

06
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2009

B 8784 61. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 Belgien € 7,50

Niederlande € 8,25 Luxemburg € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 86,-

miba.de



MIBA

LANDSCHAFTSBAU BÄUME AUS GOLDRUTE | ANLAGENVORSCHLAG KOMPAKTER Bf. DER EPOCHE II | MIBA-TEST Roco-24 UND TRIX-648.2

ANLAGENTRAUM FÜRS SCHLAFZIMMER?

Reisezug-Paradies mit Dampf-Bw

LINT-MODELL IN H0 VON TRIX
Modernes Modell

H0-ZUBEHÖR VON AUHAGEN
Her mit der Kohle!

HIER STEPPT DAS PFERD VON ROCO
Kleiner Einheizdampfer



Wenn Sie diese Juni-Ausgabe der MIBA als Abonnent erhalten haben – was wir Ihnen natürlich ohnehin empfehlen – haben Sie als zusätzlichen Vorteil auf dem Adressbeileger auch einen Gutschein vorgefunden. Unter Vorlage dieses Papiers können Sie verbilligt die Modellbahnwelt Oberhausen (MWO) am dortigen Centro besuchen. Dieser Gutschein kommt „just in time“, möchte man meinen, denn erst kürzlich wurde bekannt, dass die MWO Insolvenz anmelden musste. Schon hörten wir die ersten Stimmen rufen: „Was, Oberhausen hat dicht? Und da wollte ich doch auch noch hin!“

Nur vom Wollen potentieller Kunden kann aber keine Firma und kein Veranstalter existieren! Man muss als Modellbahnfreund sein

Interesse schon als zahlender Gast an der Kasse bekunden, will man auch einen wirtschaftlichen Erfolg der MWO sehen. Dafür ist es noch nicht zu spät, die Chancen sind mit dem Insolvenzantrag durchaus gestiegen.

Um es ganz klar zu sagen: Die MWO ist in Insolvenz, hat aber weiterhin geöffnet! Denn beim 1999 eingeführten Insolvenzverfahren stehen nicht mehr wie im alten Konkursrecht die Verwertung des Restvermögens, sondern die Fortführung des Unternehmens und die Befreiung von der Restschuld im Vordergrund.

Sicher – aus der Anfangszeit der Oberhausener Anlage hatte man von allerlei Widrigkeiten gehört. Aber Hand aufs Herz: Welche Anlage läuft schon von Anfang an störungsfrei? Selbstgemachte Fehler werden von den Betreibern auch gar nicht geleugnet. Sei es in technischer Hinsicht, sei es organisatorisch oder auch kaufmännisch. Aber dennoch müssen sich auch andere fragen lassen, ob sie immer die bestmögliche Unterstützung für dieses reizvolle Touristik-Projekt gegeben haben.

Die Modellbahn läuft also, wie sich jedermann jederzeit selbst überzeugen

MWO: Jetzt erst recht!

gen kann: Unter www.mwo-live.de lässt sich ein Livestream abrufen, zwei verschiedene Kameras übertragen Ausschnitte des Geschehens direkt auf Ihren Rechner.

Aber: Einen mit eigenen Augen gesammelten Eindruck ersetzen sie freilich nicht. Daher kann unsere Empfehlung nur lauten: Nutzen Sie unseren Gutschein und besuchen die Modellbahnwelt Oberhausen! Nicht irgendwann, sondern jetzt. Oder um es mit dem aktuellen Motto der MWO-Belegschaft zu sagen: Jetzt erst recht – meint *Ihr Martin Knaden*



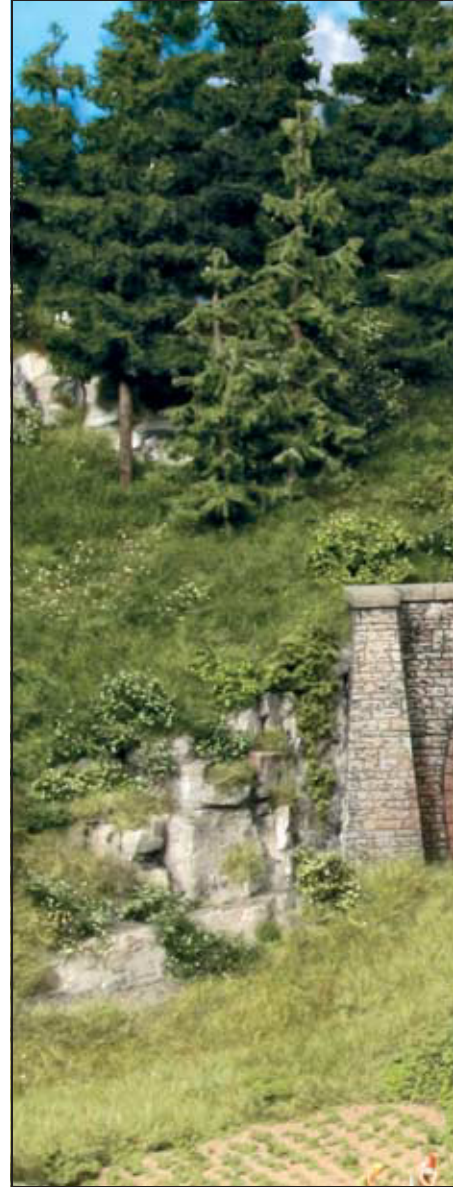
Buchstäblich auf der Basis eines äußerst kompakt angelegten Schattenbahnhofs konzipierte Ivo Cordes einen fiktiven Bahnhof, der trotz geringer Abmessungen alle betrieblichen Möglichkeiten bietet. *Zeichnung: Ivo Cordes*

Zur Bildleiste unten:

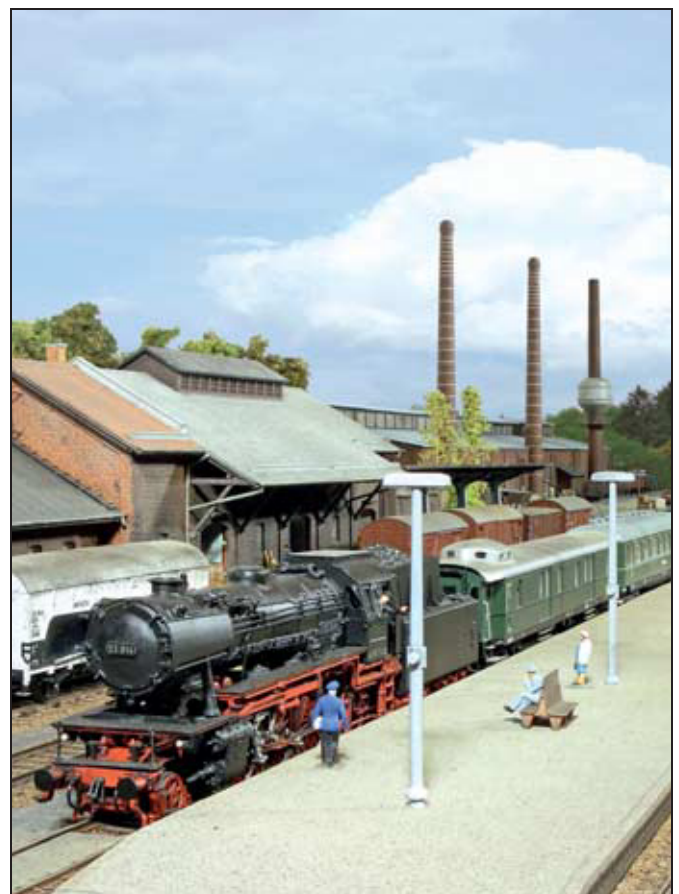
Betrachtet man die Neuerscheinungen des Monats, kann von Sommerloch keine Rede sein. Wir testeten den Leichten innovativen Nahverkehrstriebwagen LINT der Baureihe 648.2 von Trix und die Einheitslok der Baureihe 24 von Roco. Außerdem zeigt Lutz Kuhl, wie man die neue Bekohlungsanlage von Auhagen baut und in eine passend gestaltete Umgebung setzt.

Fotos: MK, lk, gp

41



8





MODELLBAHN-ANLAGE

BR 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke: Jugendjahre einer Kultlok	8
N-Anlage in Super-Detaillierung: Bauten, Reklame und Bahnübergänge für WJ	46

VORBILD

Die 03 des kleinen Mannes (BR 24)	16
-----------------------------------	----

MIBA-TEST

Konstruktive Innovation (Roco-24)	20
Ein LINT für den Nahverkehr (Trix H0)	60
Purpurroter Kittel (Märklin)	70

ANLAGEN-PLANUNG

Der Dresdener Bahnhof in Breslau	24
-------------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Preiswerte Bäume – selbst gebastelt	34
Auf der Mauer, auf der Lauer ...	38
Ein hintergründiges Modellbahnthema	41
Team 240 (7): Die lockende Station	64

SOFTWARE

Mit Gold zum Ziel	52
Maskenbildner	74

GEWINNSPIEL

Das fehlt Ihnen!	58
------------------	----

NEUHEIT

Feines für Feld und Flur	32
Gewogen, bemessen und abgefüllt	72

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	76
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	78
Neuheiten	80
Kleinanzeigen	95
Impressum · Vorschau	106



46

64



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 80
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53 48 10
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: yalcintas.alexander@mzv.de

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Interesse größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

MIBA 2/2009, Test 54.15

Tenderantrieb

Vorbildtreue ist für die MIBA bei den Besprechungen von Modellen oberstes Gebot! Da ist es dann schon mehr als paradox, wenn von Ihnen die Lok 54.15 von Fleischmann als „technisch perfektes Modell“ beurteilt wird, obwohl der Antrieb im Tender installiert ist.

Walter Gärtner, Bargteheide

Testberichte

Schall und Rauch!

Die Spielwarenmesse ist vorbei. Von meinem Fachhändler habe ich viele Neuheitenblätter erhalten. Bei den Dampfloks musste ich feststellen, dass die Firmen zwar Angaben über Soundmodule, aber kaum Angaben über Rauchentwickler machen.

Eine Dampflok mit Sound muss aber auch rauchen! Wenn man den Heizer beim Kohleschaufeln hört, die Lok zischend und fauchend fährt, pfeift oder bimmelt, darf der Rauch nicht fehlen. Wen das stört: Im Digitalbetrieb kann man diese Funktionen abschalten.

Löbliche Ausnahme bilden die Kataloge der Firma Brawa. Bei jedem Fahrzeug wird man durch Piktogramme genau über alle Leistungsmerkmale informiert. Im Internet habe ich auch bei der MIBA keine diesbezüglichen Angaben gefunden. Auch bei der Fernsehsehung „Auf kleiner Spur“ habe ich bei den Dampfloktests vergeblich auf einen Hinweis gewartet.

Wilhelm Meister, Pforzheim

Ersatzteildienst

Druck auf Hersteller

Ich würde es begrüßen, wenn die MIBA den Herstellern mal etwas in Sachen Ersatzteile „auf die Füße treten“ würde. Denn die Ersatzteilbestellung ist langsam unzumutbar. Fleischmann und Roco haben die direkte Ersatzteilbestellung vor einiger Zeit eingestellt und nur den Ersatzteilbezug über den Fachhandel angeboten. Das war ja auch in Ordnung.

Seit Anfang des Jahres muss es wohl eine erneute Verschlechterung der Ersatzteilbestellungen geben, denn ich

habe von nunmehr zwölf Fachhändlern gehört, dass sie aufgrund des bürokratischen Aufwandes nicht mehr in der Lage sind, Ersatzteile zu bestellen. Das sind keine kleinen Fachhändler!

Bei Trix sieht es auch nicht viel besser aus, da kann man zwar noch Ersatzteile direkt über das Internet bestellen, jedoch bekommt man erst nach mehreren Wochen eine Antwort und dann auch nur eine, die z.B. lautet: „Tut uns leid, das Teil gibt es nicht mehr.“ Der komplette Trix-Portalkran (Preis um die 390 Euro) wird jedoch weiterhin über den Fachhandel vertrieben.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Teile für unser Hobby mittlerweile für den Normalverdiener fast nicht mehr erschwinglich sind (über 200 Euro für eine simple Ellok), ist dieses Verhalten eigentlich eine Unverschämtheit! Es wäre an der Zeit, dass hier mal durch die Presse entsprechender Druck ausgeübt wird!

E-Mail (Name ist der Redaktion bekannt)

MIBA 5/2009, Leserbrief R. Selzer

Selbsthilfe

Ich habe im Dezember 2008 eine normale Roco-52 (Analogausführung) bekommen, die nimmt von insgesamt acht Rädern Strom ab: von den ersten vier Lok-Treibrädern (Schleifer oben auf dem Spurkanz), außerdem von den ersten vier Tenderrädern (eine Achse federnd).

Da aufgrund der fehlenden Federung der zweiten Lok-Antriebsachse auf meinen 9°-Weichen Probleme auftraten, habe ich die beiden gefederten Vorlaufräder zur Stromaufnahme mit herangezogen. Der gelbe, eigentlich zu dicke Draht und die silberfarbenen Schleifer sind im Fahrbetrieb nicht zu sehen. Nun zieht die Lok von zehn Rädern Strom, einfach super!

Wolfgang Brauers, Tönisvorst



Zwei zusätzliche Stromabnehmerpunkte schuf W. Brauers an seiner Roco-52.

Die Baureihe 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Jugendjahre einer Kultlok

Mit 105 gebauten Exemplaren ist die Baureihe 23 nicht nur die erfolgreichste Neubaudampflokomotive der DB, sondern auch bei den Miniaturbahnern ein äußerst beliebtes Modell. Auf der Ruhr-Sieg-Strecke waren 23er der Ursprungsversion unterwegs, von der es bis dato noch kein H0-Modell in Großserie gibt.

Rainer Müller aus Werdohl bekommt leuchtende Augen. In weichem, selbst einem Niederbayern noch gut verständlichen märkischen Dialekt spricht er sein Liebesbekenntnis: „Die 23er, dadwa meine Lieblingslok. Immer wenn ichn Zuch komm hörte, musste ich gleich guckn, ob da nich ne 23er vorne dran war. Sonne dolle Form, so elegant – und überhaupt ...“

Damit spricht er wohl vielen Modellbahnern aus dem Herzen. Vielleicht findet die Beliebtheit dieser Baureihe ja

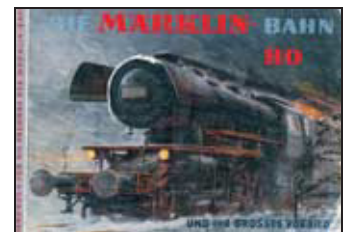
ihren Ursprung in der Titelillustration des ultimativen Modellbahnbuches der 50er-Jahre: „Die Märklin-Bahn H0 und ihr großes Vorbild“. Von Walter Zeeden in unnachahmlicher Weise ins Bild gesetzt, kämpft sich da die 23 014 – das Vorbild des legendären Märklin-Modells DA 800 – durch den nächtlichen Schneesturm. Welch eindrucksvolle Vorlage für einen Modellbahn-Archetypus!

Als das besagte Märklin-Modell 1954 erschien, war das Vorbild noch nicht mal vier Jahre alt. 23 014 wurde 1951 von Henschel in Kassel ausgeliefert und kam anschließend vom Bw Siegen aus mit ihren Schwestermaschinen 011, 012, 013 und 015 auf der Ruhr-Sieg-Strecke zum Einsatz. 30 Jahre später – das Märklin-Modell hatte zwischenzeitlich die Kat.-Nr. 3005 angenommen – beglückte die Fa. Roco endlich auch die Gleichstromgemeinde mit einem excellenten Modell. Als Vorbild wählte man mit der 23 105 die im Jahr 1959 – also vor nunmehr genau 50 Jahren – letztgelieferte Maschine dieser Baureihe, und damit auch die letztgebaute Dampflok für die Deutsche Bundesbahn überhaupt.

Der Reihungsplan des D 81 vom Winter 1955/56 zeigt genau die von Carl Bellingrodt fotografierte Garnitur. Da es sich beim 31. Mai 1956 um einen Feiertag (Christi Himmelfahrt) handelte, fehlt der nur werktags verkehrende Postwagen, ebenso wie der nur am Wochenende laufende Cm. Archiv Michael Meinhold



Vorbild der legendären Märklin-DA 800 war 23 014, im Modell allerdings mit falschem Führerhaus. Aus: „Die Märklin-Bahn H0 und ihr großes Vorbild“, deren Titel ebenfalls von der 23 geschmückt wurde (unten).



Rechts: Rollout der 23 014:
Das Roco-Basismodell wurde mit dem MIBA-Umbausatz und einigen Weinert-Teilen in die Ursprungsversion (23 001-015) dieser Baureihe versetzt. Obwohl noch einiges fehlt (Fensterscheiben, Handläufe, Beschriftung etc.), sieht man die Unterschiede zu den späteren Varianten dieser Baureihe: Oberflächenvorwärmer, Gleitlager, Führerhaus mit Dachaufsatz und in Nischen liegende Türen sowie ein Kohlenkasten mit Stützblechen.



Großes Bild: Die Schwestermaschine 23 009 vor D 81 am 31. Mai 1956 auf der Lenhauser Brücke. Während 23 011 - 015 bereits ab 1951 an der Lenne unterwegs waren, kamen 23 006 - 010 erst 1955 vom Bw Bremen zum Bw Siegen. Damit waren zehn Maschinen dieser Baureihe auf der Ruhr-Sieg-Strecke im Einsatz. Mit seinen fünf Wagen gibt der D 81 eine schöne Vorlage auch für Anlagen kleinerer Dimensionen. Für Fahrplanspezialisten sei angemerkt, dass es ab 1954 auch noch einen weiteren D 81 gab, nämlich den „Alpen-Express“ Roma Termini–Kopenhagen. Michael Meinhold beschreibt diesen Zug in seinem letzten Werk „66 Reisezüge für Modellbahner“. Foto Carl Bellingrodt, Slg. Brinker





23 014 Anfang der 60er-Jahre im Bw Bestwig. Offensichtlich handelt es sich hier um einen Schadfall, denn der Lok fehlt die Speisepumpe. Helmut Säuberlich, seinerzeit Direktionsfotograf der Eisenbahndirektion Wuppertal und selbst Modellbahner, bemerkt auf der Rückseite seines Abzuges: „23 014, Vorbild Märklin-Modell“.

Begonnen hat der Einsatz der BR 23 auf der Allgäustrecke. Vom 7.12.1950 bis zum 5.1.1951 wurden 23 001 - 005 an das Bw Lindau angeliefert. 23 006 - 010 kamen nach Bremen und das Bw Siegen erhielt seine obg. Exemplare zwischen dem 22.2. und 7.3.1951. Bis 1953 kam auch der Bremer Bestand (23 006 - 010) zum Bw Siegen.

Wie immer ist die Bewertung einer neuen Baureihe im Rückblick schwierig. Einerseits sprach man seitens der DB von einer „Erfüllung der in sie gesetzten Erwartungen“. Andererseits klagte gerade das Personal des Bw. Siegen über seine 23er. Nach dem Auftreten von Domschäden war der Kessel- druck der neuen Lokomotiven von 16 auf 14 atü gesenkt worden, was sich nicht gerade positiv auf die Leistungsfähigkeit der Maschinen auswirkte.

Auch die Rostfläche erwies sich als recht klein. War die Kohle nicht von besser Qualität, kam es auf ausgedehnten Fahrten immer wieder zu Dampf- mangel und daraus resultierendem „Liegen- bleiben“ der Loks. Für längere Bespan- nungsabschnitte hielt das Bw Siegen daher noch bis 1954 – ab diesem Zeitpunkt belieferte man das Bw bevor-

Ein Führerhaus ist beim Original aus Blech, also bietet sich dieser Werkstoff auch zur Modellwiedergabe an. Für die Serie „50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge“ (Teil 2 in MIBA 11/2000: „Die Elegante“) konstruierten Martin Knaden und Lutz Kuhl den Ätzbausatz des Ursprungsführerhauses nebst Kohlenkasten; beide Teile sehen wir hier in der Grundierung und unten an der fertig umgebauten Lok.





Der D 81 von 1956 auf der Lenne-Brücke von Vampisol. Nein, Vampisol liegt nicht an der Ruhr-Sieg-Strecke, sondern ist die Modellbaufirma von Jens Kaup in Hann.Münden, der – von unserem Projekt begeistert – neben dem bereits bekannten Stellwerk von Werdohl auch diesen schönen Bausatz in sein Programm aufgenommen hat.

zugt mit hochwertiger Kohle – einige 41er vor, die eigentlich von der BR 23 hätten abgelöst werden sollen. So sieht man auf Fotos der frühen 50er-Jahre vor den hochwertigen Reisezügen der Ruhr-Sieg-Strecke, wie dem D 81/82 (Ffm–Düsseldorf) oder den Eilzügen 375, 785/786, beide Baureihen.

