte) schmalspurige Kleinbahn Tangermünde-Lüderitz und die als „Sachsenwerk“ bezeichnete, einstige Hauptwerkstatt der provinziälsächsischen Kleinbahnen in seine Arbeit ein.

Das in sechs Kapitel gegliederte Buch behandelt die Bahngeschichte im Kontext der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung und stellt den Kleinbahnbau als „Wirtschaftsförderung zur Kaiserzeit“ dar. Werden anschließend die einzelnen Kleinbahnen kapitelweise abgearbeitet, so folgt mit dem Teil 5 ein übergreifender Abschnitt, der die Kleinbahnen zu jener Zeit behandelt, da sie als Nebenbahnen im Netz der Deutschen Reichsbahn fungierten.

Der Modellbahner findet in diesem Werk ungewöhnliche Gleispläne, interessante Fahrzeugeinsätze und in dieser Form unwiederholbare, möglicherweise einzigartige Betriebsabläufe. *fr*

Die Gornergrat Bahn

DVD-Video, Laufzeit 76 Minuten, € 22,95; RioGrande-Video, Verlagsgruppe Bahn, Fürstfeldbruck

Bahnen in hochalpinen Gelände weisen meist eine spektakuläre Trassenführung auf, so auch die eidgenössische Gornergrat Bahn, die im autofreien Tourismusort Zermatt beginnt und zur Aussichtsplattform am Gornergrat auf 3089 Meter aufsteigt. Der Film zeigt nicht nur grandiose Panorama- und Helikopteraufnahmen

dieser ganzjährig in Betrieb stehenden Zahnradbahn, sondern auch kulturell und technisch historisches Bildmaterial sowie den spektakulären Schneeräumungseinsatz und einen Streckenwärter bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit. Zwischendurch gibt es technische Erläuterungen zum Bahnbetrieb. Zu sehen ist auch die kuriose Riffelalptram, die höchstgelegene Trambahn Europas. Die gelungene Symbiose von Natur und Technik wird in diesem sehenswerten Film eindrucksvoll dokumentiert. *Manfred Peter*

Henschel-Superdampflok

DVD-Video-Reihe, Laufzeit 72 Minuten, € 16,95; RioGrande-Video, VG Bahn, Fürstfeldbruck

Von 1953 bis 1992 standen die mächtigsten in Serie gebauten Einrahmendampflok für Kapspur mit 1067 mm Spurweite bei der South African Railway (SAR) im Dienst. Die Loks der Klasse 25 mit der Achsfolge 2'D2' leisteten ca. 3000 PS und hatten bei einem Achsdruck von etwa 19 t eine Anfahrzugkraft von 202 kN. Das Video stellt diese imposanten Dampflok in eindrucksvollen Bildern vor den grandiosen Kulissen Südafrikas vor. In einer Mischung aus Aufnahmen, die in den letzten Jahren bei Fotosafaris entstanden und Filmaufnahmen auf Celluloid

aus den Tagen intensiven Dampfbetriebs wird die Leistungsfähigkeit der Superlok dokumentiert. Ein großer Teil der „Class 25“ wurde mit Kondensendern geliefert. So sind Betriebsaufnahmen von den Kondensloks ein besonderes optisches wie auch akustisches Erlebnis. Höhepunkt bildet eindeutig die als „Red Devil“ bekannt gewordene und als Class 26 bezeichnete Superkapspurlok, die nach einem Umbau durch Vorgaben des Argentiniers Livio Dante Porta entstand. Nicht nur den Fan der SAR beeindrucken die vielen interessanten und spektakulären Aufnahmen aus dem längst vergangenen Betriebsalltag: Dampferlebnis pur in Bws, in Bahnhöfen und auf der Strecke, wie z.B. die spannende Übergabe des „Tokenrings“ mit dem Fahrauftrag bei voller Fahrt. *gp*