Im Jahr 1963 belief sich der Bestand der BR 23 im Bw Siegen nach Zuwanderung von 23 026 und 027 auf zwölf Maschinen. Mit der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke im Jahr 1965 endete die Herrlichkeit. Die nunmehr arbeitslosen Lokomotiven wurden 1966 an das Bw Kaiserslautern abgegeben.

Neue Lok vor alten Preußen: Im Sommer 1953 zieht eine 23 vom Bw Siegen diese vorwiegend aus drei- und vierachsigen preußischen Abteilwagen bestehende Garnitur über das Ütterlingser Lenne-Viadukt bei Werdohl. Foto: Helmut Säuberlich

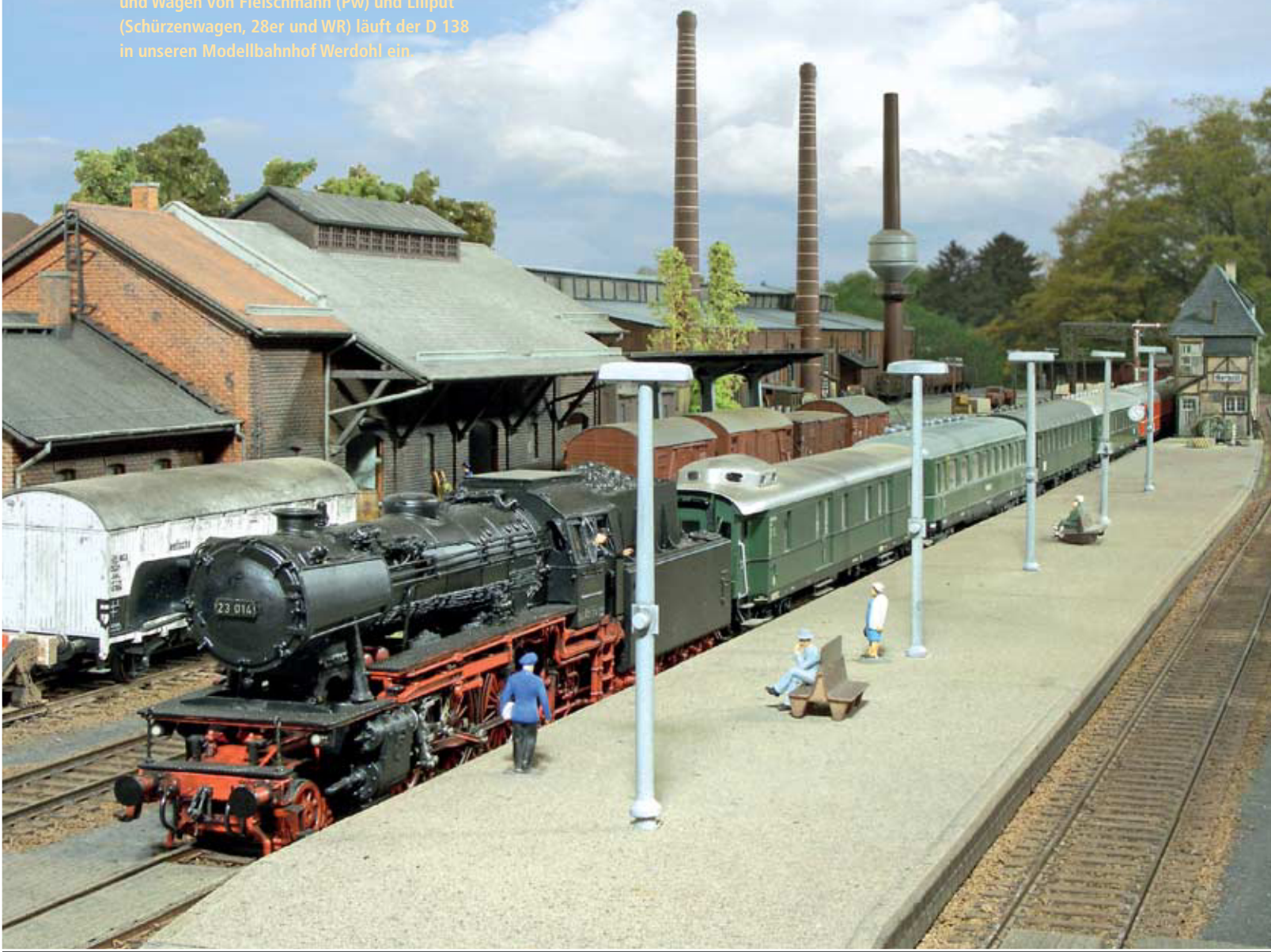




Die Ruhr-Sieg-Strecke schien zum obligaten „Himmelfahrts-Programm“ des Altmeisters gehört zu haben. So war Carl Bellingrodt auch am 3. Mai 1951 im schönen Lennetal unterwegs und erwischte bei Kirchhundem 23 011, die erst vor knapp drei Monaten die Werkhallen von Henschel verlassen hatte. Die nun beim Bw Siegen beheimatete Lok führt hier den D 138 (Arnheim–Frankfurt/ Main) mit seiner herrlichen Altbauwagengarnitur inklusive Schürzenwagen und WR. Sie entspricht exakt dem unten abgebildeten Reihungsplan. Der nur werktags am Zugschluss laufende Post4ü entfiel an diesem Feiertag.
Abb: DB Museum

D 138

Mit der 23 014 (MIBA-Umbau auf Roco-Basis) und Wagen von Fleischmann (Pw) und Liliput (Schürzenwagen, 28er und WR) läuft der D 138 in unseren Modellbahnhof Werdohl ein.



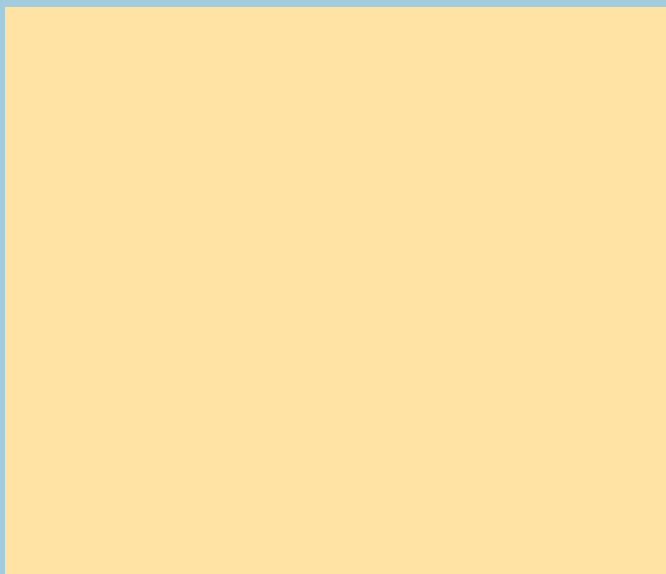
D 81 – Geisterzug in Altenhundem?

Dieser an der südlichen Bahnhofseinfahrt von Altenhundem von Carl Bellingrodt abgelichtete Zug (Foto: Slg. Brinker) gibt dem beflissenen „Zugbildungshistoriker“ einige Rätsel auf. Zunächst ist das Aufnahmedatum interessant: Es handelt sich um den 2. Mai 1951, also einen Tag vor Christi Himmelfahrt, an dem das Foto des D 138 auf der gegenüberliegenden Seite gemacht wurde. Nützte der Finanzbeamte Bellingrodt vielleicht einen „Brückentag“ zwischen dem Maifeier- und Himmelfahrtstag? Und war dieser Zusammenfall zweier Feiertage vielleicht auch der Grund für einen Entlastungszug?

Der hier abgebildete Zug entspricht nämlich in keiner Weise dem von Carl Bellingrodt angegebenen D 81, dessen Reihungsplan eine Garnitur von mindestens acht Wagen incl. WR und Post4ü zeigt. Da die aus Sonnenstand bzw. Schattenwurf zu ermittelnde Uhrzeit (Fahrplan rechts: Archiv Michael Meinhold) in etwa der Durchlaufzeit des D 81 in Altenhundem entspricht, könnte es sich um einen Vor- oder Nachzug des D 81 handeln, der aufgrund des höheren Reiseaufkommens anlässlich dieser Feiertage eingesetzt wurde. Interpretiert man den Sonnenstand etwas anders, könnte man auch auf den etwa drei Stunden früher durchlaufenden E 375 kommen. War Bellingrodt an diesem Morgen nach dem Maifeiertag noch nicht wieder richtig fit?

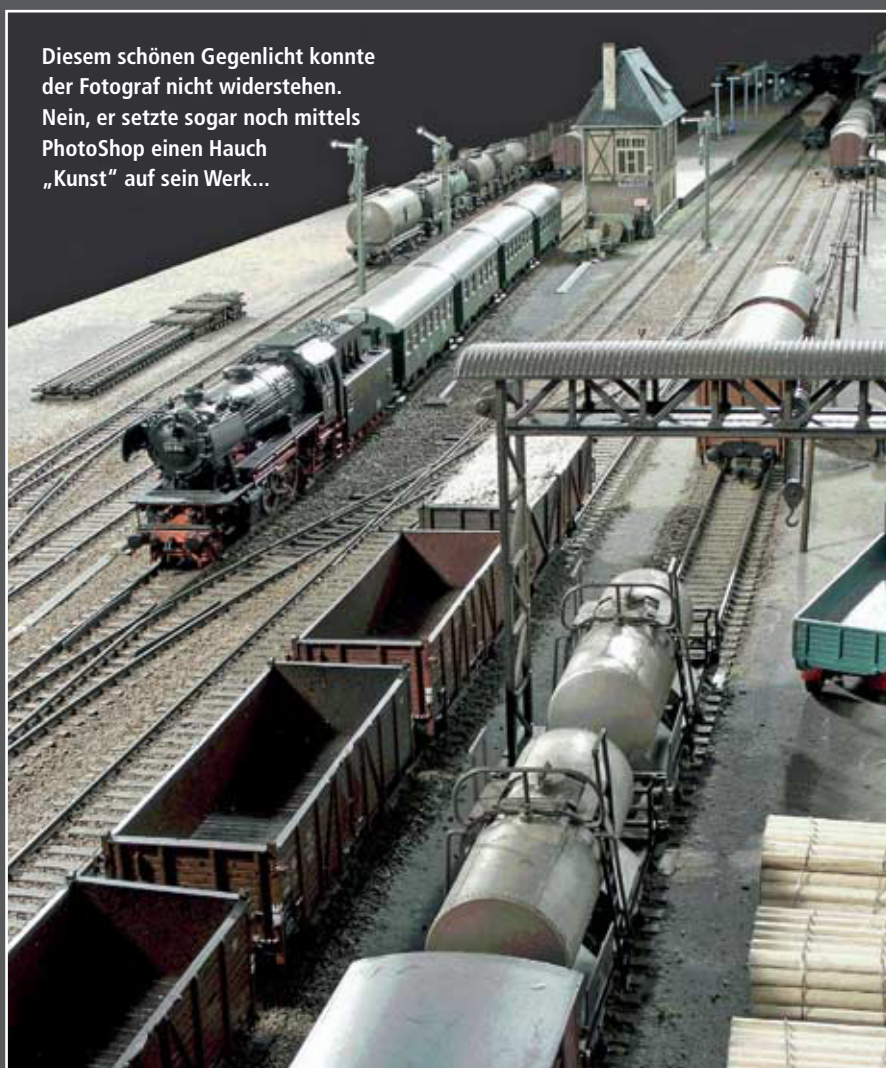
Interessant ist auch der rein drittklassige Wagenpark des D 81 (der Reihungsplan zeigt nur einen BC „nach Bedarf“) und des E 375, während die Personenzüge die noble 2. Klasse führen. Dieses bis Mitte der 50er-Jahre durchaus normale Angebot für D- und Eilzug-Reisende war vermutlich nicht auf eine zu geringe Nachfrage zurückzuführen. Der Grund dürfte eher ein Mangel an höherklassigen Vierachsern gewesen sein, deren Komfort der damaligen 2. Klasse (entspricht der heutigen 1.) wirklich gerecht wurde. Abhilfe kam erst durch den ab 1953 anlaufenden Neubau von „Mielichs Langen“.

Wir Modellbahner enthalten uns der kniffligen Zug-Identifikationsübungen und glauben einfach mal, was wir sehen: Da wäre zunächst eine 23 in der Ursprungsversion (laut Bellingrodts Angaben sogar unsere 23 014), gefolgt von einem 3.-Klasse-Wagen der Zwischenbauart von 1926. Dieser interessante Wagentyp stellt einen Übergang von der „Hechtbauweise“ von 1923 zu den bekannten Wagen der Gruppe 29 dar. Von den „Hechten“ hat er noch die im Bereich der Türen eingezogenen Seitenwände; das bis zum Wagenende gerade geführte Dach entspricht bereits den Nachfolgern. Das Modell dieses Wagens stammt von Lima, wobei die originalen Schwanenhalsdrehgestelle durch die in der Bundesbahnzeit üblichen Drehgestelle Görlitzer Bauart ersetzt wurden. Es folgen zwei 3.-Klasse-Eilzugwagen der Bauart 1935, hier dargestellt durch (umbeschriftete) Modelle von Roco. Den Zugschluss bildet ein Pw mit mittiger Kanzel (Fleischmann oder Lili-put). Eine schöne Modellgarnitur, kurz und authentisch!





Werktags herrscht Gedränge auf dem Werdohler Bahnhof, der D 82 führt einen Postwagen.



Diesem schönen Gegenlicht konnte der Fotograf nicht widerstehen. Nein, er setzte sogar noch mittels PhotoShop einen Hauch „Kunst“ auf sein Werk...

Die Baureihe 23 erweist sich mit ihren 105 gebauten Exemplaren als äußerst variantenreich, wie die Tabelle auf Seite 11 zeigt.

Will man die Reisezüge der Epoche III auf der Ruhr-Sieg-Strecke vorbildgemäß bespannen, braucht man Modelle der ersten Lieferserie (23 001 - 23 015) dieser Baureihe. Abgesehen davon, dass das besagte Märklin-Oldtimer-Modell der 23 014 (von dem es später auch eine Gleichstromausführung gab) absolut nicht mehr dem Stand der Technik bzw. Detaillierung entspricht, hat dieses Modell auch ein falsches Führerhaus, welches beim Vorbild erst ab der Ordnungsnummer 23 024 zum Einbau kam. Roco hat mit seinen Modellen der 23 105 bzw. 104 Vorbilder der letzten Lieferserie gewählt (Mischvorwärmer, Rollenlager etc.). Mit der 23 035 tat man zwar „einen Schritt zurück“ (Oberflächenvorwärmer, Gleitlager, blanke Kesselspannbänder), aber bis zur Ursprungsausführung (Führerhausdach mit Lüftungsaufsatz, Kohlenkastenstreben) ist man noch nicht gekommen.

Nun hat Märklin/Trix für dieses Jahr eine 23 in zwei Versionen angekündigt: Eine Epoche-IIIb-Ausführung mit Dreilichtspitzensignal und eine Version „um 1958“ mit blanken Kesselspannbändern und Messingschildern. Bleibt zu hoffen, dass sich die Märklin-Konstrukteure bei letztgenannter Variante auch noch zu einer Epoche-IIIa-typischen Zweilichtspitzenbeleuchtung durchringen können, die der Erstlingslok dieser Kultbaureihe gut zu Gesicht stehen würde.

Wer eine 23 der ersten Bauserie haben möchte, die zum Finish seiner bisherigen 23er passen soll, hat die Möglichkeit, auf der Basis der 23 035 von Roco mithilfe eines Umbausatzes von Martin Knaden und Lutz Kuhl zu einem korrekten Modell zu kommen. Der für einen Artikel in MIBA 11/2000 entwickelte Umbausatz aus 0,3-mm-Ätzblech erfordert eine gewisse Übung im Löten. Die ausführliche Bauanleitung lässt aber hier niemanden im Stich. Den authentischen Beschriftungssatz für insgesamt vier Loks der Baureihe 23 liefert Gaßner. *Otto Humbach* 





Oben und rechts: Eine BR 23 vor Umbauwagen könnte man – Epoche-IV-Fans bitte nicht weiterlesen – schon fast als „ordinär“ im eigentlichen Sinne des Wortes bezeichnen, denn derartige Garnituren sieht man auf hunderten von Fotos aus den 60er- und 70er-Jahren. Carl Bellingrodt fotografierte 23 015 mit den damals noch recht neuen Umbau-Dreiachsern am 1. November 1956 bei Welchen-Ennest. Im Modell verlässt unsere Roco-Umbau-23 014 mit ihren Dreiachsern gerade den Bahnhof Werdohl in Richtung Hagen. Die V 60 im Hintergrund geht vor einer Rangierabteilung ihren angestammten Aufgaben nach.

Vorbildfoto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Rechts: Auch vor schnellen Postzügen machte sich die BR 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke nützlich: Rolf Hahmann fotografierte den Expr 3060 mit 23 006 im Juli 1964 bei Letmathe.

Unten: Bei der Modell-Darstellung so eines Zuges kann man seine ganze „PostCollection“ einsetzen. Da bis dato noch nicht alle im Vorbildzug laufenden Wagen als Modell erhältlich sind, muss allerdings der eine oder andere Kompromiss eingegangen werden. Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass Piko zwischenzeitlich den langen Neubaupostwagen der Gattung 4ma/26 ins Programm genommen hat, allerdings vorerst nur in einer blau-beigen Epoche-IV-Version. Wir warten dringend auf das Epoche-III-Pendant.





Auf der Drehscheibe ihres Heimat-Bw Rahden präsentiert sich 24 058 im Jahr 1964.

Sie kam 1949 zur Lokversuchsanstalt, die damals noch in Göttingen residierte. Gekuppelt war 24 061 zu dieser Zeit mit dem Tender einer ausgemusterten 50, was der Lok einen großen Aktionsradius gab. Außerdem hatte sie versuchsweise ein Krauss-Helmholtz-Gestell.

Fotos: Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Die Lokomotiven der Baureihe 24 – Technik und Einsatz

Die 03 des kleinen Mannes ...

... wurden die Loks der BR 24 in Kiel genannt. Naheliegender, dass der hier aufgewachsene Michael Meinhold diesen Titel auswählte. Zu mehr ist er leider nicht mehr gekommen, weshalb sich Ludwig Fehr der Lok angenommen hat.

Meine Bekanntschaft mit der Baureihe 24 definierte sich lange Zeit ausschließlich über die verschiedenen H0-Modelle. Ein Kumpel hatte eine Trix-Express-, ein anderer eine Märklin-Maschine, während ich als Zweileiter-Gleichstromer erst viel später mit dem um Klassen besseren Fleischmann-Modell auftrumpfen konnte.

Dank zahlreicher Sonderfahrten konnte nicht nur ich später die 24 „live und in Farbe“ erleben. Auch wenn diese Fahrten mit einem vorbildgerechten Einsatz oft nur wenig zu tun hatten, war die Leistungsfähigkeit dieser 90 km/h schnellen leichten Schleppenderlok doch beeindruckend.

Waren im ersten Typisierungsplan der DRG nur Hauptbahnmaschinen enthalten, beschloss der „Engere Lok-Ausschuss“ 1928 den Neubau von Nebenbahnlokomotiven mit 15 Tonnen Achsdruck in Form der Baureihen 24, 64 und 86. Die 24 war für den Einsatz auf langen Nebenbahnen gedacht und sollte insbesondere die preußischen Baureihen P 6 (37.0) sowie die verschiedenen G 5 (54.0, 54.2, 54.6 und 54.8) ablösen.

Konstruktiv stimmt die BR 24 in vielen Bereichen mit der BR 64 überein, so erhielt 1974 z.B. die 24 009 den Kessel der 64 457. Weitere Teile waren auch mit der Baureihen 86, 87, 99.22 und 99.72 tauschbar. Der Tender 3 T 16 hingegen wurde speziell für die BR 24 entwickelt und verlieh den Maschinen dank 6 t Kohle und 16 m³ Wasser einen recht großen Aktionsradius von über 300 km.

Insgesamt wurden von 1928 bis 1940 95 Maschinen gebaut, die bereits erteilte Bestellung weiterer 20 Loks wurde zugunsten von Kriegsloks storniert. Die mit deutlichem Abstand größte Stückzahl lieferte Schichau (67), während sich Hanomag (8), Linke-Hofmann (7), Krupp (6), Henschel (5) und Borsig (2) den Rest teilen mussten.



Am 23. Juli 1956 war 24 044 noch im alten Gewand mit großen Windleitblechen und Bundesbahnschriftzug zu beobachten. Hier fährt sie um 18:40 vor P 2518 Richtung Neumünster ab. Foto: Ulrich Montfort

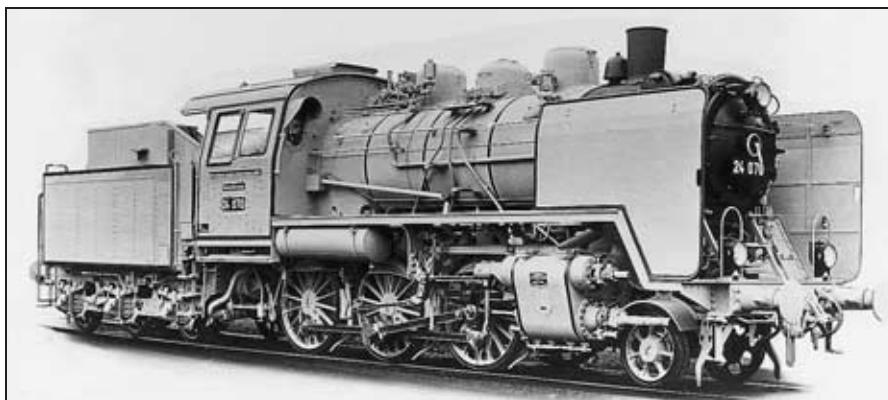
Wie bei anderen (Einheits-)Loks auch wurde die Einheitlichkeit bereits während des Baus durch zahlreiche Bauartänderungen aufgeweicht. Am auffälligsten ist ab 24 064 die durch Verlängerung des Umlaufblechs steilere Schürze, sowie der Einbau von größeren Wagner-Windleitblechen. Ab 24 071 erhielten die Loks doppelseitig gebremste Kuppel- und Laufachsen, ab 24 077 entfielen die Laufachsbremsen vollständig.

Bereits ab Werk fielen 24 069 und 070 von Borsig aus der Reihe, denn sie wurden als Mitteldruckversuchslokomotiven abgeliefert. Die hohen Dampfdrücke wurden jedoch recht bald zurückgenommen, die Loks im normalen Dienst eingesetzt und 1952 in den Normalzustand zurückgebaut.



24 001 in klassischer Pose: Die noch recht neue Lok als Standard-Lokporträt in den Dreißigerjahren. Foto: Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Unten: Die Mitteldrucklok 24 070 in einer Werkaufnahme. Foto: Borsig/Archiv Michael Meinhold





Nicht nur im Nebenbahndienst: 24 011 zieht hier den E 835 bei Flensburg. Das Zugbild ist 1956 schon von modernen Mitteleinstiegswagen geprägt. Foto: Ulrich Montfort

Links: Der Reihungsplan des E 835. Immerhin 300 Tonnen belasten den Haken der relativ kleinen 24!



Links: 1958 war 24 025 vor einem Eilzug in Kiel abfahrtsbereit. Der Fotograf notierte auf der Rückseite der Postkarte: „In Kiel vorhanden: 24 006, 011, 025, 046, 051, 060 (in Betrieb). Kalt abgestellt: 013, 029, 041, 044, 075.“ Foto: K. F. Heck/Slg. Oesterling/Archiv Michael Meinhold

Links unten: Im Sommer 1937 macht 24 024 um 16:38 mit dem P 2629 halt im Bahnhof Neckarhausen an der Strecke Rottweil–Horb. Zu dieser nachmittäglichen Zeit scheint der Berufsverkehr solche Zuglängen erforderlich zu machen. Die 24 ließ sich davon offenbar nicht beeindrucken.

Foto: Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Ein weiterer Außenseiter war 24 061, die 1949 dem RZA Göttingen, Vorgänger des BZA Minden, zugeteilt wurde. Sie erhielt den 2'2'T26-Tender einer abgestellten 50er und statt des einfachen Bissel-Gestells ein Krauss-Helmholtz-Gestell für die Vorlaufachse. Die Lok-Tender-Proportionen wichen jetzt zwar vom gewohnten Bild ab, das Laufverhalten hatte sich hierdurch aber so nachhaltig verbessert, dass die Maschine in P 8-Plänen eingesetzt wurde und Messwagen mit 100 km/h überführt werden konnten. Das RZA hatte sogar, wenn auch vergeblich, der Hauptverwaltung einen entsprechenden Umbau aller verbliebenen 24er vorgeschlagen.



24 058 zählte neben 24 047
reihe 24, die die DB noch im
Bw Rahden: Ulrich Montfort

und 056 zu den letzten drei Lokomotiven der Bau-
planmäßigen Einsatz hatte. Foto am 27.10.1962 im

Abschließend noch eine herrliche Landschaftsaufnahme, wie sie
heute nicht mehr möglich wäre: 24 067 hat am 12.7.1937 bei
Malsfeld den P 331 Treysa-Eschwege am Haken.
Foto: Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Eine der unangenehmsten Eigenschaften der BR 24 muss danach das ab ca. 70 km/h häufig sehr unruhige Laufverhalten gewesen sein. Ein Umstand, der den Maschinen bereits in den 1930er-Jahren in bayerischen Bws den Spitznamen „Steppenpferd“ eingebracht haben soll, wodurch sie im Gegensatz zu den „Bubiköpfen“ der BR 64 vergleichsweise unbeliebt waren. Beide Namen sind demnach also keine Erfindung der Modellbahnindustrie.

Auch wenn der Spitzname nichts mit nord- und ostdeutschen „Steppen“ (ein gewisser Herr Mehdorn hatte ja sogar ganz Mecklenburg-Vorpommern als „Wüste“ bezeichnet) zu tun hat, so ist

ein Großteil der 24er doch dort eingesetzt gewesen. Ende 1940 waren aber auch 28 Loks den Direktionen Regensburg und Stuttgart zugeteilt und auch die 13 von der Rbd Kassel in Nordhessen eingesetzten Maschinen waren nicht unbedingt auf Flachlandstrecken zu Hause.

Anfang 1945 war jedoch über ein Drittel des Bestandes bei der Rbd Danzig registriert, sodass nach Kriegsende insgesamt 34 Loks zur PKP kamen. Bei der DR (Ost) verblieben lediglich vier Maschinen, von denen aber 24 009 sogar noch die Computer-Nr. 37 1009-1 bekommen hat. Zur DB kamen immerhin noch 42 Maschinen, die neben den

Direktionen Köln und Hamburg insbesondere bei der BD Münster eingesetzt wurden.

Während die vier DR-Maschinen meist im Nebenbahndienst auf der ehemaligen „Kleinbahn der Kreises Jerichow II“ eingesetzt waren, kamen die teilweise mit Witte-Bleichen ausgerüsteten DB-Maschinen durchaus auch schon mal zu Eilzug-Ehren. Überwiegend stand jedoch normaler Personenzugdienst auf dem Programm, in den letzten Jahren beim Bw Rahden aber auch Nahgüterzüge. Ende 1967 wurde beim Bw Rheydt mit 24 067 die letzte DB-Lok dieser Baureihe ausgemustert.

Ludwig Fehr



H0-Modell der Baureihe 24 von Roco

Konstruktive Innovation



Seit Jahren stand ein zeitgemäßes H0-Modell der Baureihe 24 auf der Wunschliste vieler Modellbahner. Nachdem Roco die neue 64 ausgeliefert und die begehrte 24 angekündigt hatte, meinte manch einer, das Modell der Schlepptenderlok sei analog dem Vorbild konstruktiv von der 64 abzuleiten. Warum dieser Weg nicht möglich war, erläutern Franz Rittig und Bernd Zöllner.

den vielen Details weder etwas fehlt noch am falschen Platze sitzt. Sämtliche Kesselanbauten und Armaturen, Handräder und Leitungen, Ventile und Hähne (an den Ackermann-Sicherheitsventilen erkennt man sogar die Anflüthel!) befinden sich dort, wo sie hingehören. Selbst die Trittstufen vor der Rauchkammer und am Kessel unterhalb des Sandkastens hat man (neben ihrer feinen Riffelung) vorbildgerecht abgewinkelt. Sitzt die Steuerstange



ordnungsgemäß an den vorgesehenen Befestigungspunkten, insbesondere vorn, verschwindet auch die Verbiegung, mit der sie (möglicherweise) aus der Verpackung kam. Sicher wäre es vorteilhaft, würde man die Sandfallrohre ein bis zwei Millimeter länger ausführen, denn im derzeitigen Zustand enden sie gleich hinter dem Umlaufblech, was man bei einem Blick schräg von oben allzu deutlich sieht.

Der Schlepptender zeigt auf der Heizerseite ein vorbildgetreu gefertigtes Zuggestänge zur Öffnung des Wasserkastendeckels – Beleg dafür, dass die 24 054 planmäßig auch unter elektrischer Oberleitung fuhr. Der hohe Kohlenberg ist insofern zu akzeptieren, als sein „Inneres“ den für Schnittstelle und Decoder nötigen Platz zu bieten hat.

Beschilderung und Bedruckung der zur BD Köln, Bw Rheydt gehörenden Lok wurden lupenrein und größenrichtig ausgeführt. Als Gestängebauart ist an der Lok Tr 1927, am Tender Te 1927 angegeben. Ausgezeichnet entziffern lässt sich auch das Herstellerschild der Hanomag an den Zylindern. *fr*

Technik

Der Antrieb befindet sich (wie gewohnt) im Tender, jedoch wurde – vorteilhaft für Optik und Leistungsübertragung – auf den Antrieb der Lok verzichtet. Bei früheren Roco-Modellen mit zusätzlichem Antrieb der Lok fuhr diese grundsätzlich etwas schneller als der Tender, was zwangsläufig zu Schlupf an ihren Treibrädern führte. Statt besserer Trak-



Links: Der erfreulich geringe Abstand zwischen Lokomotive und Schlepptender wird optisch durch die weit in den Führerstand hineingezogenen Türen unterstützt.

Unten: Der gute alte „Keks“ entspricht exakt den seinerzeit u.a. von der Firma Erno angefertigten DB-Originalschildern der Epoche III.



tion gab es so nur Verluste durch das zusätzliche Getriebe, was zulasten der installierten Leistung ging. Zudem rollt eine geschobene Lok stabiler und ruhiger im Gleis. Unterstützt wird dies durch ein Haftreifenpaar auf der vorderen Kuppelachse zur mechanisch sicheren Mitnahme des geschobenen Lokomotiv-Triebwerks.

Durch seine fast vollständige Metallausführung erhielt der Tender ein hohes Reibungsgewicht. Für den Einbau eines Decoders braucht zunächst lediglich der aufgerastete Kohlenkasten abgenommen zu werden. Darunter liegt die Leiterplatte oberhalb des Motors so weit offen, dass ein Decoder problemlos an der achtpoligen Schnittstelle an-

24 054 von der Lokführerseite: Wo immer möglich, erhielt der Kessel vorbildgerecht freistehende Armaturen, Handräder und Auftritte. Dass verschiedene Leitungen und Sandfallrohre nicht senkrecht, rechtwinklig bzw. gerade verlaufen, entspricht durchaus der Realität.





Maßtabelle BR 24 von Roco

	Vorbild	1:87/NEM	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	16 995	195,34	196,00
Lokrahmen (Pufferträger–Kuppelkasten)	9 470	108,85	109,10
Abstand Lok–Tender am Kuppelkasten:	150	1,72	2,70
Höhenmaße			
Oberkante Schornstein über SO:	4 165	47,87	48,00
Kesselmitte über SO:	2 700	31,03	30,40
Breitenmaße			
Breite Führerhaus:	3 050	35,06	35,90
Zylindermittenabstand	2 090	24,02	28,30
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	6 300	72,41	72,60
Vorlaufachse zu Kuppelachse 1:	2 700	31,03	31,30
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 800	20,69	20,65
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 800	20,69	20,65
Achsstände Lok–Tender/Tender			
Kuppelachse 3 zu Tenderachse 1:	3 170	36,44	37,75
Tenderachsen zueinander:	1 900	21,84	21,85
Raddurchmesser			
Vorlaufräder:	850	9,77	9,80
Treib- und Kuppelräder:	1 500	17,24	17,25
Tenderräder:	1 000	11,49	11,50
Speichenzahl			
Vorlaufräder:	7	–	9
Treib- und Kuppelräder:	16	–	16
Tenderräder:	9	–	12
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 025	11,78	11,50
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,00
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{min}	14,30
Spurkranzhöhe Treib- und Kuppelräder	–	1,2 _{max}	1,15
Spurkranzhöhe Laufrad und Tenderräder	–	1,2 _{max}	1,15
Spurkranzbreite:	–	0,7–0,9	0,80
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,90

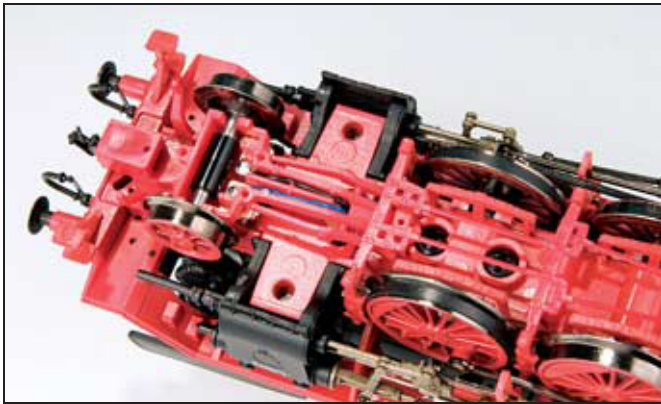
Messwerte BR 24 (Analogbetrieb)

Gewicht Lok und Tender:	375 g
Gewicht Tender:	225 g
Messergebnisse Zugkraft Ebene/Steigung 3 %:	111 g/106 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	112 km/h bei 12 V
V _{Vorbild} :	90 km/h bei 10 V
V _{min} :	5,9 km/h bei 2,4 V
Stromaufnahme max. bei max. Zugkraft:	ca. 190 mA
Auslauf (V _{Vorbild}):	ca. 76 mm
Auslauf (V _{max}):	ca. 108 mm
Lichtaustritt:	ab 5,9 km/h bei 2,4 V
Schwungscheibe: 1 (Ø 13,8 mm; Stärke 2,9 mm)	
Art.-Nr.:	62210
uvP:	€ 239,–



Präzise nachgebildet wurde das Gestänge zur fernbedienten Öffnung des Wasserkastendeckels zum Wasserfassen unter Fahrleitung.

Die zur Stromabnahme nötige Verkabelung des Vorläufers, der wieder aus zwei Halbachsen besteht, erfolgte analog der Baureihe 64.



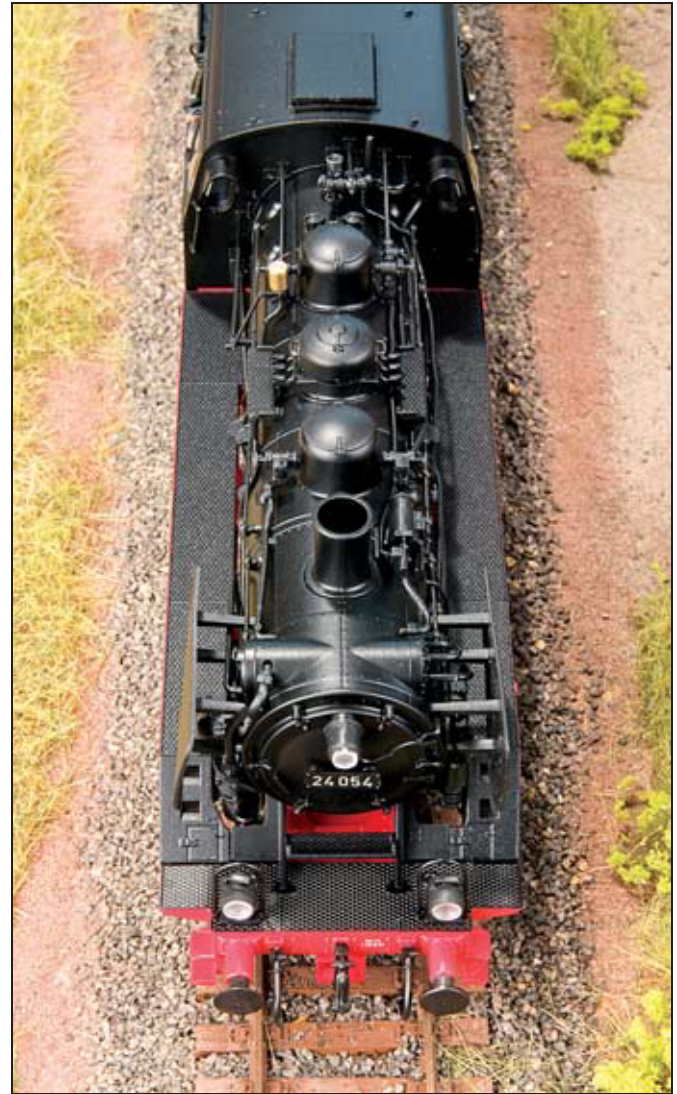
Die Nachbildungen von Kessel- und Führerhaus bestehen komplett aus Kunststoff. Im Lokomotivteil erfolgt die Stromabnahme sowohl von beiden Rädern der vertikal gefederten Treibachse als auch von der hinteren Kuppelachse über Kontaktbleche, die von oben auf den Spurkränzen aufliegen. Zusätzlich zu dieser Lösung dienen beide Räder der Vorlaufachse (aus zwei voneinander isolierten Halbachsen) der Stromabnahme. Somit haben sechs der insgesamt acht Stromabnahmepunkte immer Kontakt zum Gleis, was eine sichere Stromabnahme gewährleistet.

Dank einer recht hohen Übersetzung kommt das Modell bei relativ geringer Geräuschentwicklung der Vorbildge-

schwindigkeit sehr nahe und lässt sich präzise regeln. Der Auslauf bei schlagartiger Unterbrechung der Fahrspannung ist wegen des nicht allzu großen Durchmessers der Schwungscheibe nur gering. Wird das Lokmodell wie beim Vorbild im leichten Reise- und Güterzugdienst eingesetzt, reicht die Zugkraft völlig aus.

Der Einbau eines Dampfentwicklers ist vorbereitet. Der elektrische Anschluss mittels Brückenstecker lässt sich den Anforderungen bei Analog- bzw. Digitalbetrieb anpassen.

Die Beleuchtung der Stirnlampen erfolgt über LEDs, die als Nachbildung einer Stirnbeleuchtung mit Glühlampen ausreichend hell wirken.



Die Draufsicht zeigt den vorbildgerecht detaillierten Kessel mit sämtlichen Armaturen und Leitungen und die tadellose Gestaltung des Rauchkammer- bzw. Vorwärmerbereichs sowie der Pufferbohle. An der Stelle des (einstigen) Zentralverschlusses sitzt das DB-Lokschild.

Links: Die Getriebezahnräder der angetriebenen Achsen im Schleppender sind durch eine abschraubbare Bodenplatte aus schwerem Zinkdruckguss (zur Unterstützung der Reibungsmasse) geschützt.

Eine ausführliche Wartungsanleitung gibt in perspektivischen Bildern verständliche Hinweise für die Montage von Zurüstteilen und die Wartung. Ein Ersatzteilblatt liegt bei. Das Modell ist, in Schaumstoff gebettet, vor möglichen Transportschäden geschützt.

Fazit

Das typische Erscheinungsbild des Vorbilds wird mit diesem exzellenten Modell hervorragend wiedergegeben. Die technischen Eigenschaften entsprechen sowohl in der Ausführung als auch in Handhabung und Betrieb dem Stand der Technik; sie lassen keine Wünsche offen.

bz 

Eine fiktive Station
in der Epoche II

Der Dresdener Bahnhof in Breslau ...