Fundstücke. Amüsantes und Interessantes aus der Welt der Eisenbahn 1833-1918

H.D. Dammann, K. Kaiß, M. Peplies

71 Seiten; 22 Abbildungen; Festeinband, Format 21 x 21 cm; € 15,80; Verlag Astrid Kaiß, Leichlingen

Das so ganz anders als gewohnt aufgemachte und gestaltete, auf „stilles Lesevergnügen“ abzielende Buch lädt ein zu einem unterhaltsamen Streifzug durch verschiedene Kapitel der Eisenbahngeschichte. Die aus historischen Originalquellen (etwa Zeitungsartikeln) stammenden Texte reichen von Schilderungen „aus den Anfängen unseres Bahnverkehrs“ über Anekdoten „aus alter Eisenbahnzeit“ bis hin zu Auslassungen über den „Verkehr zwischen Bahn und Publikum“ und „Bemerkenswertes aus dem Betriebe“.

Auch wenn es hier keine Gleispläne zu ergründen und exotische Lokomotiven zu bestaunen gibt, so kommt doch jeder Modellbahner, der dem geliebten Hobby geschichtsbewusst und humorvoll nachgeht, voll auf seine Kosten. *fr*

Mit Dampf durch Baden-Württemberg

Band 4 der Reihe „Farbbildraritäten aus dem Archiv Dr. Rolf Brüning“

108 Seiten, Format 21 x 24 cm; € 24,80; DGEG Medien GmbH, Höverhof

Nach den Bildbänden über Altbau-Elektroloks sowie Mit Dampf durch Hessen bzw. Bayern legt Dr. Rolf Brüning nun den vierten Band seiner Reihe vor. Als „Musterländle“ bietet sich Baden-Württemberg dabei hinsichtlich des Dampfbetriebs besonders an: Bedeutende Hauptstrecken, aber auch die Zahnrad- und Schmalspurbahnen lohnten damals einen Fotobesuch. Die zwischen 1958 und 1970 während der Schul- und Semesterferien bereisten Strecken werden vorzugsweise in Nord-Süd-Richtung abgehandelt.

Nicht alle, aber immerhin gut die Hälfte der Bilder ist bisher unveröffentlicht. (Eine Kostprobe finden Sie aus gegebenem Anlass auf Seite 30 in dieser Ausgabe.) Dabei weiß nicht nur die Wiedergabequalität der Aufnahmen zu überzeugen, sondern auch die informativen Bildtexte. Freuen wir uns jetzt schon auf die weiteren Bände. *MK*



Echtdampf Hallentreffen

Ein Pflichttermin für alle Dampfbegeisterte! Bereits zum 13. Mal findet vom 09.-11.01.2009 das Echtdampf-Hallentreffen in der Messe Sinsheim statt. Rund 500 internationale Teilnehmer nehmen mit mehr als 1000 Dampfmodellen daran teil. Die Palette reicht von dampfbetriebenen Schiffen über Dampfmaschinen, Eisenbahnmodelle, Heißluftmotoren, Modelleisenbahnen, Schiffsmodelle bis zu Straßenfahrzeugmodellen. Eine erweiterte Streckenführung der 5-Zoll-Gleisanlage durch die Messehallen ermöglicht noch mehr Aktivitäten auf und am Gleis.

Über 90 Fachaussteller aus dem In- und Ausland bieten alles, was ein echter Dampfmodellbauer für sein Hobby braucht. Natürlich darf auch die MIBA bei diesem Spektakel nicht fehlen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch am VGB-Stand. Öffnungszeiten: Fr: 10-18 Uhr, Sa: 9-18 Uhr, So: 9-17 Uhr. Info: Messe Sinsheim, Tel. 07261/ 6890, info@schall-messen.de, www.echtdampfhallentreffen.de