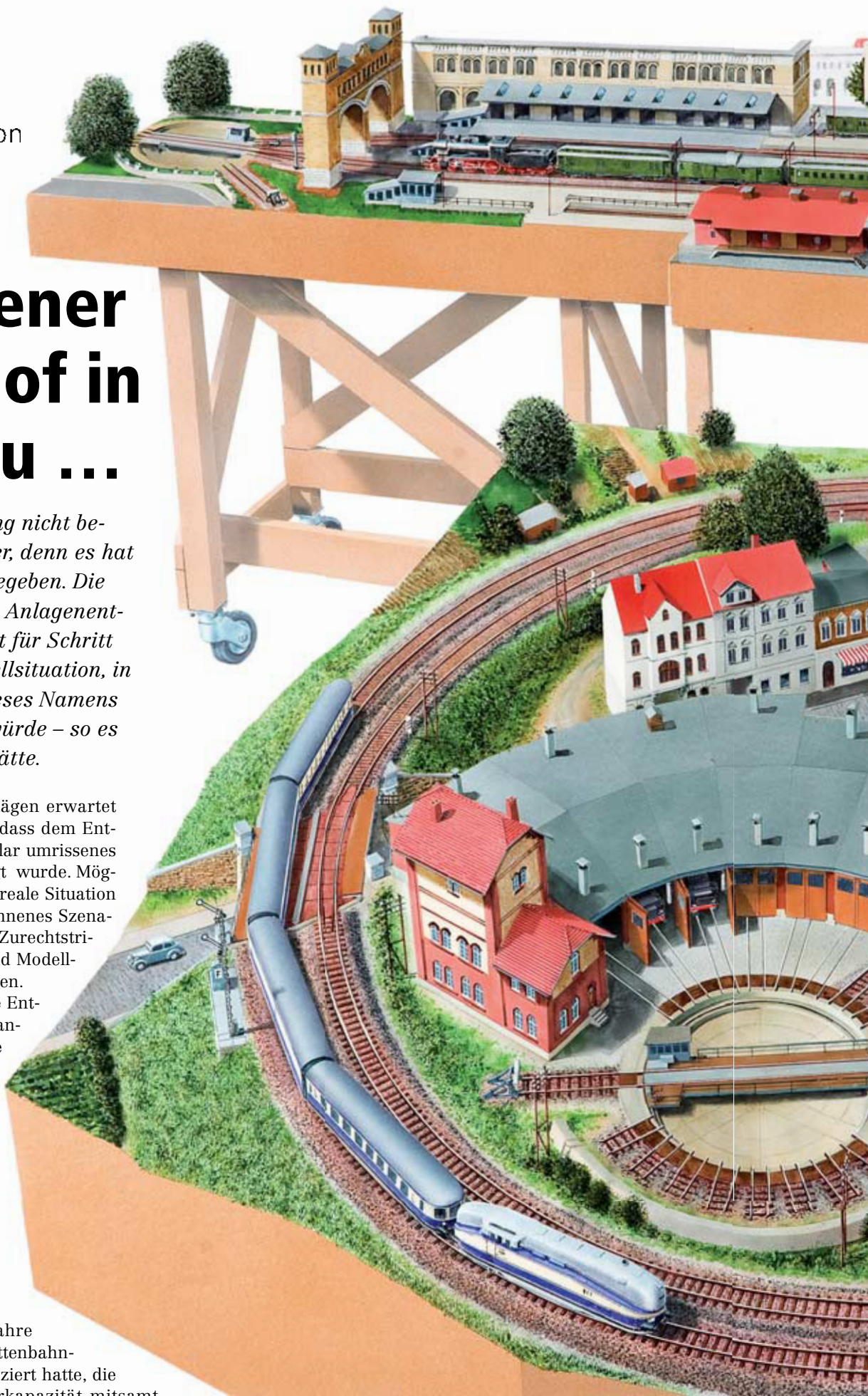
... war Ihnen bislang nicht bekannt? Kein Wunder, denn es hat ihn in natura nie gegeben. Die Entwicklung dieses Anlagenentwurfs führte Schritt für Schritt aber zu einer Modellsituation, in die eine Station dieses Namens gut hineinpassen würde – so es sie denn gegeben hätte.

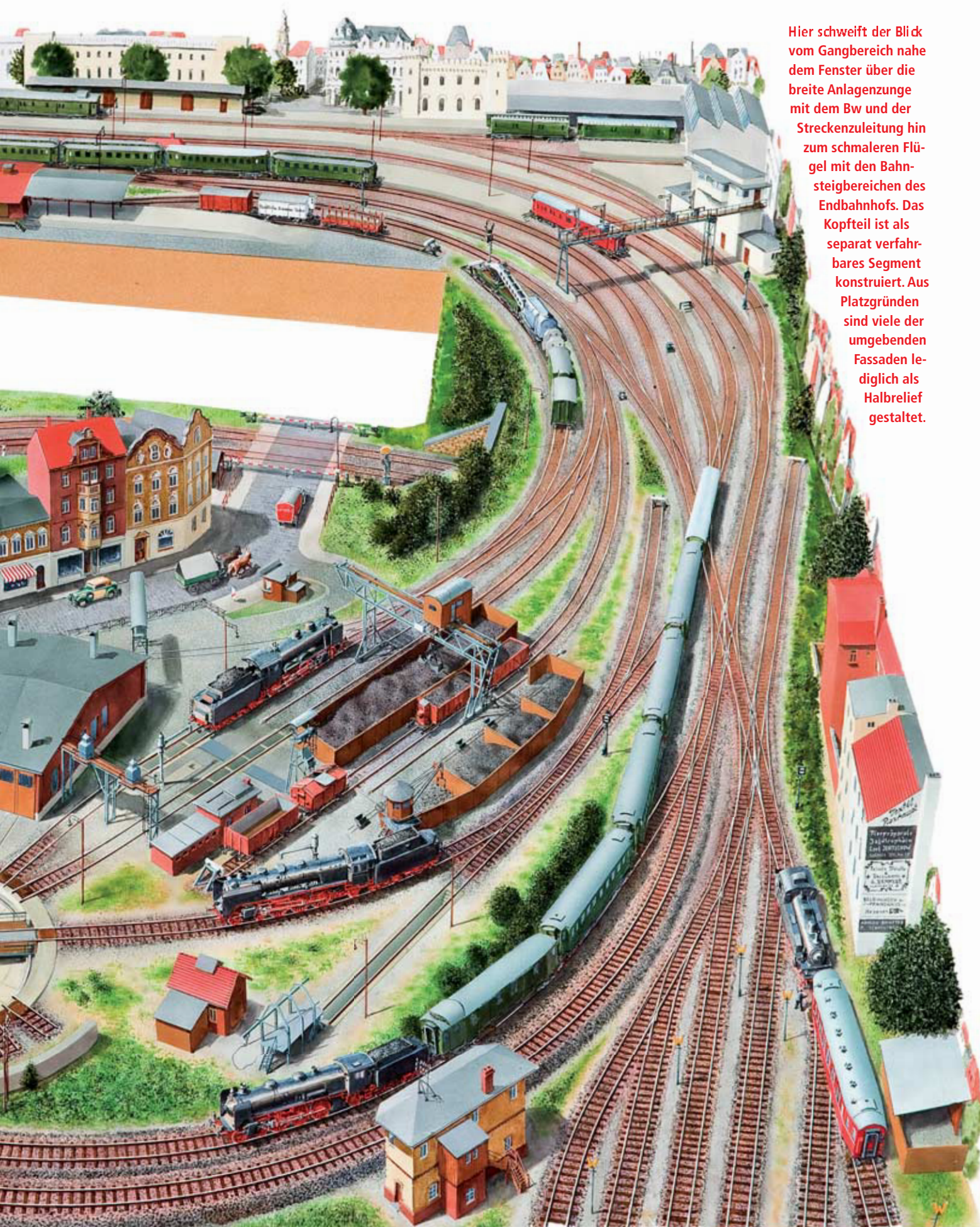
Von Anlagenvorschlägen erwartet man in der Regel, dass dem Entwurf zum Beginn ein klar umrissenes Thema zugrunde gelegt wurde. Möglichst sollte sogar eine reale Situation und nicht ein frei ersonnenes Szenario den Anlass für das Zurechtstricken der Gleislinien und Modelllandschaft geboten haben.

In diesem Fall lief die Entwicklung aber deutlich anders. Das Thema wurde erst gegen Abschluss der Gleisplanung formuliert, was wohl so ziemlich gegen alle in den Textbüchern zur Modellbahnplanung niedergelegten Grundsätze verstößt.

Pläneschmieden im Untergrund

Es ist schon etliche Jahre her, dass ich eine Schattenbahnhofs-Konfiguration skizziert hatte, die relativ große Speicherkapazität mitsamt





Hier schweift der Blick vom Gangbereich nahe dem Fenster über die breite Anlagenzone mit dem Bw und der Streckenzuleitung hin zum schmalen Flügel mit den Bahnsteigbereichen des Endbahnhofs. Das Kopfteil ist als separat verfahrbares Segment konstruiert. Aus Platzgründen sind viele der umgebenden Fassaden lediglich als Halbreief gestaltet.

einer Kehrschleifen-Durchfahrt vereinigte und dabei eine nur moderate Grundfläche bei kompakten Umrissmaßen beaufschlagte.

Die Schattenbahnhofs-Harfe war etwa als Dreiviertelkreis mit leichtem Gefälle in Durchfahrtrichtung ausgebildet. Die zugehörige Kehrschleife kommt ein Deck tiefer zu liegen und beansprucht so kaum zusätzliche Grundfläche. Ab den gestrichelten Linien erfolgt die Anbindung zum oberirdischen gestalteten Teil der Anlage.

Bis heute bin ich allerdings noch auf kein Anlagenprojekt gestoßen, worin diese Lösung einmal exemplarisch umgesetzt worden wäre. So wollte ich nun einmal selbst die seinerzeit lose zu Papier gebrachte Idee mit festen Gleisparametern durchzeichnen und auf die Einbindungsmöglichkeiten in einen betrieblich und einen thematisch sinnvollen Rahmen abklopfen. Wie geht es eigentlich mit den Gleisen an der Oberfläche weiter

– dem zweifellos wichtigeren Teil einer Anlage?

Der Anlagenkern ist als Quadrat vorgezeichnet, was für eine überzeugend durchzugestaltende Bahnlandschaft nicht viel Gutes verspricht. Von den Ausdehnungen her müsste dieser Kern bereits ab Baugröße TT aufwärts weitgehend frei in den Raum gestellt werden, um eine allseitige Erreichbarkeit zu gewährleisten. Schon in H0 wird es mit der Reichtiefe zu den mittleren Regionen mit zirka einem Meter problematisch. Ich begann zu verstehen, weshalb diese scheinbar so offenkundig auf der Hand liegende Schattenbahnhofsfigur sich bislang kaum greifbar in gebauten oder auch nur geplanten Beispielen niedergeschlagen hat.

Beflügelte Raumnutzung

Jener Typus Modellbahner, der in seiner Laufbahn Sinn und Nutzen von Schattenbahnhöfen erkannt hat, wird sich selten noch mit rechteckigen oder

gar quadratischen Anlagengrundrissen herumschlagen wollen. Eher wird er sich für zeitgemäßere Szenen und Strecken „An-der-Wand-lang“ (AdWl) erwärmen können.

Allerdings stehen der Verwirklichung vorgenannten AdWl-Ideals in vielen Wohnraumsituationen allerlei Hemmnisse entgegen: Tür- und Fensteröffnungen, freizuhaltende Durchgänge und sonstige zugänglich zu haltende Einrichtungen. Oft lässt sich nur ein begrenzter Abschnitt für eine Szenenfolge an der Wand entlang freihalten.

Und hier könnte möglicherweise doch der beschriebene kompakte „Anlagenkern“ mit dem einbeschriebenen Schattenbahnhof nutzbringend ins Spiel kommen. Man braucht sich in seinen planerischen Überlegungen schließlich nicht auf eine isoliert aufgestellte quadratische Anlage festzulegen. Vielmehr lässt sie sich auch in Kombination mit schmaleren AdWl-„Flügeln“ denken. In der hier be-

trachteten Situation der schließlich gefundenen Aufteilung in Anlagen- und Gangbereiche eine recht effektive Flächennutzung.

Der durchgearbeitete Planungsfall betrifft eine nicht aus dem Rahmen fallende Raumvorgabe. Der Grundriss könnte gut für ein typisches Schlafzimmer gelten. Kneift man die Augen ein wenig zusammen, könnte man sogar die darin übliche Stellweise des Mobiliars erkennen: kompakt in der Mitte – anstelle des Doppelbetts – der „Anlagenkern“. Daran anschließend die „Flügel“, wo sonst Nachttischchen und Kleider-

schränk stehen. Wo vielerorts die Friierkommode der Dame ihren Platz hat, findet sich hier der allemal benötigte Arbeitsplatz des Bastlers.

Zwei sich in den Raum öffnende Türen nötigen zu Überlegungen, wie zumindest bei Nichtbetrieb der Durchgang möglich bleibt. Diesem Zweck könnte ein in der Art eines Servier-Dinnetts verschiebbares Szenenstück dienen. Bei anders gelagerten Situationen könnte man darauf natürlich auch verzichten. Wie und warum ein eheliches Schlafgemach die Umnutzung zum Modellbahnzimmer erfahren könnte, soll allerdings nicht Gegenstand dieser Betrachtungen sein. So etwas mag Stoff für literarische Abhandlungen sein ...

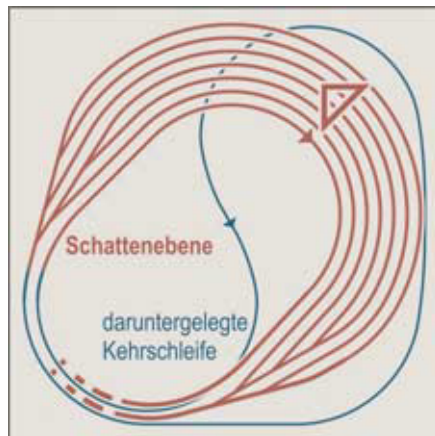
Endstation für lange Züge

Aus der gefundenen Anordnung der Anlagenteile ließ sich alsbald herauslesen, welches Streckenkonzept hier vorzugsweise umzusetzen wäre. Ganz klar sprechen die schmalen Flügel für stumpf endende Betriebsgleise. Vorzugsweise also für eine oberirdisch anzulegende Kopfstation, aber auch für zusätzliche Stumpf-Schattengleise im Untergeschoss. Im Verbund mit dem bereits eingeplanten Durchfahr-Schattenbahnhof ergibt sich dort in der Tiefe eine recht beachtliche Speicherkapazität. Erst angesichts des sich so ergebenden Angebots reifte die Idee zur thematischen und epochemäßigen Eingrenzung des Anlagenprojekts.

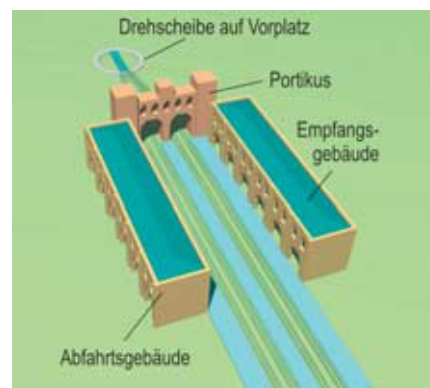
Nicht wenige Modellbahner hegen wohl doch eine mehr oder weniger stille Vorliebe für lange Reisezüge, prominente Zugläufe und deren stolze Loks – sicherlich nicht wenige Fahrzeugsammlungen dürften speziell unter diesen Gesichtspunkten zusammengetragen worden sein. Eine für solche Einsätze pas-

sende Kopfstation müsste aber eigentlich schon dem Terminus einer Metropole wie Frankfurt, Leipzig oder einst Berlin ähneln.

Das Zugangebot in kleineren Endstationen tendiert doch eher zu nachran-



Dieser Entwurf eines kompakt gebauten Schattenbahnhofs mit Kehrschleife in einer weiteren Ebene bildete die Keimzelle für den hier vorgestellten Anlagenentwurf eines fiktiven Bahnhofs in der Epoche II.

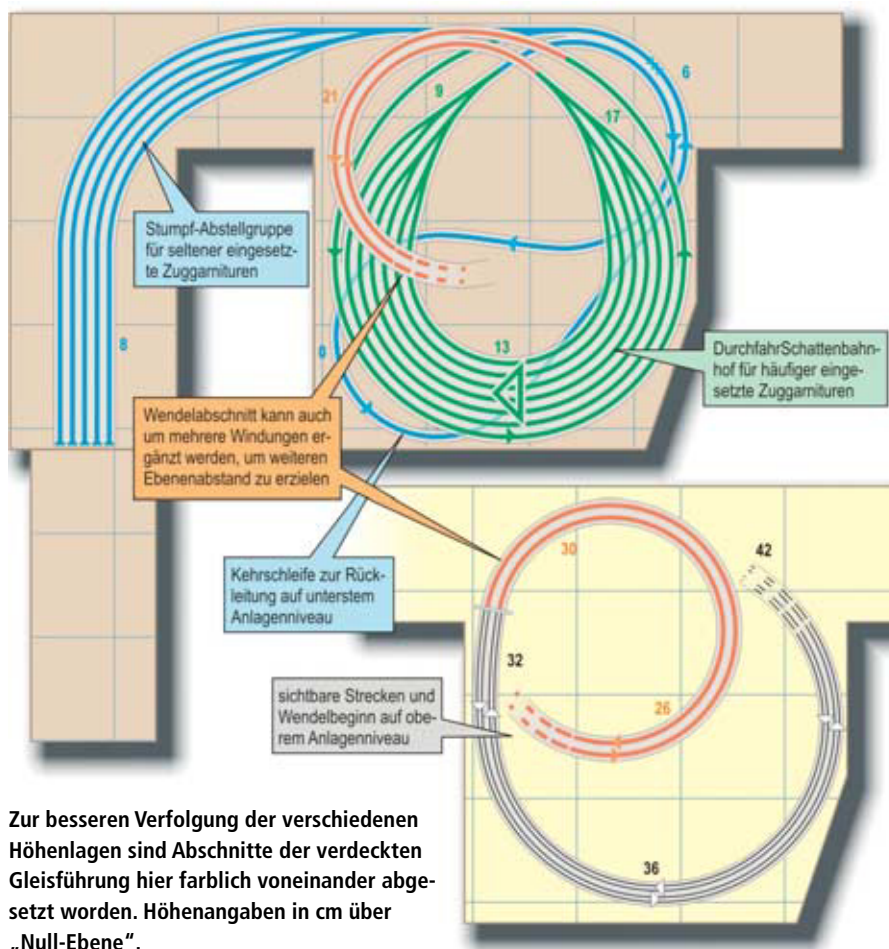


Die Auslegung des Endbahnhofs im Anlagenplan bedient sich eines klassischen Schemas, wie es Kopfstationen aus der Frühzeit der Eisenbahnen häufig aufwiesen.

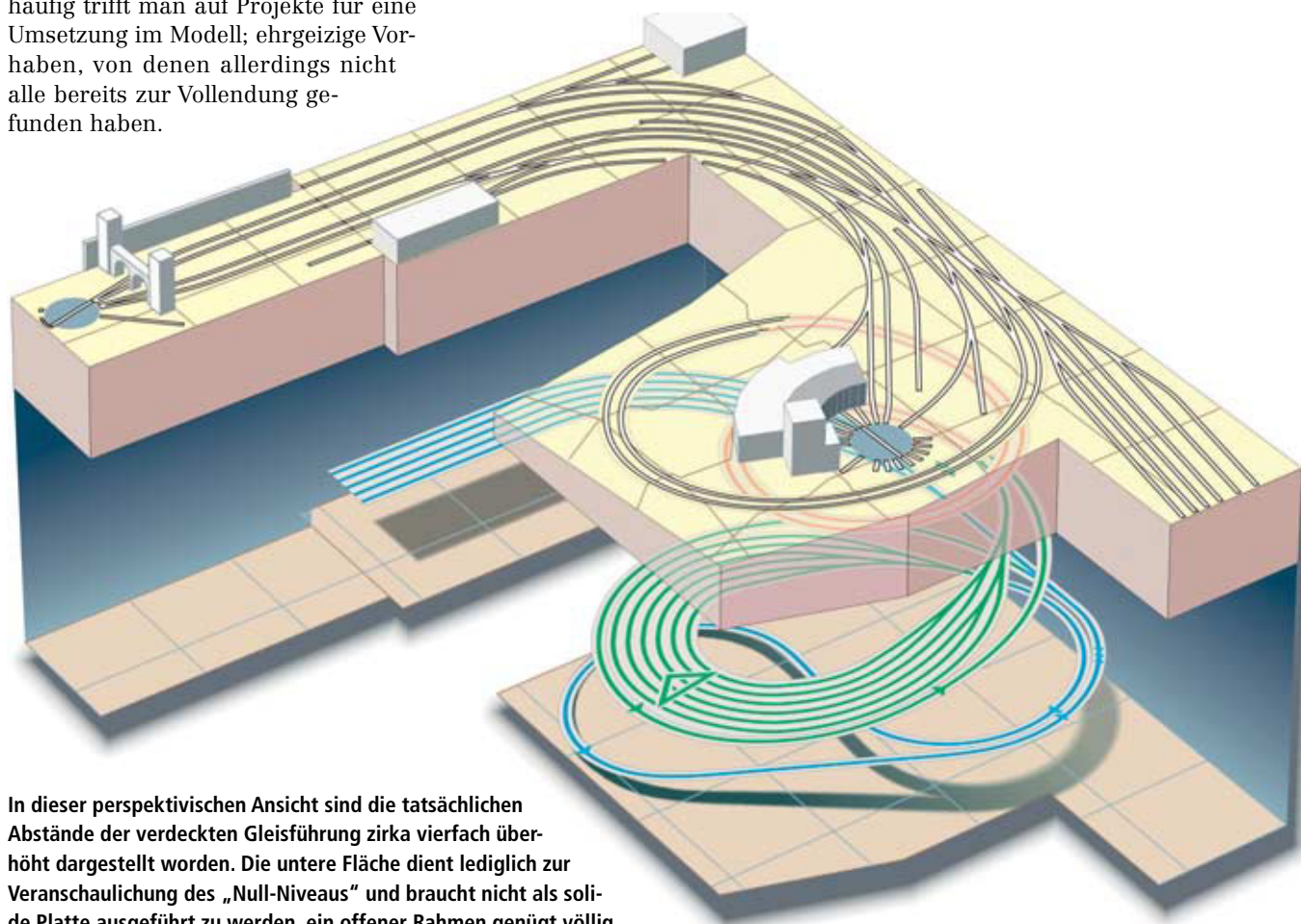
gigen Allerwelts-Garnituren. So beherrschen bereits oft Tenderloks die Szene, weil sie für die anstehenden Aufgaben unkomplizierter einzusetzen sind als glamouröse Schlepptender-Schnellzugloks. Als Beispiel nehme man den gewiss nicht unprominenten Wiesbadener Hauptbahnhof. In dieser Kopfstation ging es allezeit deutlich ruhiger zu als im nahebei gelegenen Verkehrskreuz Frankfurt – aber auch als im Durchgangsbahnhof auf dem gegenüberliegenden Rheinufer. Jenem von Mainz, das man – ohne lokale Empfindlichkeiten allzu sehr zu beschädigen – wohl als etwa gleich groß und wichtig einstufen darf.