Spur-0-Startset für viel Betriebsspaß

Wer schon seit längerem mit der Spur 0 liebäugelte, sollte jetzt mit dem Spur-0-Startset von Lenz ein- oder auch umsteigen. Das Set beinhaltet neben der abgebildeten KÖf II und einem Niederbordwagen noch einen offenen (Om 12) und einen geschlossenen (G 10) Güterwagen. Zudem sind ein Gleisoval mit 16 Bogen- und geraden Gleisstücken sowie eine Handweiche, ein Prellbock und ein Anschlussgleis enthalten. Nicht enthalten sind ein Fahrpult bzw. DCC-Digitalsteuerung. Die mit Digitaldecoder ausgestattete Kleinlok fährt auch mit konventionellen Gleichstromfahrpulten. Der volle Funktionsumfang mit Schalten von Zusatzfunktionen wie der Rangierkupplung oder des integrierten Lokgeräuschs kann nur mit einer DCC-Digitalsteuerung genutzt werden. Dann allerdings kommt man in den Genuss des freizügigen Rangierens. Denn die Fallhakenkupplung kuppelt nicht nur im geraden Gleis butterweich, sondern auch im Gleisbogen. Und überall lässt sich mit der automatischen Kupplung der Rangierlok die Fuhre wieder abkuppeln. Und das alles funktioniert, ohne dass man mit der Hand eingreifen muss. Startsets mit Steuergerät bzw. Digital-plus-Set90 sind in Vorbereitung. Lenz • Art.-Nr. 43101 • € 495,- • erhältlich im Fachhandel

26,4-m-Doppelstockwagen in H0

Lange Zeit standen die langen Doppelstockwagen auf der Wunschliste der Modellbahner. Nun stehen sie in vier Sets und unterschiedlicher Ausführung dem Modellbahner zur Verfügung. Das abgebildete Set enthält die Reisezugwagen in der damals eingesetzten Kombination aus 3.-, 2./3.-Klasse- und Speisewagen in blauer Ausführung der Epoche IIIa. Der Wagen mit dem Küchenteil ist augenfällig an den nachgebildeten Gittern in den Fenstern der unteren Etage zu erkennen. In MIBA 2/2009 werden die Doppelstockwagen ausführlich vorgestellt. Hobbytrain • Art.-Nr. 42010 • € 144,90 • erhältlich im Fach-



Ein besonderer Blickfang ist die Nachbildung einer schmiedeeisernen Laternenuhr, wie sie früher nicht selten an Empfangsgebäuden zu sehen war. Der Bausatz aus geätztem Messingblech lässt sich leicht zusammen-



bauen: Das Ätzteil an der Mittelachse falten, zusammenlöten oder -kleben und anschließend schwarz lackieren. Zum Schluss wird noch das Zifferblatt hinterklebt. Und wer mag, beleuchtet die Uhr mit einer warmweißen LED und die nostalgische Atmosphäre ist perfekt. Real-Modell, Kloster 8, D-25585 Lütjenwestedt, www.real-modell.de • Art.-Nr. Z 583 (0, Inhalt: eine Uhr) • Art.-Nr. Z 584 (H0, Inhalt: zwei Uhren) • je € 9,80 • erhältlich direkt

Paar mit Kind in 1:22,5

Liebevoll gestaltet ist das Paar mit Kind. Die Posen der Figuren lassen schäckernde Szenen zwischen Mutter und Sohn zu, aber auch eine des Abschieds z.B. bei einem Einkaufsbummel. So lässt sich das Paar an unterschiedlichen Orten ansprechend in Szene setzen.

Preiser • Art.-Nr. 45138 • € 23,75 • erhältlich im Fachhandel





BR 94 in Spur 1

▲ Nun bietet Märklin die BR 94 auch mit Computernummern und den passenden Anschriften an. Die Lok ist mit einem trichterförmigen Kohlenaufsatz ausgestattet und besitzt weitere typische Details wie vornliegenden Sandkasten oder genietete Wasserkästen. Das Modell ist mit einem Lokdecoder und lastgeregeltem Antrieb sowie einem Soundmodul ausgestattet. Der volle Funktionsumfang kann nur mit der Central Station oder einer vergleichbaren Zentrale genutzt werden.