Traum-Anhalt: der Anhalter

Besonders nachhaltige Visionen von einer großstädtischen Kopfstation löst jedoch nach wie vor der Anhalter Bahnhof in Berlin aus. Obwohl nur noch eine Minderheit Erinnerungen an diese „Mutterhöhle der Eisenbahn, wo alle Züge anhalten mussten“ mit sich trägt, ist uns das Verkehrsgeschehen dort dank reichhaltig überkommener Foto- und Filmdokumente noch immer präsent. Dementsprechend häufig trifft man auf Projekte für eine Umsetzung im Modell; ehrgeizige Vorhaben, von denen allerdings nicht alle bereits zur Vollendung gefunden haben.



Zur besseren Verfolgung der verschiedenen Höhenlagen sind Abschnitte der verdeckten Gleisführung hier farblich voneinander abgesetzt worden. Höhenangaben in cm über „Null-Ebene“.



In dieser perspektivischen Ansicht sind die tatsächlichen Abstände der verdeckten Gleisführung zirka vierfach erhöht dargestellt worden. Die untere Fläche dient lediglich zur Veranschaulichung des „Null-Niveaus“ und braucht nicht als solide Platte ausgeführt zu werden, ein offener Rahmen genügt völlig.

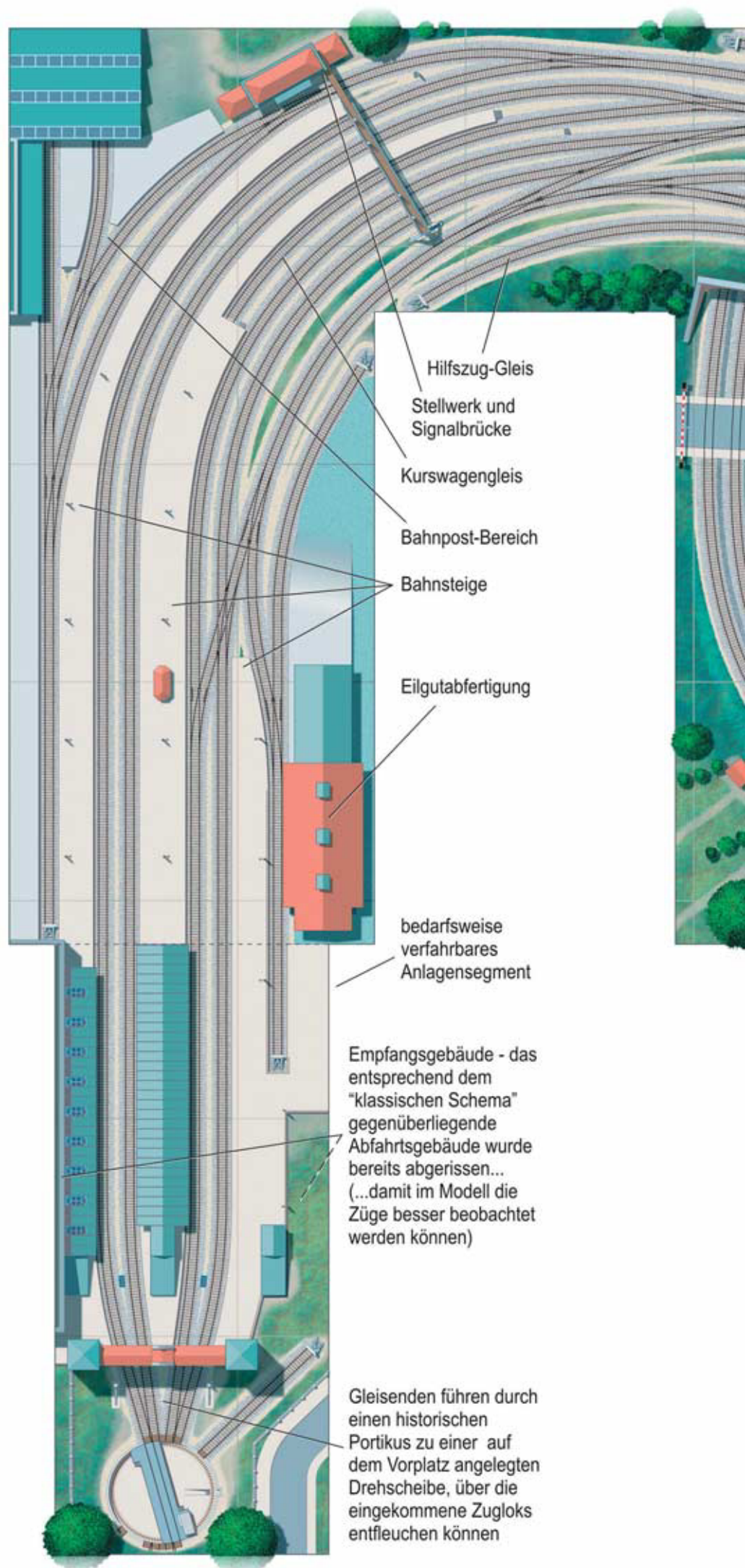
Jedenfalls bot sich hier vor dem Krieg der Reiseverkehr in kaum zu überbietender Bandbreite dar. Neben dem zum guten Teil noch preußisch geprägten Grundstock beim Rollmaterial war das neuere Reichsbahn-Einheits-Programm nahezu katalogartig vertreten. Eine besondere Würze trugen die noch häufig mit eigenem Länderbahn-Material durchsetzten Zugläufe aus Sachsen herein. Aber es tummelten sich hier auch von noch weit entfernteren Verwaltungen gestellte Fahrzeuge in wahrscheinlich größerer Vielfalt und Anzahl als sonstwo im Reich.

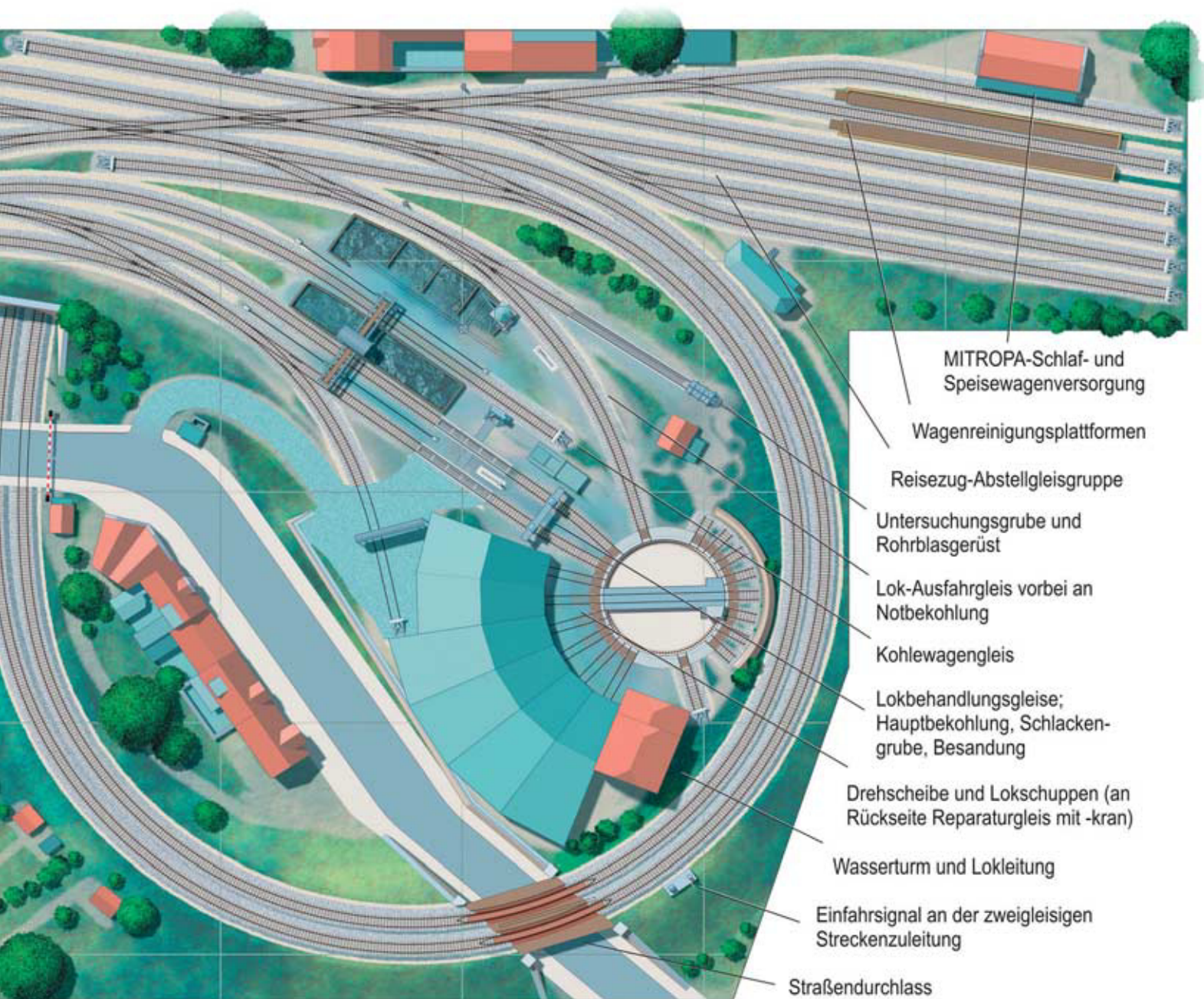
Es ist unzweifelhaft verlockend, sich im Modell solchem Verkehrsvorbild zu nähern. Aber würden nicht mittlerweile alle seriösen Ratgeber angesichts des gegebenen Raumangebots von dieser Themenstellung abraten? Den „Anhalter“ höchstselbst in den hier vorgesehenen Rahmen pressen zu wollen muss – zumal in H0 – tatsächlich als von vornherein aussichtsloses, bestenfalls karikierendes Unterfangen abgetan werden. So bleibt aber dennoch die Frage: Ließe sich eventuell ein anderes Vorbild (er)finden, anhand dessen sich ein solcherart skizzierter Zügeinsatz glaubhaft motiviert in Szene setzen ließe?

Pionierbahnhöfe

Schweifen wir einmal etwas durch Historie und Topografie: Bis in die Zwischenkriegsepoche II, in ganz seltenen Fällen sogar darüber hinaus, existierten in mehreren Städten noch Überbleibsel von Stationen, die aus den Pionierzeiten der Bahn stammten – entstanden bis ungefähr in die 1870er-Jahre hinein. Diese konnten mit Dimensionen aufwarten, wie sie für eine Modellumsetzung in dem hier abgesteckten Rahmen noch handhabbar erscheinen.

In den Anfängen nämlich wurden Bahnstrecken, überwiegend in Regie privater Gesellschaften, zunächst nur zwischen zwei wichtigen Endpunkten verlegt. So kamen viele Städte in den Besitz mehrerer separater kleinerer Kopfstationen, die jeweils einem einzelnen Zielort zugeordnet waren. Das war so in Frankfurt, Hamburg, Leipzig und etlichen Orten mehr der Fall, bevor man begann die Verkehrsströme in den großen Zentralstationen zu bündeln, die wir heute noch kennen. In Berlin selbst hielt sich dieses Schema noch lange, wenngleich die einzelnen Statio-





Der Anlagenplan für H0. Die Zimmergröße liegt bei 4,0 x 3,5 m, der Netzlinienabstand bei 50 cm. Die Minimalradien sind im sichtbaren Bereich 80 cm, im verdeckten Bereich 48 cm. Gefälle max. 1:34 / 2,95 % (Steigungen geringer). Weichen 15° / 12° (Tillig-Sortiment); 12°-Bogenweichen auf minimal 90 cm Innenradius gebogen.

nen selbst zu ähnlich stattlichen Dimensionen heranwuchsen, wie sie nicht zuletzt der Anhalter Bahnhof zeigte.

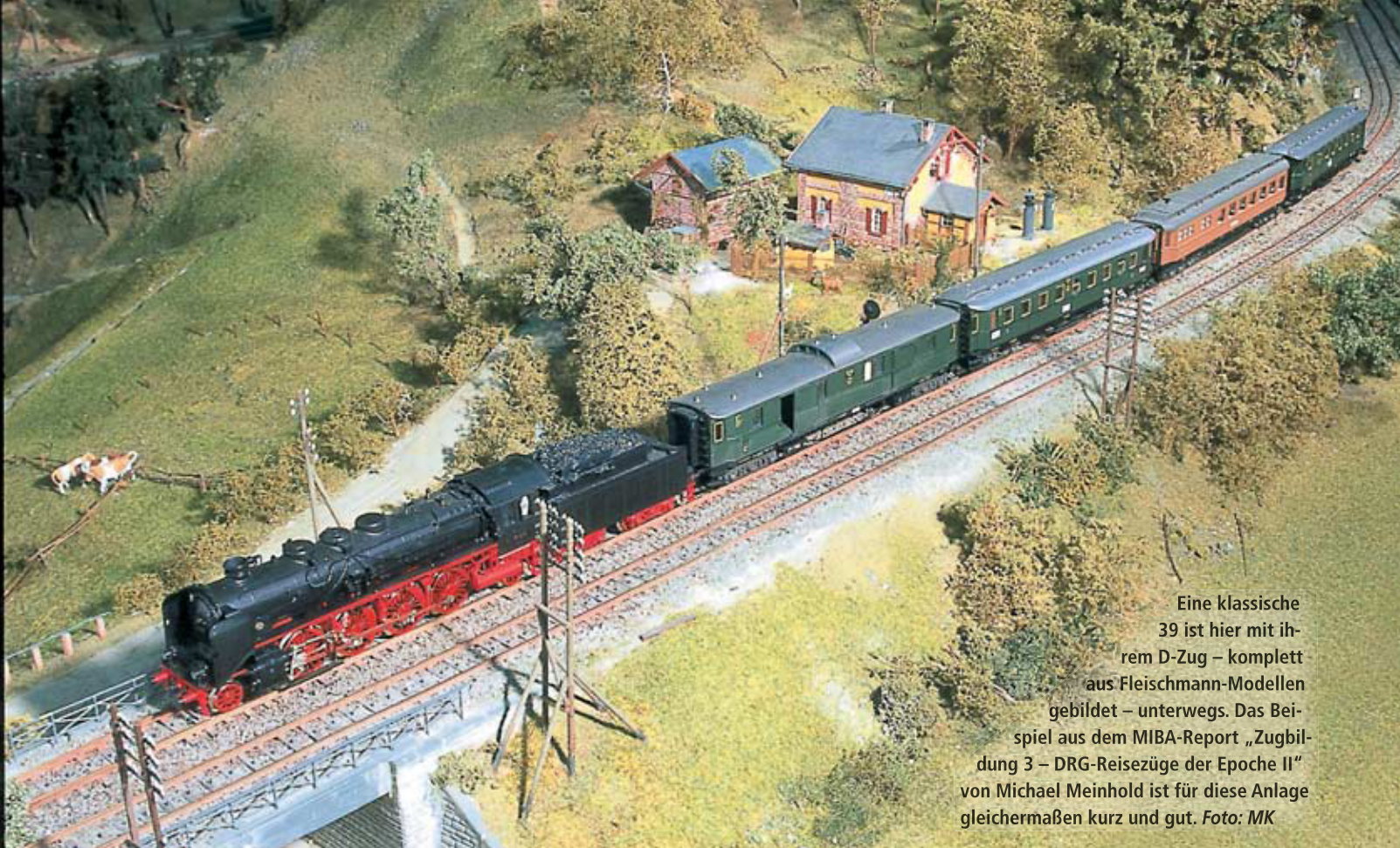
Fast durchgängiges Erkennungsmerkmal dieser Pionierbahnhöfe war ein von zwei stumpfen Rechtecktürmen flankierter Torbogen am Kopfende, im Fachjargon häufig „Portikus“ genannt. Nicht selten wurden die Gleise durch dessen Öffnungen an eine abschließende Drehscheibe geführt, damit die Loks gedreht und wieder um den mitgebrachten Verband herumlaufen konnten. Zwischen den seitlich der Gleise angeordneten Empfangs- und Abfahrgebäuden war üblicherweise noch ein Hallendach gespannt. Dies erwartete

jedoch oft ein früheres Ende als die umgebenden steinernen Bauten. Funkenflug aus Lokomotivschloten und hölzerne Konstruktionen gingen eben gerne flammende Verbindungen ein.

Zu den wenigen noch in unsere Tage nahezu unverändert überkommenen Bahnhöfen aus der Pionierzeit gehörte – als sicherlich bekanntester Vertreter – der Bayerische Bahnhof in Leipzig. Noch vor wenigen Monaten erregte Aufmerksamkeit, wie dessen Portikus in einer spektakulären Aktion vorschoben wurde. So wurde der Weiterbau der Gleise unter der Innenstadt Leipzigs hindurch zum Hauptbahnhof vorbereitet, was allerdings auch das funk-

tionelle Dasein der letzten klassischen Kopfstation in Deutschland besiegelte.

Zwei kleinere Kopfstationen fanden sich auch in Breslau, der immerhin fünftgrößten Stadt Deutschlands, bevor es mit Kriegsende an Polen fiel. Davon steht eine, vormals als „Freiberger Bahnhof“ bekannt, sogar noch in Betrieb. Es war aber der daneben gelegene einstige „Niederschlesisch-Märkische Bahnhof“, der am unmittelbarsten als Inspiration für die Auslegung in diesem Modelluniversum diente. Jenes ist zwar relativ nah neben der Wirklichkeit angesiedelt, aber hier und dort sind eben doch ein paar Dinge unterschiedlich gelaufen.



Eine klassische 39 ist hier mit ihrem D-Zug – komplett aus Fleischmann-Modellen gebildet – unterwegs. Das Beispiel aus dem MIBA-Report „Zugbildung 3 – DRG-Reisezüge der Epoche II“ von Michael Meinhold ist für diese Anlage gleichermaßen kurz und gut. Foto: MK

Im parallelen Universum

Der Verkehr Richtung Sachsen wurde tatsächlich eine Zeitlang vom „Märkischen“ aus abgewickelt, bevor er an den Zentralbahnhof Breslau überging. Mit der sich neigenden Epoche II zeigte sich jener Hauptbahnhof auch bereits recht betagt. Folglich nahm man – so jetzt die sich von der realen Entwicklung entfernende Fiktion – eine umfassende Neugestaltung der Bahnanlagen Breslaus in Angriff. (In der Realität galten Angriffe ja leider alsbald dem Nachbarvolk. Was die wesentliche Ursache dafür ist, dass heute in dessen Sprache „Wrocław“ auf den Bahnhofsschildern steht.) Als Entlastungsmaßnahme sei nunmehr die Verkehrsabwicklung Richtung Sachsen wieder in die alte Kopfstation zurückverlegt.

Zwischenzeitlich war dort ein Teil der Betriebsgebäude bereits abgerissen worden, die Anlagen dienten zuletzt nur noch als Güter- und Abstellbahnhof. Jetzt aber richtete man sie noch einmal recht leidlich für den Reiseverkehr her. Sichtbarer Ausdruck der Revitalisierung sind insbesondere das neue Stellwerk und eine Postguthalle in sachlichem Stil. Solche Interimsbahnhöfe wurden durchaus an diesem oder jenem Ort eingerichtet; manche dieser Provisorien mussten mitunter länger ihrem Zweck dienen als ursprünglich beabsichtigt.

Der neue Name lautete nunmehr „Dresdener Bahnhof“ – keine ungewöhnliche Bezeichnung, man kannte sie auch einmal in Leipzig und in Berlin. Eingedenk der Anbindung der Hauptstadt der preußische Provinz Niederschlesien ans Bahnnetz hätte der semi-fiktionale „Dresdener Bhf.“ in Breslau durchaus recht ähnliche Züge (im doppelten Wortsinn) aufweisen können, wie der „Anhalter“ in Berlin. Freilich dürften die Garnituren etwas kürzer ausgefallen und sich der Fahrplan deutlich weniger hektisch gestaltet haben. Eben just so, wie ein auf sich allein gestellter Fahrdienstleiter noch alles gut überblicken und bewältigen könnte ...

Konsequenter Personenverkehr

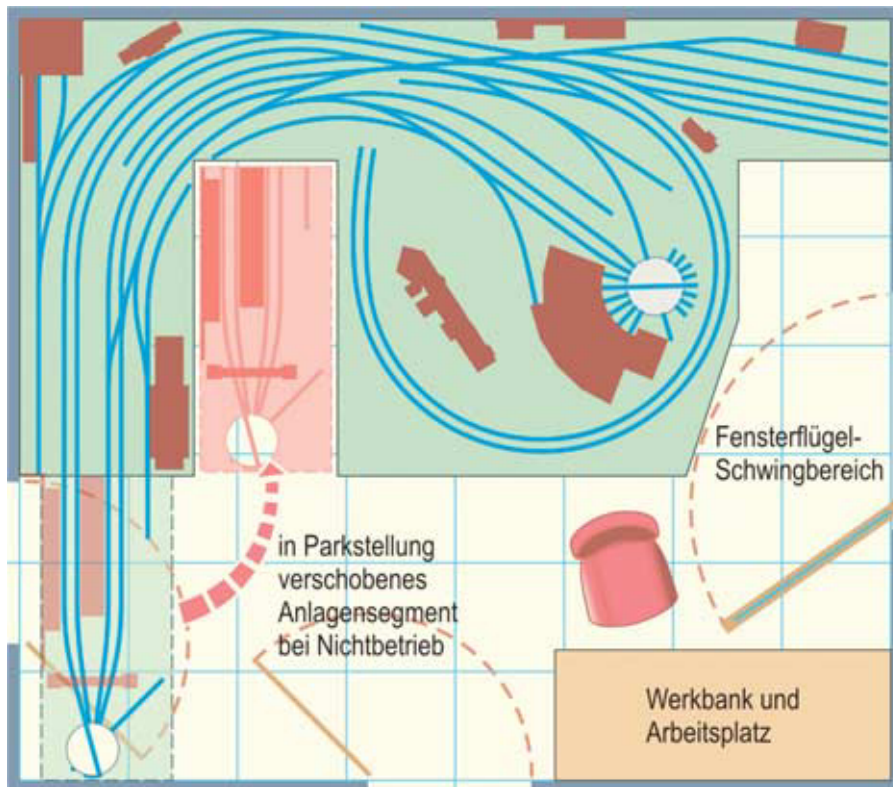
Im Modellvorschlag wird diesmal der Güterverkehr weitgehend ausgeblendet. Dafür entschädigt das Konzept aber mit einer – dem Sinn nach – praktisch vollständigen Nachstellmöglichkeit aller betrieblichen Vorgänge, wie sie sich in einem bedeutenderen Endbahnhof beim Reisezugverkehr einstellen. Und das ist gar nicht wenig: Erst mal müssen die Zugloks von den eingelaufenen Garnituren getrennt und frisch bevorratet werden. Die abgehängte Wagengarnitur wird nicht selten in die Abstellgruppe oder auf ein anderes Abfahrtsgleis verbracht. Das ist

meist die Angelegenheit einer eigens herbeigeeilten Rangierlok.

Eine ganze Fülle weiterer Rangieraufgaben stellt sich mit dem fallweisen Aus-, Um- oder Neueinstellen sowohl von Gepäck-, Post-, Kurs- oder Verstärkungswagen, als auch gelegentlich sogar Güterwagen. Es dürfte durchaus lohnen, hierzu im Vorab entsprechende Zugbildungspläne aufzustellen (Anregungen könnten da insbesondere die MIBA-Report-Bände zur „Zugbildung“ von Michael Meinhold liefern, speziell Band 3: „DRG-Reisezüge der Epoche II“).

Darüber hinaus können die Waggonreinigung, Wartung und Bevorratung, speziell auch der Mitropa-Wagen, oder die Reparatur von Schadfahrzeugen weitere Rangieranlässe bieten. Für all diese Zwecke finden sich in diesem Plan geeignete Gleisentwicklungen und angedeutete Einrichtungen. Aber die Kapazitäten sind häufig begrenzt; demnach bedarf es stets der umsichtigen Vorausplanung beim Rangieren.

So können beispielsweise die längsten Loktypen die kurze Drehscheibe am Bahnhofskopf nicht mehr nutzen, sondern müssen ihren Weg ins Bw auf anderen Pfaden suchen. Abzustellende Zugverbände müssen häufig geteilt werden. Bei der Aufstellung der Fahrpläne sollte darum genügend Luft für die nötigen Umsetzungsbewegungen belassen sein.



Die Dimensionen des Anlagenentwurfs wurden auf die Grundmaße eines „typischen Schlafzimmers“ im Wohnungsbau abgestimmt. Die gezeigten Türöffnungen müssen sich nicht exakt in der gezeigten Position befinden, aber es wäre natürlich vorteilhaft, wenn der vom verfahrbaren Anlagensegment verstellte Durchgang nur selten benutzt werden muss. Wenn sich dort keine Tür befindet – umso besser! *Alle Abbildungen: Ivo Cordes*

Die Anordnung der Anlagen-Bestandteile trägt zu einer noch günstigen Erreichbarkeit aller Gleisbereiche bei und es bleibt hinreichend Bewegungsspielraum; auch ein angemessen dimensionierter Arbeitsplatz findet Berücksichtigung. Auch hier beträgt das Grundlinienraster wieder 50 cm.

Voll gerechtfertigt ist diesmal die Einrichtung des Dampflok-Bws. Wenn gleich dieses sich im Umfang dem allgemein eingeschränkten Platzangebot beugen muss, kann es doch mit einer halbwegs lehrbuchgemäßen Ausstattung aufwarten. Die Anfuhr der Lokomotivkohle und anderer Betriebsstoffe sowie das Vorhandensein einer kleinen Eilgut-Abfertigung bietet schließlich auch – wenn auch in bescheidenem Rahmen – Entfaltungsmöglichkeiten für etwas Güterverkehr. Für die Zurechtbildung der hierbei eingesetzten Übergabeabteilungen käme es zupass, wenn insbesondere die Stumpfgleise im Untergeschoss dazu seitlich zugänglich belassen werden. (Ins Schaubild wurde das Tiefdeck nicht mit einbezogen, weil es die Darstellung zu sehr verwirrt hätte.)

Stellt man das Raumangebot in Rechnung, dürfen die Möglichkeiten des Zugverkehrs wohl als recht passabel bezeichnet werden. Der Einsatz von

„Preußen“-Garnituren mit acht und „Einheits“-Garnituren mit sieben Vierachsern ist dabei allemal drin. Es sei eingestanden, dass die Streckenentwicklung in ihrem nicht übermäßig weiten und nur von der Bogenaußenseite einsehbaren Verlauf nicht gerade das Optimum darstellt. Aber das sollte im Lichte der allgemein recht günstigen Erreichbarkeit und der Bewegungsmöglichkeiten zwischen den Anlagen teilen gesehen werden.

So dürfte es schließlich gelungen sein, ein attraktives, aber sich im ersten Moment gewiss heikel darbietendes Thema akzeptabel in Form zu bringen – wenn man nur bereit ist, sich ein klein wenig abseits der verbürgten Bahnhistorie zu bewegen. Entscheidend für ein überzeugendes Anlagenprojekt ist letztlich immer die glaubwürdige Umsetzung von vorbildnahen Szenen, deren Zusammenklang die Atmosphäre der damaligen Zeit sicher einfängt. *Ivo Cordes* 



Nochs neue Laser-cut-Pflanzen

Feines für Feld + Flur

Der Laser eignet sich besonders für feinziselierte Pflanzennachbildungen aus speziellem, farbig bedrucktem Papier, das diesjährig auf der Spielwarenmesse vorgestellt wurde. Mitte Juni wird noch die angebotenen Artefakte bereits ausliefern. Bruno Kaiser zeigt, wie die Teile zu bearbeiten sind.

Die Laser-cut-Technik beschränkt sich nicht nur auf Hausbausätze. Auch zur Gestaltung der Botanik kann man inzwischen auf feine Papierprodukte zurückgreifen, die mittels Laser formvollendet ausgeschnitten wurden. Die Firma Noch bietet in diesem Segment als Neuheit 2009 Farn, Schilf, Wasserknöterich, Kohlrabi, Rhabarber, Rüben, Zucchini und Seerosen an.

Bearbeitung

Die Vorgehensweise ist recht einfach. Aus den gelieferten Papierblättchen werden die bis auf wenige Verbindungsstege bereits komplett ausgeschnittenen Pflanzennachbildungen vorsichtig mit einer spitzen Schere oder einem schmalen Bastelmesser herausegetrennt.

Bis auf die flächig angeordneten Seerosen verlaufen an allen anderen Pflanzennachbildungen die Stängel von einem

Basispunkt in der Mitte sternförmig auseinander. Dieser Mittelpunkt ist bereits mit einem Loch versehen. Hier hindurch wird eine Stecknadel mit möglichst dünnem Kopf gesteckt, unten gehalten und die jetzt noch weit auseinanderstehenden Stielchen nach oben um den Nadelkopf gestreift. Abschließend rollt man die Rispe bzw. Blätter zwischen Daumen und Zeigefinger vorsichtig an den Stängeln zusammen. Nach Herausziehen der Nadel können die einzelnen Blätter noch ein wenig in Form gebracht werden.

Einpflanzen

Zum Einpflanzen im Gelände werden beispielsweise Farne, Rhabarber und Kohlrabi mit einer gekröpften Pinzette an den zusammengezwirbelten Stängeln gefasst, in passende Löcher gesteckt und mit einem Tröpfchen Leim im Pflanzloch festgeklebt.

Bei den Wasserpflanzen wie Schilf, Seerosen und Wasserknöterich reicht in aller Regel ein Ankleben auf der zuvor gestalteten Wasserfläche. Zumindest bei den Farnen sollte das möglichst nicht mit wasserlöslichen Klebern erfolgen, da dadurch die Papierstruktur am Klebepunkt verändert wird und sich die zuvor hochgebogenen Schilfblätter wieder zur Seite biegen.

Bei den flächig gedruckten Seerosendarstellungen kann man noch eins draufsetzen und vorsichtig mit einer spitzen Schere einige Blüten ausschneiden, deren Bätter hochbiegen und auf eine andere Blüte kleben. So bekommen auch diese Pflanzen noch etwas mehr Plastizität, denn bei echten Seerosen liegen ja auch nur die grünen Blätter flach auf dem Wasser.

Fazit

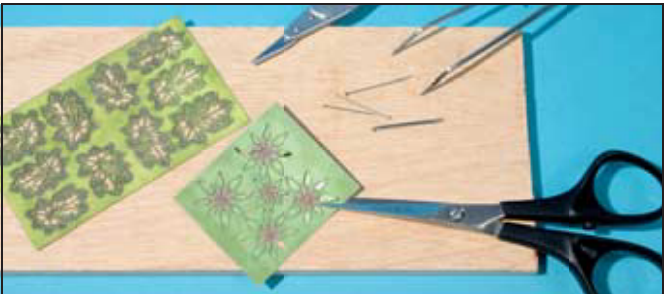
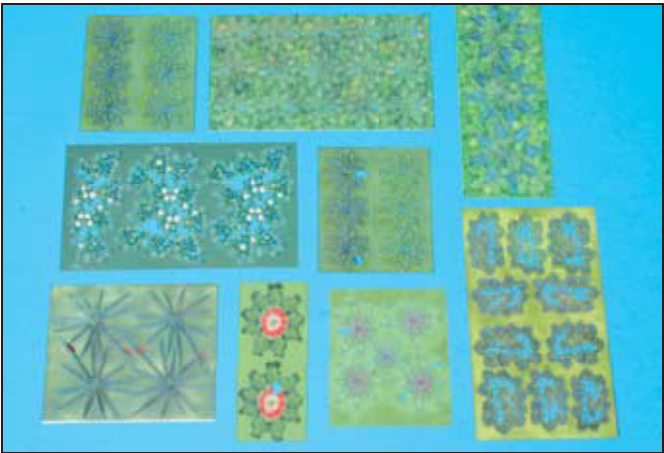
Mit den vorgestellten Pflanzennachbildungen lassen sich schöne Effekte erzielen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass das Umfeld bereits möglichst realistisch gestaltet und Büsche und Bäume der Filigranität der Laser-Pflanzen angepasst sind. Grob gestaltetes Material wirkt ansonsten absolut unrealistisch!

Wer sich mit diesem Medium auseinandersetzt, muss allerdings wissen, dass dies seinen Preis hat, wie aus der nebenstehend aufgeführten Tabelle zu entnehmen ist.

bk 



Verschiedene Pflanzenarten bilden das Laser-cut-Sortiment von Noch. Zur Verarbeitung sind Skalpell, Pinzetten und Stecknadeln hilfreich. Links: Der Schatten offenbart es: Die Blätter der Seerosen „schweben“ wirklich auf dem kristallklaren Wasser, einige Blüten stehen realistisch hoch. Daneben siedeln Schilf und Wasserknöterich.



Links: Nach Austrennen der Papierteile wird eine Stecknadel durch die Mitte des Basispunkts gesteckt, sie dient als Halter. Sodann sind die Stängel nach oben zu biegen. Daneben: Zwischen Daumen und Zeigefinger lassen sich die Stängel und Blätter vorsichtig zusammenrollen.



Der Wiesenstreifen zwischen Waldrand und Bahnstrecke bekommt durch die Farne sein aufgelockertes Aussehen. Die Wanderer schauen natürlich trotzdem nur auf die Dampflok ... *Fotos Bruno Kaiser*

Kurz + knapp			
Art.-Nr.	Bezeichnung	Inhalt	UVP
14100	Farn	6 Pflanzen	4,99 €
14102	Schilf	8 Pflanzen	4,99 €
14104	Wasserknöterich	10 Pflanzen	4,99 €
14106	Kohlrabi	6 Pflanzen	4,99 €
14108	Rhabarber	6 Pflanzen	4,99 €
14110	Rüben	15 Pflanzen	4,99 €
14112	Zucchini	10 Pflanzen	4,99 €
14114	Seerosen	30 Quadratzentimeter	4,99 €
14200	Bohnenstangen	2 Rankgestelle	4,99 €



Oben: Ausgangsbasis für den Baumbau ist die Goldrute, die im Sommer vielerorts zu finden ist. Ihre Blütenstände weisen schon recht baumähnliche Formen auf.

Links: Einer der fertigen Bäume auf der Anlage des Autors. Beim genauen Hinsehen erkennt man unter den Schaumstofflocken noch die Blüten der Goldrute.

baumähnliche Formen in passender Größe auf – die verzweigten Blütenstände sind wie geschaffen zum Bau von Modellbäumen. Diese Idee ging mir nicht mehr aus dem Kopf und so reifte in mir der Gedanke, die Goldrute doch für den Bau von Bäumen zu verwenden.

Allerdings ist es ratsam, die Ernte erst nach der Blütezeit zu starten. Dann sind die Blüten grau, trocken und sehr flauschig. Die geernteten Zweige sollte man dann auch gleich in den nächsten Tagen bearbeiten, denn sonst wird die ganze Angelegenheit ziemlich bröselig – und unsere Goldrute löst sich in Wohlgefallen auf.

Da die Stängel von Natur aus sehr dünn sind, müssen sie etwas verstärkt werden, dann lassen sie sich später auch besser auf der Anlage anpflanzen. Als Basis für den zukünftigen Baumstamm nimmt man einen herkömmlichen Q-Tipp, halbiert diesen und steckt den dünnen Zweig der Goldrute in den hohlen Q-Tipp hinein. Damit hat man schon einen passabel stabilen Stamm. Weitere Stängel können dann noch zusätzlich mit Sekundenkleber an den Tipp geklebt werden. Das sieht zwar zunächst noch nicht sehr baumähnlich aus, aber das kommt noch – je nach Größe und Volumen des Baumes wer-

Modellbau mit Naturmaterial

Preiswerte Bäume – selbst gebastelt

Eine einfache Methode zum Selbstbau von Bäumen zeigt Lutz Schonert. Ihre Vorteile: Sie kostet kaum etwas und geht schnell von der Hand – in kurzer Zeit kann auf diese Weise gleich ein ganzer Wald entstehen!

Bei der Landschaftsgestaltung einer Anlage stellt sich oft heraus, dass man eigentlich sehr viel mehr Bäume braucht als zunächst gedacht. Unter Verwendung von handelsüblichem Material der diversen Hersteller kann das jedoch schnell ins Geld gehen! Eine Al-

ternative ist daher der Bau von Bäumen aus Naturmaterial – eine dazu besonders geeignete Pflanze ist die Goldrute. Sie wächst praktisch überall, die krautigen Pflanzen erreichen immerhin eine Wuchshöhe von fast einem Meter. Ihre Blütenstände weisen schon

den dann weitere Stängel angeklebt, bis das gewünschte Volumen erreicht ist.

Es ist ratsam, die Klebestellen des frischverklebten Bäumchens bis zum nächsten Tag gut austrocknen zu lassen, auch Sekundenkleber hält nicht sofort überall. Bei meinem ersten Baum lösten sich daher die frischgeklebten Zweige bei der weiteren Bearbeitung teilweise wieder vom Stängel – dafür klebte das Zeug dann wunderbar zwischen den Fingern. Aber ähnliche Erfahrungen hat wohl jeder Modellbahner schon einmal gemacht.

Also, wenn alles gut getrocknet ist, wird unser Werk mit einer Schere in eine annähernde Baumform gestutzt. Die abgeschnittenen kleineren Äste kann man mit Flockage versehen und hat dann schon Büsche oder Sträucher, je nach Größe des abgeschnittenen Materials. So etwas wird ja ebenfalls reichlich beim Anlagenbau benötigt.

Im nächsten Arbeitsschritt wird der Stamm gut mit Holzleim getränkt, auf den reichlich ganz feiner Sand gestreut wird. Durch diesen Arbeitsschritt ergibt sich auf dem Stamm eine feinstruktu-



Zum Trocknen werden die zusammengesetzten Stämme am besten einfach in eine Styroporplatte gesteckt. Nach dem endgültigen Abbinden des Klebers können die Bäume dann weiterverarbeitet werden.

Als Grundlage für den Baumstamm dient ein halbierter Q-Tipp, in den einfach ein Goldrutenstängel gesteckt wird. Weitere Ästchen können dann rundherum mit Sekundenkleber angesetzt werden.

Fotos: Lutz Schonert



rierte Oberfläche. Zwischen meinen Sandkörnern lagen auch noch ein paar Brösel „Waldboden“ von Busch, den ich nicht mehr herausgesiebt hatte. Das war aber im Endeffekt gar nicht mal so schlecht für die Struktur der Rinde.

Das untere Stammende bleibt einfach wie es ist, und dann können wir das Kerlchen in eine Styroporplatte oder Ähnliches zwecks der Durchtrocknung stecken. Da ja reichlich Leim drauf ist, läuft nach dem Einstecken zum Trocknen immer auch etwas nach unten. Das ergibt dann einen Wulst und sorgt so gleich für eine richtige untere Stammform. Als Nächstes verpassen wir dem getrockneten Stamm mit handelsüblicher Dispersionsfarbe eine braune bis graue Farbgebung.

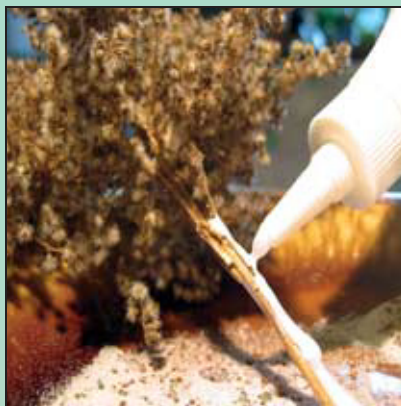
Nach dem Trocknen des Stammes wird der Baum in stark verdünnten Weißleim getaucht (einige zusätzliche Tropfen Spülmittel schaden auch hier nicht). Beim Eintauchen das Bäumchen ein wenig drehen, sodass auch alles mit Leim benetzt wird. Nun werden die Bäume begrünt. Dazu kommt entweder reichlich Flockage in einer Wanne und der Baum wird da hineingetaucht oder er wird einfach nur gedreht und die Flocken darübergestreut.