Märklin • Art.-Nr. 55942 • € 1999,95 • erhältlich im Fachhandel

Weyer-Wagen in Nm

▼ Mit den sogenannten Weyer-Wagen, die vom Hersteller Düsseldorfer Eisenbahnbedarf in über 120 Exemplaren gebaut worden sind, baut N-Tram das Angebot an Schmalspurfahrzeugen weiter aus. Die Reisezugwagen sind aus Messing gefertigt und zeigen sich äußerst fein und reichhaltig detailliert. Das gilt insbesondere für die Drehgestelle und auch für die Perrons. Eine Innenausstattung darf natürlich nicht fehlen; sie bietet dem Betrachter Vorhänge und Gepäcknetze. Die Weyer-Wagen werden in den Ausführungen der 3. sowie 2./3. Klasse sowohl mit wie

auch ohne Oberlichtaufbau angeboten. Die Modelle tragen nur die Klassenbezeichnung.

N-Tram, Vertrieb Hammerschmid Präzisionsmodelle, Pfarrer-Behr-Weg 12, D-82402 Seeshaupt, [www](http://www.n-tram.de) • Art.-Nr. 6110 (C4, 3. Kl. mit Oberlichtaufbau) • € 285,- • Art.-Nr. 6110 (2./3. Kl. mit Oberlichtaufbau) • jeweils € 285,- • Versionen ohne Oberlichtaufbau jeweils € 275,- • erhältlich direkt



RAe als Eurocity in N

▶ Als Triebzüge für den Einsatz als Trans Europ Express in Dienst gestellt, waren die sechsteiligen Züge nach einer Modernisierung ab 1998 im Eurocity-Verkehr eingesetzt. Das Kato-Modell gibt den RAe in der lichtgrauen Lackierung mit grauem Fensterband wieder. Die weißen Zierstreifen sind trennscharf aufgedruckt. Seiten- wie auch Frontfenster sind, wie es sich für ein Kato-Modell gehört, passgenau eingesetzt. Die markanten Türen sind gleichfalls eingesetzte Teile. Die Gravuren der Drehgestelle sind detailreich



und lassen es plastisch erscheinen. Wie beim Vorbild wird der sechsteilige Maschinenwagen angetrieben. Schnittstellen für eine

Digitalisierung sind in den einzelnen Wagen vorhanden (Motor, Sitz- und Steuerwagen), jedoch vermisst man eine durchgehende Steuerleitung, um den Triebzug auch in konventionellen Signalhalteabschnitten vor dem Signal zum Halten zu bekommen. Kato, Vertrieb Wolfgang Lemke • Art.-Nr. K11401 • € 269,90 • Art.-Nr. K11406 • € 332,90 (inkl. Innenbel.) • erhältlich im Fachhandel

8-m-Schranke in 0

► Der anspruchsvolle Bausatz einer 8-m-Schranke der DB von Wenz ist nun lieferbar. Die filigrane Schranke ist in allen Details exakt maßstäblich und mittels Ansetzmotor elektrisch angetrieben. Der optional erhältliche Antrieb erfolgt über einen hochunteretzten 5-V-Mabuchi-Motor, der über den vorbildgetreuen Fadenantrieb jeweils zwei Schlagbäume bewegt und für eine korrekte Schließzeit von 14 Sekunden sorgt. Der Bausatz besteht aus Messing-, Neusilber- und Stahlätzteilen und erfordert Lötkenntnis. Der Schlagbaum in Weißmetallguss ist vorgebohrt und kann auf das gewünschte Maß gekürzt werden. Die Stangen des beiliegenden Behangs werden lediglich eingeklipst. Die ausführliche Bauanleitung mit vielen Fotos und Explosionszeichnungen ist hilfreich. **Wenz-Modellbau, Schlehenweg 4/1, D-74348 Lauffen, www.wenz-modellbau.de • Art.-Nr. WM0365_8 (Bausatz mit zwei Schrankenbäumen) • € 179,- • Art.-Nr. WM0365_2 (Antrieb für zwei Schranken) • € 39,- erhältlich direkt**



Feine Ergänzung für Arnolds Kühlwagen

▲ Mit einem Umrüstsatz von Gerd Gehrmann lässt sich der Kühlwagen von Arnold mit Griffstangen, Rangiererritten und einer feinen Bühne optisch aufwerten (rechts im Bild). Der Umrüstsatz besteht aus 0,2-mm-Neusilberätzblech. Mithilfe der extra erhältlichen Bohrschablone lassen sich die Bohrlöcher für die Griffstangen exakt setzen. Erforderlich ist noch ein 0,3-mm-Bohrer und ein Stiftenklöbchen. **fks-Modellbau, Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, D-47589 Uedem, www.fks-modellbau.de • Art.-Nr. 160-100-17 • € 4,- • Art.-Nr. 160-100-15-1 (Bohrschablone) • € 1,- erhältlich direkt**

Triebwagen-Set von LGB

▼ Im Set mit Motor- und Steuerwagen ist der bekannte Wismar-Triebwagen als VT 133 in der ansprechenden Farbgebung der DR erhältlich. Der Beiwagen hat korrekterweise nur auf einer Seite eine Stirnbeleuchtung. Eine Schaffnerin ergänzt das Set. **LGB • Art.-Nr. 29650 • € 574,- • erhältlich im Fachhandel**



Drahtloses Fahrerlebnis via Videobrille

▼ Ein besonderes Erlebnis in Leinwandgröße bietet Märklins Mobile Vision, bestehend aus einem dreiteiligen ICE mit integrierter hochauflösender Videokamera und einer Videobrille mit zwei Farb-LCD-Monitoren. Dank extrem hoher Restlichtausbeute bieten auch Fahrten bei schlechten Lichtverhältnissen ein gutes Bild. Bei Tunneldurchfahrten wird automatisch auf Schwarz-Weiß-Darstellung umgeschaltet. Ein weiterer Clou ist der in der Brille integrierte Gyrosensor, der Kopfdrehungen registriert und diese an die Kamera übermittelt. Ein Servo schwenkt die Kamera analog der Kopfdrehung. Die Sendeleistung reicht für eine Übertragung bis zu einer Entfernung von 20 m. Der Triebzug lässt sich nur auf Digital-Anlagen in Motorola-kompatiblen Betrieb nehmen, die mit einer Märklin-Zentrale gesteuert werden. **Märklin • Art.-Nr. 29001 • € 849,95 • erhältlich im Fachhandel**





Großdiesellok BR 230 in H0

▲ In optisch ansprechendem Finish überzeugt die BR 230 nun auch akustisch dank des integrierten Sounddecoders von ESU. Der Lautsprecher ist im Tankbereich untergebracht und gibt den Sound in der Grundeinstellung des Decoders zu laut wieder. Ein CV-Wert kleiner 18 in der CV 63 ist wohnraumgerecht und lässt das Geräusch auch etwas ausgewogener klingen. Eine kleine Überarbeitung erfuhr die Pufferbohle, die jetzt mit angesetzten Details ausgestattet ist. Angenehm wirken die matt lackierten Radscheiben.

Rivarossi • Art.-Nr. HR2050 •
€ 279,- • erhältlich im Fachhandel

Personenwagen in TT

▼ Als Fertigmodell und Bau-satz bietet Beckert den 4.-Kl.-Stehwagen Di SA 96 in TT nach sächsischem Vorbild an. Das feindetaillierte Modell besitzt KK-Kulisse und Metallspeichenradsätze und ist wahlweise für Epoche I bzw. II und III erhältlich.

Beckert-Modellbau, Gebergrundblick 16, D-01728 Gaustritz,
www.beckert-modellbau.de •
Art.-Nr. TT-23026 (Fertigmodell) •
€ 135,- • Art.-Nr. TT-23026 (Bau-satz) • € 85,- • erhältlich direkt



Großbahnstartset für Haus- und Gartenbetrieb

▼ Mit einem Paukenschlag stellte Piko rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft ein Spur-G-Startset vor. Enthalten sind eine Tenderlok der BR 80, zwei Schüttgutwagen, 12 gebogene Gleise, ein Handfahrregler und der erforderliche Transformator. Die Fahrzeuge sind wetterfest und in ihrer Ausführung robust gehalten, um dem Spieltrieb von Kindern standhalten zu können. Die Lok ist für den Einbau von Digitaldecoder und Soundmodul vorbereitet. Zum weiteren Ausbau für mehr Betriebsmöglichkeiten bietet Piko passendes Gleismaterial an.