Ich benutzte verschiedene Schaumstoffflocken von Busch, Heki und Noch in hellgrünen, oliven und dunkelgrünen Farbtönen. Wer mag, kann dem verdünnten Weißleim noch etwas von der Farbe für den Baumstamm zugeben, bevor der Baum eingetaucht wird. Bei mir wurde bis auf den Stamm jedoch farblich alles „naturell“ belassen.

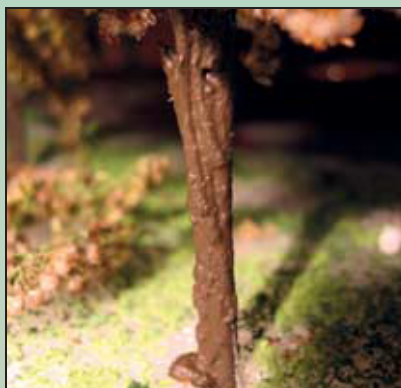
Eine Mischung von Flocken in mehreren Farben sieht meines Erachtens natürlicher aus als nur eine einzige Farbe, deswegen habe ich hier bis zu drei Sorten vermischt. Beim ersten Baum hatte ich zusätzlich Blätter von Noch aufgestreut, doch mit diesem Ergebnis war ich nicht so recht zufrieden und verzichtete bei den anderen Bäumen darauf.

Abschließend wurde der Stamm noch mit fast trockener weißer Farbe graniert, außerdem erhielten die Bäumchen noch rundherum per Sprühdose eine Prise Mattlack. Nach erneuter Trocknung konnten sie auf die Anlage gepflanzt werden. Teilweise lugen an den Bäumchen noch verschiedene naturfarbene Blütenteile hervor. Mir selbst gefällt das sehr gut, dies lässt sich aber auch durch die Einfärbung des Leims beim Begrünen verhindern.

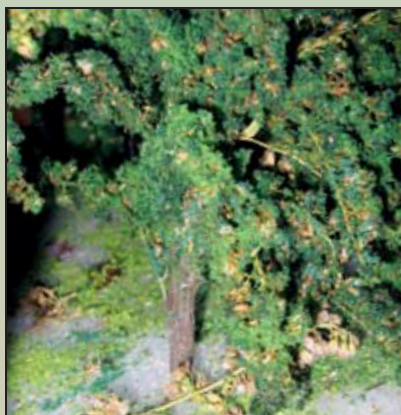
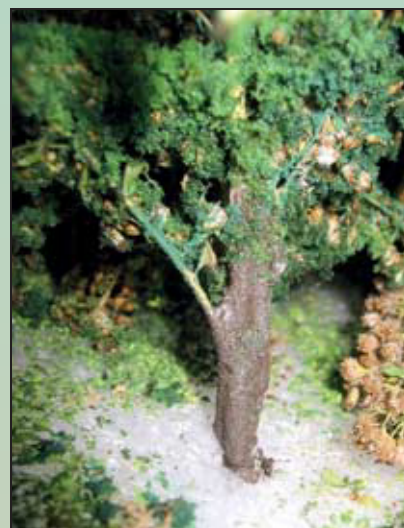
Lutz Schonert



Der Baumstamm wird satt mit Weißleim eingestrichen und anschließend Quarzsand darübergestreut. Das kann mehrfach wiederholt werden, bis die gewünschte Dicke des Stamms erreicht ist.



Die Farbgebung des Stamms erfolgte mit brauner Abtönfarbe. Nach dem Trocknen wurde mit weißer Farbe noch ganz leicht die „sandige“ Rindenstruktur betont.



Nach dem Beflocken blieben die kleinen Blüten teilweise noch sichtbar. Abhilfe schafft entweder die Zugabe von Farbe in den verdünnten Weißleim oder – nach dem Trocknen – ein weiterer Auftrag Flocken. Dabei heißt es aber aufpassen, denn die Belaubung wird schnell zu dicht. Im Bild rechts einer der fertigen Bäume auf der Anlage.





Ein kleines Stellwerk im Maßstab 1:22,5

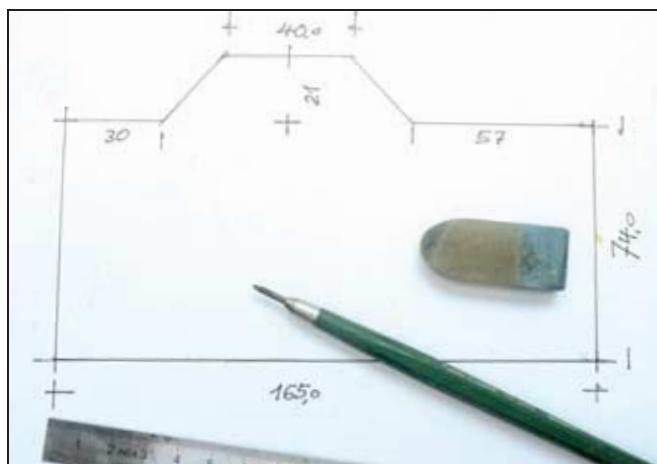
Auf der Mauer, auf der Lauer ...

... sitzt keine kleine Wanze – stattdessen fand dort auf der Schmalspur-Anlage von Franz Stellmaszyk ein Stellwerk Platz. Hier beschreibt er den Bau und die Ausstattung mit vielen liebevoll gestalteten Details.

Es heißt ja oft genug, dass man als Rentner nie Zeit hat – aber ist das einfach nur eine kühne Behauptung, oder entspricht es den Tatsachen? In meinem Fall ist da jedenfalls schon etwas Wahres dran. Durch die intensive Beschäftigung mit der Modellbahn und dem Modellbau im Maßstab 1:22,5 ist meine Freizeit nahezu vollständig ausgefüllt. Bekanntlich wird eine gute Anlage ja auch nie ganz fertig, es sei denn man baut gleich eine Neue! Das hatte ich jedoch gerade hinter mir – und schon stellte sich wieder das seltsame Gefühl ein, dass hier noch etwas fehlt.

Nun, es sollte vor allem etwas Realistisches sein und nichts, das nur deswegen auf der Anlage noch untergebracht werden muss, weil das entsprechende

Material noch zufällig übrig ist. Außerdem wollte ich eine wirklichkeitsgetreue Szenerie nach Vorbildern aus der



Allzu viel Platz stand für das Stellwerk nicht zur Verfügung. Dennoch sollten die Abmessungen einigermaßen glaubwürdig wirken. 165 mm entsprechen im Maßstab 1:22,5 rund 3,70 m, 74 mm dagegen gerade einmal 1,60 m.

Von seinem erhöhten Standpunkt hat der Stellwerker einen guten Überblick auf den laufenden Betrieb – an der maroden Bausubstanz scheint er sich nicht weiter zu stören. Aber die Kleinbahn hat eben offensichtlich kein Geld für den Unterhalt ihrer Gebäude übrig ...

Zeit so um 1950 nachbilden – etwas, was es damals noch reichlich gab. Eine gewisse Romantik sollte das neue Projekt ebenfalls ausstrahlen, also etwas für Auge und Herz ...

Nachdem ich mehr oder weniger zufällig diverse Eisenbahnzeitschriften durchgeblättert hatte, verdichtete sich die Erkenntnis, dass ich auf meiner Anlage unbedingt noch ein Stellwerk benötigte. Es sollte ein einfaches schlichtes Gebäude sein, wie es an vielen Nebenstrecken zu finden war. Auch ohne Zeichnungen hatte ich mir ein solches Modell im Kopf bereits schnell „zurechtgezimmert“ ...

Da dieses Stellwerk jetzt nun nicht so ohne weiteres motivationslos irgendwo an der Strecke stehen durfte, kam auf meiner Anlage eigentlich nur eine Stelle in Betracht. Auf dem zweiten Segment befinden sich zwei Weichen und unmittelbar daneben liegt die Entladestelle für Basaltschotter – hier herrscht immer Hochbetrieb, sodass ein kleines Stellwerk dort durchaus gerechtfertigt sein könnte.

Nachdem ich mir so gewissermaßen selbst die Baugenehmigung erteilt hatte, ging es zügig voran. Im Baumarkt waren schnell 4 mm starkes Sperrholz und 4 x 4 mm messende Vierkanteisen aus Kiefernholz besorgt. Das Mauerwerk sollte aus echten Ziegelsteinen von Bloxx entstehen (Haager Str. 8, 93155 Hemau, www.bloxx.de). Auf einem Stück Karton zeichnete ich den geplanten Grundriss auf und überprüfte, ob sich das Stellwerk an der vorge-

sehenen Stelle überhaupt realisieren ließ.

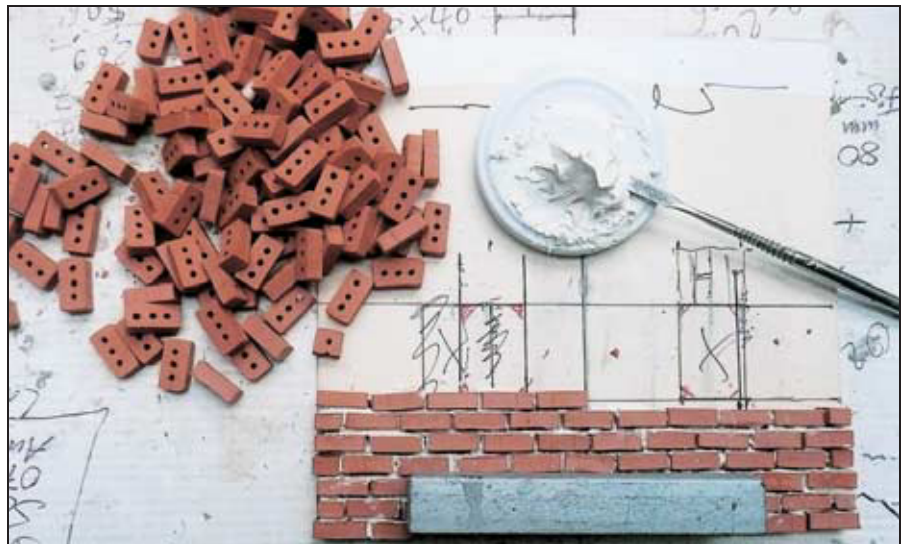
Hier stellte sich dann schnell ein „Engpass“ heraus, denn das Modell meiner IV K schrammte schon bedenklich nah an der abnehmbar gehaltenen Stützmauer vorbei, die nach hinten den optischen Abschluss der Anlage bildet. Die Mauer für das Untergeschoss konnte ich daher nicht – wie zunächst vorgesehen – einfach vor die Stützmauer setzen, denn dazu waren die Bloxx-Steine schon zu breit. Also wurden die Ziegel kurzerhand halbiert; danach konnten die Preiser-Maurer an die Arbeit gehen.

Mit Fliesenkleber setzte ich die Steine etwas unregelmäßig aufeinander. Diese kleinen Unregelmäßigkeiten sind beabsichtigt, denn damit wird gewissermaßen schon beim „Neubau“ der erste Schritt für die spätere Alterung getan. Ein Tag Trocknungszeit sollte zwischen jedem Bauabschnitt liegen, damit der Fliesenkleber richtig aushärten kann. Nach dem Trocknen verteilte ich noch feinen Quarzsand in den Fugen und fixierte ihn anschließend mit stark verdünntem Weißbleim, dem einige Tropfen Pril beigefügt wurden. Tags darauf hatte der Leim den Sand in den Fugen gefestigt.

Gleichzeitig wurden auf diese Weise die Ziegel grundiert, denn so entstand ein sogenannter „nichtsagender“ Untergrund, den ich mit stark verdünnten Abtönfarben weiter altern konnte. Mit Modellgips modellierte ich zudem noch einen teilweise abplatzenden Verputz – allzu viel Geld für den Unterhalt der Gebäude scheint meine Kleinbahn eben nicht zu haben. Außerdem sahen so in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch viele der nur notdürftig reparierten Häuser aus.

Den oberen Stellwerksraum habe ich ebenfalls zunächst aus dünnem Sperrholz gebaut, jedes Wandelement für sich. Das Fachwerk besteht aus den 4 mm starken Kiefernholzleisten, in die nach dem Zusammenbau mit einer Drahtbürste tiefe Verwitterungsspuren eingearbeitet wurden. Die endgültige Farbgebung erfolgte wieder mit stark verdünnten Farben, um die so entstandene Maserung nicht zuzusetzen.

Der Unterbau des Daches entstand ebenfalls aus dünnem Sperrholz. Durch den vorgezogenen Erker war es etwas aufwendiger zu bauen; aber so sieht es meiner Meinung nach viel interessanter aus, als es bei einem einfachen rechteckigen Grundriss ausgesehen

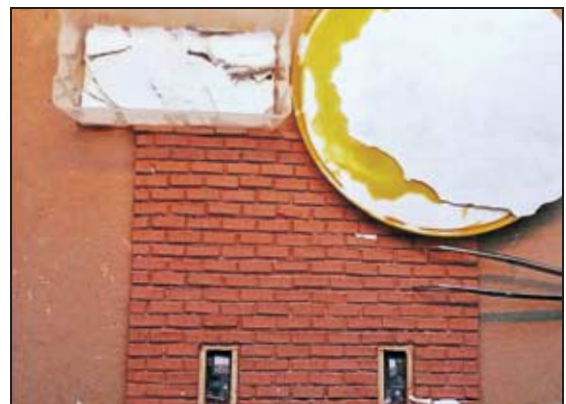


Stein für Stein entsteht aus den Ziegeln von Bloxx auf einer dünnen Sperrholzplatte als Unterlage die Mauer für den Unterbau des Stellwerks. Als Mörtel kommt hier Fliesenkleber zum Einsatz.



Links: Nach dem Aushärten des Fliesenklebers konnten die Fugen mit feinem Quarzsand gefüllt werden, auf den zum Fixieren stark verdünnter Weißbleim geträufelt wurde

Die Ziegelmauer wurde außerdem noch mit stark verdünnter Abtönfarbe gealtert. Danach erhielt sie einen dünnen Verputz aus Gips, der an einigen Stellen abbröckeln und das Mauerwerk wieder sichtbar machen sollte.



Das Fachwerk für das Obergeschoss entstand aus 4 x 4 mm messenden Kiefernholzleisten. Mit einer Drahtbürste wurde eine käftige Maserung eingearbeitet, um das Holz möglichst verwittert aussehen zu lassen.

Fotos:
Franz Stellmaszyk

hätte. Die Dachdeckung entstand aus echtem Eifeler Schiefer; die dünnen Plättchen mussten einzeln in die gewünschte Form gebracht werden. Eine langwierige Arbeit – aber die Dachfläche hielt sich zum Glück in einem überschaubaren Rahmen. Das komplette Dach wurde als abnehmbare Einheit gebaut; ich habe es mit Scharnieren versehen, sodass es aufgeklappt werden kann, um Besuchern die Inneneinrichtung zu zeigen – gerade auf Ausstellungen lasse ich die Zuschauer hier gerne einmal hineinschauen.

Innen gibt es die beiden Stellhebel für die Weichen zu sehen, in einer Ecke fand der Kanonenofen aus Blech Platz, für den Stellwerker stehen auch Tisch und Stuhl sowie ein Wandregal bereit. Nicht vergessen werden durften auch ein Telefon und die zeittypischen, noch auf dem Putz liegenden Stromkabel mit den entsprechenden Steckdosen. Ich kann mich noch gut erinnern, wie es in vielen Stellwerken ausgesehen hat, denn als Malerlehrling durfte ich seinerzeit in einer Reihe ganz ähnlicher Diensträume den „Pinsel schwingen“ – und das auch noch bei laufendem Betrieb ...

Mit etwas Fantasie und Geschick lässt sich immer etwas Einmaliges schaffen! Mir macht es jedenfalls Spaß, daher zeige ich meine Anlage auch immer wieder gerne auf Ausstellungen – so wird sie am 10. und 11. Oktober in Genk, vom 7. bis 9. November bei den Modellbahnfreunden Maifeld sowie vom 21. bis 22. November in Warley zu sehen sein. Wann werden bei Ihnen die Weichen für etwas Neues gestellt – oder haben Sie etwa keine Zeit?

Franz Stellmaszyk



Ober: Das weitgehend fertiggestellte Obergeschoss des Stellwerks; die Fensterscheiben fehlen hier noch. Das Dach soll mit echten Schieferplättchen gedeckt werden, es bleibt abnehmbar, damit die Inneneinrichtung mit Weichenstellhebel und Kanonenofen zugänglich bleibt.

Die geöffneten Fenster erlauben eine gute Einsicht ins Innere – gerade bei Ausstellungen wird so für das Interesse der Zuschauer gesorgt. Viele Details lenken hier den Blick auf sich, so etwa das Kaffeegeschirr des Stellwerkers auf dem Tisch.



Links: In einer Ecke des Raums fand der Ofen Platz, der auch gleich für den heißen Kaffee sorgt ...

Aber ob man sich hier allzu weit aus dem Fenster lehnen darf? Irgendwo wirkt die Bau-substanz doch recht baufällig ...



Aus erhöhter Perspektive besonders kritisch: ein glaubhafter Übergang zum Hintergrund der Szenerie.

Kulissen für schmale Module und Segmente

Ein hintergründiges Modellbahnthema

Modul- und Segmentanlagen haben ein kleines Manko gemeinsam: ihre recht geringe Anlagentiefe. Die Idee „Bahn in weiter Landschaft“ will sich beim Betrachten oft nicht so recht einstellen – es sei denn, man verpasst der Szenerie einen Hintergrund wie im Theater und wendet ein paar Kulissenschiebertricks an. Dr. Gebhard J. Weiß lässt hinter die Bühne schauen.

Module und Segmente sind verglichen mit anderen Modellbahnanlagenformen recht schmal. Das ist gerade ihr Vorteil wegen der Transportierbarkeit und Handlichkeit. Doch wenn es gilt, die Module als Heimanlage permanent aufzubauen, stört doch oft die mangelnde Tiefe der Landschaft – insbesondere wenn eine Längsseite an der Zimmerwand steht. Ein probates Mittel ist dort eine Hintergrundkulisse in Form einer gedruckten (oder auch gemalten) Landschaft. Sie vergrößert die virtuelle Tiefe des Segmentes oder Moduls beträchtlich und verbessert dadurch die Wirklichkeitsnähe enorm.

Bei meiner Segmentanlage habe ich einige Module mit Kulissen versehen; im Folgenden also einige „Hintergrundinformationen“. Die Ortslage von „Barthelsaurach“ ist demnächst einen gesonderten Beitrag wert.

Papier- und Fotokulissen

Der Zubehörhandel bietet auf Rollpapier gedruckte Fotokulissen an, etwa die bekannte Mittelgebirgskulisse

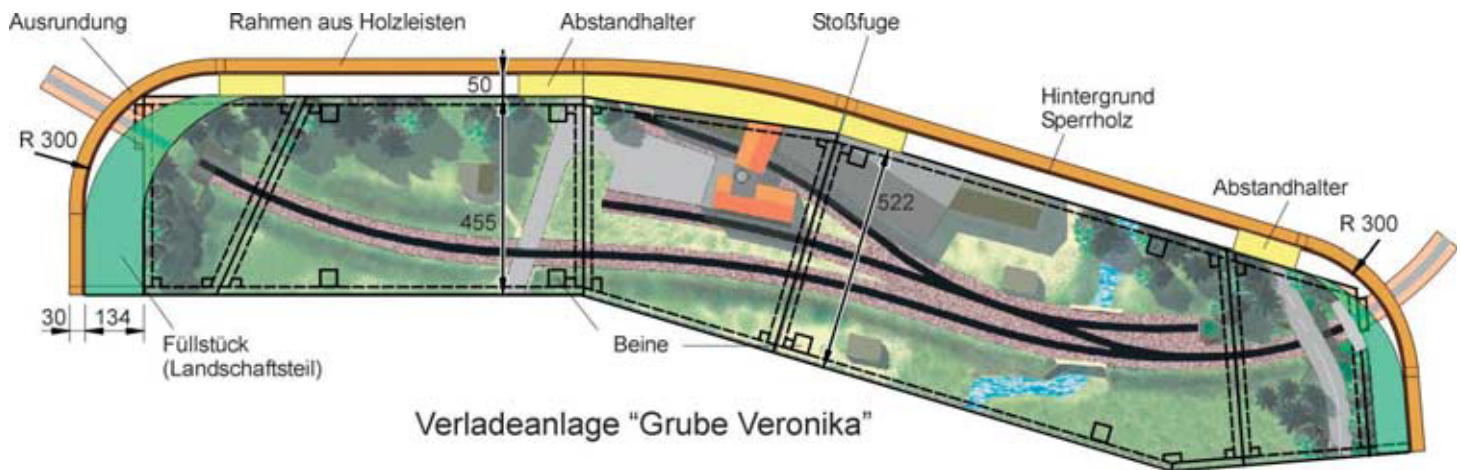
„Schwarzwald-Baar“ von Faller. Diese zeigt keine besonders spektakulären Landmarken und eignet sich gerade deswegen für viele Landschaften im deutschen Mittelgebirgsgürtel, ob Schwarzwald, Harz oder Franken. In vielen Fällen sind auch reine Wolkenhimmelkulissen ausreichend.