Piko • Art.-Nr. 22028 • € 199,99 •
erhältlich im Fachhandel

Krupp-Titan in N

▼ In den Ausführungen mit Pritsche, Plane und Kofferaufbau (z.B. für Möbeltransport) bietet Lemke Collection den Krupp Titan mit dem markanten langen Vorbau an. Kühlergrill und Zierleisten sind silberfarben bedruckt. Beispielhaft zeigen wir die Ausführung mit Pritsche und Plane. Erhältlich sind auch Ausführungen mit Anhänger.

MiNiS, Lemke Collection • Art.-Nr. LC3303 • € 18,95 • Art.-Nr. LC3302 • € 19,95 • erhältlich im Fachhandel





Bockkran in H0 als Funktionsmodell

◀ Bockkräne müssen nun nicht mehr wie leblose Statisten auf Ladestraßen einstauben. Mit dem Bockkran von Uhlenbrock als funktionsfähiges Modell kommt Leben auf die Ladestraße oder auch in den Werkhof. Für die mechanischen Bewegungsabläufe sind zwei Kleinstmotoren installiert, die über Nylonfäden die Laufkatze verfahren bzw. den Kranhaken heben und senken. Eine umfangreiche Elektronik gestattet den analogen Betrieb über anschließbare Taster oder den digitalen Betrieb mithilfe einer DCC- oder MM-fähigen Zentraleinheit. Das Elektronikmodul ist außerdem mit vier zusätzlichen Ausgängen ausgestattet, über die sich Zusatzfunktionen wie z.B. Hebemagnete oder Beleuchtung schalten lassen. Im Digitalbetrieb wird der Kran über eine Lokadresse angesprochen, sodass sich Laufkatze bzw. Kranhaken wahlweise über die Funktion F1 mit dem Fahrregler steuern lassen. In MIBA 2/2009 stellen wir den Bockkran mit ein paar Gestaltungstipps näher vor.

Uhlenbrock • Art.-Nr. 80000 • je € 189,- • erhältlich im Fachhandel

Multiplexansteuermodul und -lichtsignale

◀ Zum Herbst darf die Auslieferung der Ks-Lichtsignale und das zugehörige Multiplex-Ansteuermodul erwartet werden. Die neuen Signale sind mit einem Mikroprozessor ausgestattet, der die vorbildgerechte Ansteuerung der Signalbilder übernimmt. Lediglich über vier Kabel werden die Steuerbefehle für die Signalbilder in das Signal übertragen. Die Signale dürfen ausschließlich mit dem Multiplexer betrieben werden. Ein Modul steuert ein zwei- oder mehrbegriffiges Lichtsignal, sowie das zugehörige Vorsignal an. Der Anschluss des Moduls erfolgt entweder über den Low-Speed-Bus direkt an den Commander (und meldet sich dort selbständig an) oder über den Gleisanschluss an jede andere DCC/MM-Zentrale.

Viessmann • Art.-Nr. 4046 (Ks-Signal) • € 35,60 •
Art.-Nr. 5229 (Multiplexer) • € 39,- • erhältlich im Fachhandel



Doppelstockautotransporter in H0

◀ Über die Vertriebswege von Wolfgang Lemke findet der interessante doppelstöckige Autotransporter der Gattung Laaeks des Herstellers Electrotren seinen Weg in den Fachhandel. Das Modell ist eine Variante in der Ausführung der DB AG. Das Jacobsdrehgestell wird übrigens über eine Schere gleisbogenabhängig angesteuert. Electrotren, Vertrieb Wolfgang Lemke • Art.-Nr. 6029 • € 37,98 • erhältlich im Fachhandel



Was bringt die MIBA im Februar 2009?



Der Bahnhof Rothenburg gehört zu einem kleinen fiktiven Fischerdorf an der Ostseeküste. Martin Schmidt gab seinem Ort eine ebenso fiktive Geschichte, macht aber in Rothenburg einen höchst realen Betrieb. Foto: Martin Schmidt



Zwischen hoch aufragenden Felswänden und einem Fluss hat Wolfgang Stößer seine zweigleisige Hauptstrecke angeordnet. Betrieblicher Mittelpunkt bildet auf der als Bühnenbild konzipierten N-Anlage die Blockstelle Eselsbrück. Foto: gp

Weitere Themen:

- Modellbau-Praxis: Der Uhlenbrock-Bockkran und eine passende Umgebung
- Vorbild und Modell: Die vierachsigen Abteilwagen und ihre Brawa-Modelle
- Anlagenplanung: Der Endbahnhof Karow und ein kompakter Anlagenentwurf

Aus Aktualitätsgründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 2/2009 erscheint am 23. Januar 2009



MIBA-Verlag
Senefelderstraße 11
D-90409 Nürnberg
Tel. 09 11/5 19 65-0, Fax 09 11/5 19 65-40
www.miba.de, E-Mail redaktion@miba.de

Chefredakteur
Martin Knaden (Durchwahl -33)
Redaktion
Lutz Kuhl (Durchwahl -31)
Gerhard Peter (Durchwahl -30)
Dr. Franz Rittig (Durchwahl -19)
Joachim Wegener (Durchwahl -32)
Ingrid Peter (Techn. Herstellung, Durchwahl -12)
Ute Fuchs (Redaktionssekretariat, Durchwahl -24)

Ständige Mitarbeiter
Gerhard A. Bayer, Bernd Beck, Thomas Becker, Ludwig Fehr, Bernd Franta, Richard Grebler, Hermann Hoyer, David Hruza, Rainer Ippen, Bruno Kaiser, Marie-Luise Knipper, Sebastian Koch, Michael Kratzsch-Leichsenring, Thomas Küstner, Thomas Mauer, Horst Meier, Michael Meinhold, Manfred Peter, Burkhard Rieche, Stephan Rieche, Hermann Riedel, Ulrich Rockelmann, Dr. Bernd Schneider, Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Jacques Timmermans, Guido Weckwerth, Dr. Gebhard J. Weiß, Daniel Wietlisbach, Bernd Zöllner



MIBA-Verlag gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-33

Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
Verlagsleitung
Thomas Hilge

Anzeigen
Elke Albrecht (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81-15)
Evelyn Freimann (Kleinanzeigen, Partner vom Fach, 0 81 41/5 34 81-19)
zzt. gilt Anzeigen-Preisliste 58

Kontrollierte und veröffentlichte Auflage durch IWW

Vertrieb
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)
Christoph Kirschner, Ulrich Paul (Außendienst, 0 81 41/5 34 81-31)
Ingrid Haider, Petra Schwarzenborfer, Karlheinz Werner, Petra Willkomm (Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-0)
Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH, Breslauer Straße 5, 85386 Eching, Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung
MIBA-Aboservice, PMS Presse Marketing Services GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 02 11/69 07 89-24, Fax 02 11/69 07 89-80

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich ein Heft à € 6,50 (D), € 7,30 (A), Sfr 12,80
Jahresabonnement inkl. Messe-Ausgabe € 75,-, Ausland € 88,-
Abopreise sind inkl. Porto und Verpackung.
Bezugsbedingungen für Abonnenten
Rechnungsstellung immer nur für den Bezug eines Kalenderjahres. Schriftliche Kündigung spätestens acht Wochen vor Ablauf des Abonnements, ansonsten erfolgt automatische Verlängerung für ein weiteres Bezugsjahr. Ausnahme: Von vorneherein befristet bestellte Abonnements laufen zu dem gewünschten Termin ohne weitere Benachrichtigung aus.

Bankverbindungen
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 2860112, BLZ 360 700 50
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder.

Anfragen, Einsendungen, Veröffentlichungen
Leseranfragen können wegen der Vielzahl der Einsendungen nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck auf der Leserbriefseite. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlags. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten.

Haftung
Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr.

Repro
WaSo PrePrintService GmbH & Co KG, Düsseldorf
Druck
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Hönchberg

ISSN 1430-886X