Wer eine spezielle Vorbildsituation nachbildet, hat heute aber auch die Möglichkeit, Digitalfotos selbst zu schießen (allerdings mit sehr hoher Auflösung, sonst wirds unscharf) und sich diese als großformatige Hintergrundposter drucken zu lassen. Wir haben

das bei Michael Meinholds „Vogelsberger Westbahn“ so gemacht, nachzulesen in MIBA 9/2004. Gegen ein mögliches Ausbleichen sollte man in jedem Fall einen UV-Schutz (Lackauftrag) mitbestellen.

Wo bringt man die Kulisse an?

Weil die Oberfläche der Kulisse glatt sein soll, ist ein direktes Aufkleistern von Papier- oder Fotokulissen auf die Wand nicht immer möglich (eine Raufaserstruktur wäre unerwünscht). Als Untergrund für die Kulisse empfehlen



Verladeanlage "Grube Veronika"

Die Segmentgruppe mit der dahinter montierten Kulisse in der Draufsicht. Der Abstand von 50 mm wird durch Abstandhalter gewährleistet. Links und rechts wurde die gestaltete Landschaft mit dicht bewaldeten Füllstücken erweitert, die dort unmittelbar an die Kulisse anstoßen. Der Kulissenrahmen ist zweigeteilt. *Zeichnung: Dr. Gebhard J. Weiß*



Links: Der Hintergrundrahmen im Bau. 30 x 10 mm-Fichtenleisten und Ausrundungen aus 13-mm-Sperrholzbögen. Die 3-mm-Sperrholzplatte so zusägen lassen, dass die Fasern der äußeren Holzlagen senkrecht verlaufen – zum leichteren Biegen! Rechts: Auf dem Boden steht der innen mit dieser Sperrholzplatte „beplankte“ Kulissenrahmen. Im Rohbau: das linke Füllstück.

sich daher dünnes Sperrholz, unbeschichtete oder beschichtete Hartfaserplatten oder auch verzugsfeste Kunststoffplatten. Diese können an der Zimmerwand befestigt sein, sodass die Module davor leicht auf- und abgebaut werden können – ideal z.B. für Fremo-Aktive, die mit ihren Anlagenteilstücken oft zu Treffen gehen.

Eine andere Möglichkeit ist es, die Kulisse direkt an den Anlagenteilstücken zu befestigen. Bei Ausstellungsanlagen kann das Vorteile für den Transport haben.

Zur Befestigung kommt Tapetenkleister oder Sprühkleber infrage. Kleister ist feucht und kann dünne Sperrholzplatten leicht verziehen, insbesondere wenn nur einseitig „tapeziert“ wird. Natürlich ist wie beim Tapezieren darauf zu achten, dass das eingekleisterete Kulissenpapier sich etwas dehnt und dass Luftblasen sorgfältig ausgebürstet werden. Die Übergänge sollten nicht übereinandergeklebt, sondern sauber gestoßen werden. Auf Kunststoff- und beschichteten Hartfaserplatten hält



Aufbringen der Hintergrundkulisse. Hier wurde zur Vermeidung von Verzug kein Tapetenkleister, sondern Sprühkleber verwendet – allerdings sind einige Fabrikate wegen Fädenziehens und ungleichmäßigen Auftrags problematisch!



Die Segmente bilden zusammen mit der Hintergrundkulisse eine „Transportkiste“, die von zwei Mann bequem zu handhaben ist. Hinten im Bild der Kulissenrahmen der linken Segmente. Rechts Staubschutz-Folienrahmen zum Überstülpen.

Kleister oft schlecht, und bei Kulissen aus dem Computerdrucker sollte man auch ausprobieren, ob die Tinte waserfest ist. Sprühkleber ist aber auch nicht unproblematisch: Manche Sorten ziehen Fäden und benetzen dadurch die zu verklebende Fläche nicht gleichmäßig. Blasen können die Folge sein. Schließlich sollte auch bei Sprühkleber die Verträglichkeit mit dem Kulissen-druck getestet werden.

Kulisse für „Grube Veronika“

Meine bereits in früheren MIBA-Heften vorgestellte Segmentgruppe „Grube Veronika“ soll künftig einmal das Untergeschoss von zwei übereinander montierten Anlagenebenen bilden. Dadurch darf die „Grube Veronika“ samt Hintergrundkulisse nur maximal 45 cm hoch werden. Der Clou ist in diesem Fall, die Hintergrundkulisse gleichzeitig als Teil eines Staub- und Transportschutzes für die Segmente zu nutzen. Für Modultreffen sollte die Kulisse jedoch auch abschraubbar sein. Gestalterisch ist außerdem natürlich eine großzügige Ausrundung an den Anlagenecken notwendig.

Eine schließlich gefundene Lösung war die, die Kulisse als selbsttragende, gebogene Schale zu bauen, aus einer leicht zu biegenden 3-mm-Sperrholzplatte, die von innen auf einen Rahmen aus längslaufenden Holzleisten und – an den Ausrundungen – aus Sperrholzspannten aufgeleimt wird. Der Kulissenrahmen ist zweigeteilt, die Stoßstelle sitzt passend zu einem Segmentstoß.

Die Kulisse ist von hinten mit den Anlagensegmenten verschraubt, aber nicht unmittelbar, sondern aus gestalterischen Gründen (darauf kommen wir noch) mit 50 mm Abstand. Hierfür wurden mehrere Abstandshalter in Form schmaler Sperrholzkästen vorgesehen. Zum Transport kann die Segmentgruppe zweigeteilt werden und die Hintergrundkulisse bleibt dran. Zusätzlich habe ich für die Vorderseite und als Abdeckung über den Segmenten einen Leistenrahmen gebaut, der mit Plastikfolie bezogen ist, vorne in Aluhülsen gesteckt wird und hinten auf der Oberkante der Hintergrundkulisse aufliegt – mehr zu diesem Thema noch zu anderer Gelegenheit.

Das Gleis verschwindet auf dieser Segmentgruppe beidseitig in Tunneln, wobei der linke Tunnelberg zunächst etwas niedrig war. Dort wurde daher ein als Berghang gestaltetes Füllstück



Wo die Straße am Modulende abgeschnitten ist, sieht man natürlich die Kante. Um diese zu kaschieren, wurde die Straße um 5 cm bis zur Kulisse verlängert, ebenso der Hügel rechts.



Die Straße verschwindet dadurch teilweise hinter der Buschgruppe. Der Hügel wurde noch begrast und links kam ein weiterer Baum hinzu. Steht dann noch ein Lkw auf der Straße, ist der Übergang perfekt.



Einige Büsche tarnen die Stelle, wo der Bach den Hintergrund berührt. Einen breiten Fluss könnte man hingegen nicht ganz so einfach verschwinden lassen ... Auch die Straße rechts verschwindet unter Bäumen.

Ursprünglich war der Tunnelberg optisch einfach zu niedrig – trotz einiger hoher Bäume, die noch hinzukamen. Das Segment wurde daher an diesem Ende verlängert.

Fotos:
Dr. Gebhard J. Weiß

Das Füllstück erhöht den Berghang, es entstand aus ein paar aufeinandergeleimten Hartschaumplatten. Ein höherer Tunnelberg wirkt einfach plausibler und ergibt einen „stimmigen“ Anlagenabschluss.



dahintergebaut, wodurch der Tunnel sehr viel plausibler wirkt. Rechts war die Felswand gleich von vornherein hoch genug.

Abstand zur Kulisse

Die Kulisse zeigt meist eine sehr viel kleiner dargestellte, weiter entfernte Landschaft als die dreidimensionale Szenerie. Die Kulisse sollte deshalb so montiert werden, dass der Betrachter denkt, dazwischen sei eine Senke. Am einfachsten gelingt das, wenn die Kulisse

se etwas tiefer angebracht wird. Auf eine besondere Detailtreue der Kulisse kommt es übrigens nicht an: Weit entfernte Hügellzüge verschwinden zumeist in der dunstigen Luft und sehen auch an klaren Tagen mehr oder weniger graublau aus.

Unbedingt zu vermeiden sind Schatten auf der Kulisse durch nahe davor stehende Bäume, Masten, Fabrik-schornsteine etc. Dazu ist es sinnvoll, die Kulisse mit einigen Zentimetern Abstand zur Landschaft anzubringen. Erfolgt die Beleuchtung der Anlage näm-

lich (wie zumeist) von oben, liegen störende Schatten auf der Kulisse tiefer als die zugehörigen Objekte. Oft genügt es schon, dass sie aus normaler Betrachtungsperspektive unsichtbar sind oder zumindest nicht stören.

Wenn keine solchen „Schattenspenden“ vorhanden sind, kann das Gelände auch direkt an die Kulisse anstoßen. Unproblematisch ist es, Buschwerk oder dichten Wald direkt angrenzen zu lassen.

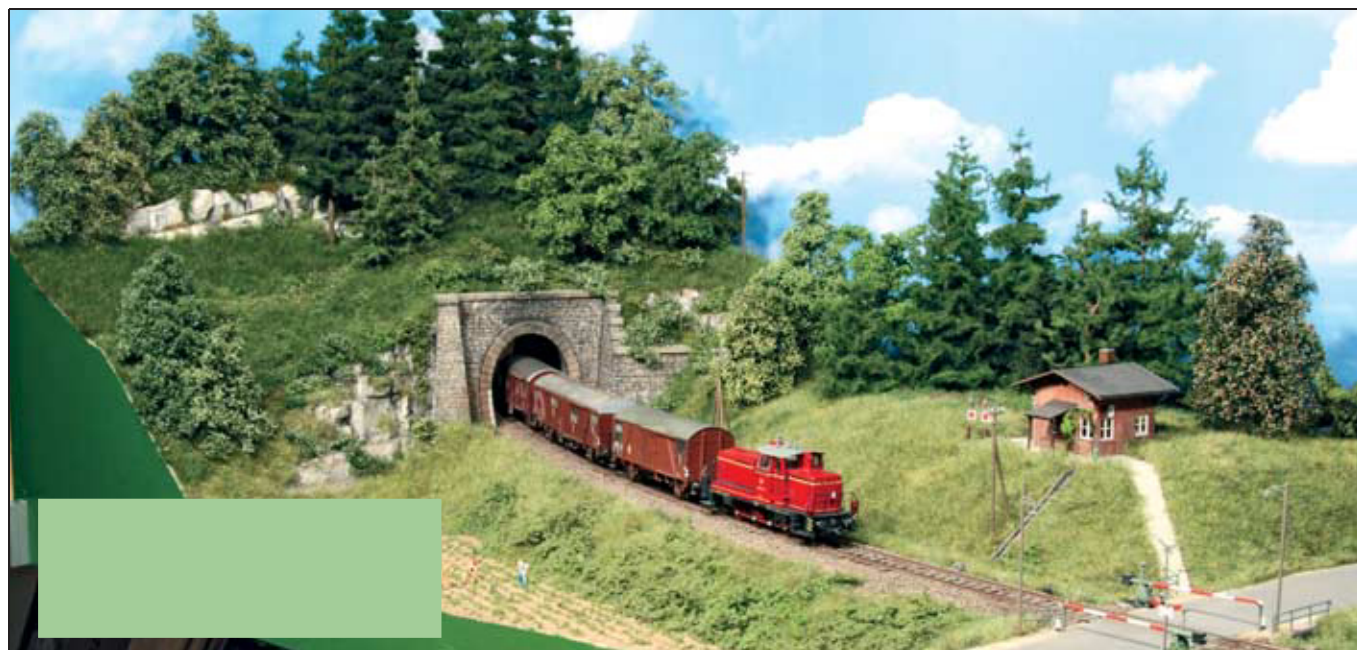
Hokus, pokus, verschwindibus

Ein echtes Problem sind am hinteren Modulrand abgeschnittene Straßen oder Bäche, weil der Betrachter erwartet, dass sich diese auf der Kulisse in plausibler Weise fortsetzen und weil die Schnittkante stört. Wenn irgend möglich, sollte man Straße, Weg oder Bach diskret verschwinden lassen: mit einer engen Kurve hinter einem Gebäude oder einer Baumgruppe.

Bei der „Grube Veronika“ wurden die 50 mm Abstand zur Kulisse dazu genutzt, die Straße etwas hinter eine Buschgruppe zu verlängern, die Schnittkante verdeckt ein vor die Kulisse gestelltes Fahrzeugmodell. Der Bach verschwindet unter Bäumen mit niedrig hängenden Ästen.

Der Klosterhof

Auf dem Klosterhof-Segment verschwindet das Gleis nach links in einem engen Einschnitt (MIBA 1/2008). Der Hügel dahinter sollte einen Klosterhof hinter einigen Bäumen erahnen





lassen. Hier ist hinter der Anlage ein Wolkenhimmelhintergrund an der Wand befestigt. Durch die Waldkulisse ist der Übergang zum Hintergrund unproblematisch.

Für den Klosterhof genügten Pappmodelle eines Turmes mit Fahnen und eines Renaissancebaus in etwas kleinerem Hintergrundmaßstab. Die Gebäude wurden am Computer als „Aus-schneidebögen“ auf der Basis von Digitalfotos einiger passender Gebäudefassaden konzipiert und Pappkerne mit den entsprechenden Ausdrucken beklebt. Auch die Dächer entstanden auf diese Weise. Vor den Gebäuden stehen große, aber nicht allzu dichte Laubbäume.

Fazit

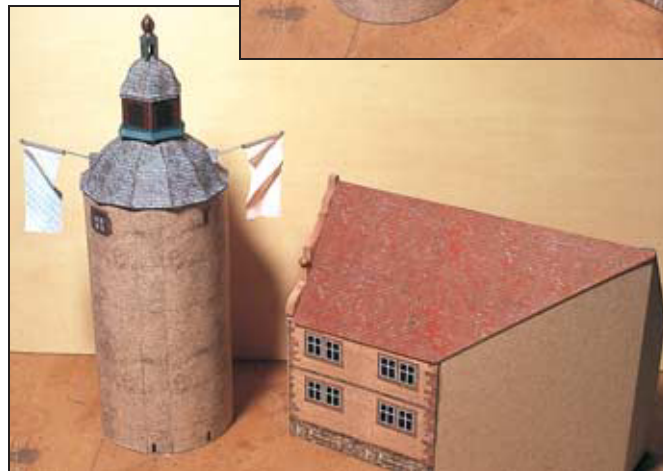
Das Thema Hintergrundkulisse ist beim Bau einer Modellbahnanlage eine sehr interessante Facette und eine Anlage kann gestalterisch erheblich damit gewinnen. Auch schmale Anlagenteilstücke, Module und Segmente lassen sich mit Kulissen ausrüsten. Ein nachträgliches Anbringen an vorhandene Anlagen ist auch möglich, wenn man einige „Knackpunkte“ beachtet.

Dr. Gebhard J. Weiß



Der Übergang zur Wolkenkulisse am Klosterhof. Klostermauer und Bäume verstecken die „Pappkameraden“ gerade so weit, dass ihre mangelnden Details nicht auffallen.

Einfach-Pappmodelle für den Hintergrund, mit Computerausdrucken beklebt. Eine fränkische und eine bayerische Fahne sorgen für einen bunten Akzent. Die „schöne Seite“ (Bild rechts) zeigt natürlich zum Betrachter hin.



Der Turm besteht aus einer Papprolle. Sein Vorbild steht in Tauberbischofsheim. Der Renaissancebau ist ein Eigenentwurf nach zahlreichen Beispielen von Schlössern oder Rathäusern in der Region. Giebelwand: 5 mm Sperrholz, Rest Pappe.

Bauten, Reklame und Bahnübergänge für W. J.

Bevor auf den folgenden Seiten genauer auf den Gebäudebau eingegangen wird, zuerst etwas Grundlegendes zu den Gebäuden von Waukesha, sowie ein paar hilfreiche Vorgehensweisen.

In den vielen Jahren als Modellbahner hat sich bei mir einiges an Gebäuden angesammelt. So findet sicher auch manch anderer in seinem Fundus bereits vor Jahren für das eine oder andere Projekt gekaufte Bausätze, halbfertig zusammengebaute, nicht vollendete Gebäude, zusammengebaute, aber nie eingesetzte Bauten oder recycelte Gebäude aus „geschlachteten“ Anlagen.

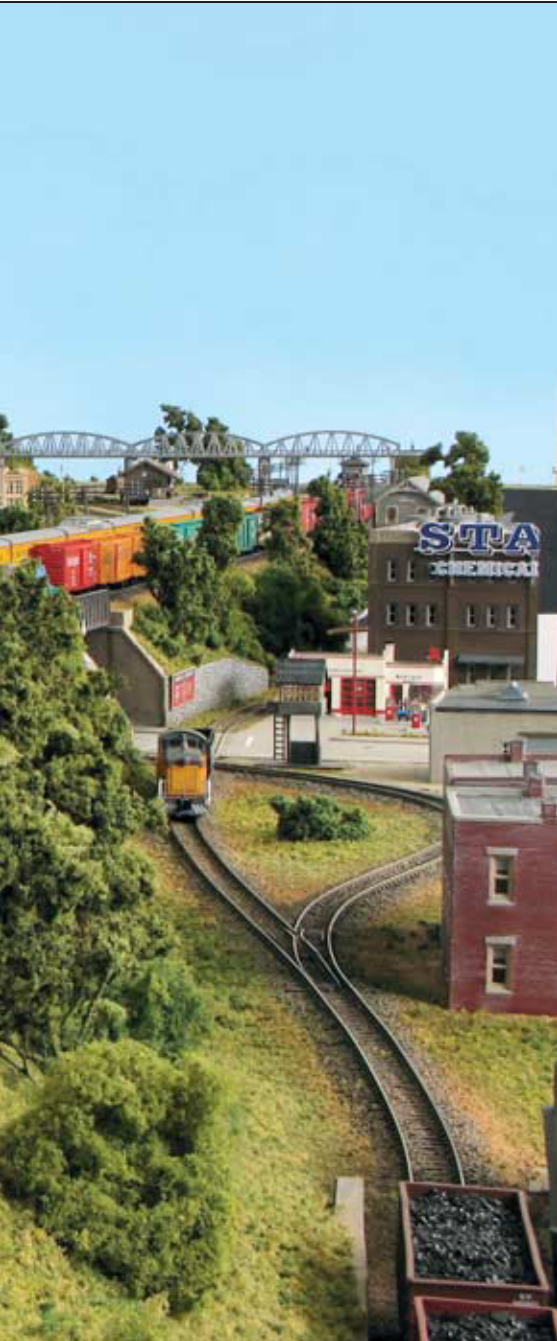
Gerade die halbfertigen sowie die zusammengebauten bzw. recycelten

Gebäude erwiesen sich bei der Gleisplanung als äußerst hilfreich. Vor allem weil man auch gerne immer wieder den gleichen Fehler begeht, für Gebäude sowie deren Umfeld einfach viel zu wenig Platz einzukalkulieren.

Ein paar meiner Gebäude sind nicht nach Bauanleitung zusammengesetzt, ich versuchte sie mit individuellen Änderungen aus der Durchschnittlichkeit zu heben. Einige Bausätze habe ich komplett verändert. Beim Gebäude-Kitbashing variere ich mit verschiedenen Bausätzen. Einige Häuser sind Eigenbauten mit überzähligen Bausatzteilen. Etliche wurden gekürzt bzw. erhielten neue Seitenteile. Aber die meisten Bauwerke konnten nicht unverändert

eingebaut und mussten den jeweiligen landschaftlichen Gegebenheiten angeglichen werden. Desweiteren sollten Gebäude belebt sein, vor allem solche, die Blickfang sind. Dabei gilt es nicht einfach, irgendwelche vorgedruckten Bildchen hinter die Scheiben zu kleben, sondern sie mit richtiger Inneneinrichtung auszustatten.

Es ist keine großartige Hexerei, es braucht nur Überwindung, mit Säge und Messer den Bausätzen zu Leibe zu rücken und etwas Neues zu versuchen. Auch wenn mal was schiefgeht, so sind die Teile nicht verloren, irgendwo passen sie garantiert. Die Vorgehensweise beim Zusammenbau dürfte (fast) jedem Modellbauer bekannt sein. Viel wichti-



ger sind so oft vergessene Kleinigkeiten, aber genau diese bringen entscheidende Unterschiede.

Durch einfache farbliche Differenzen ist es möglich, identischen Bausätzen ein vollkommen anderes Aussehen zu geben. Eine erste Behandlung mit neuer Gebäudefarbe sollte schon vor oder zumindest beim Zusammenbau erfolgen. Nur matte oder seidenmatte Farbtöne verwenden und nur mit verdünnten Farben malen! Mehrere dünne Farbschichten sind besser als eine dick aufgetragene, um das Zuschmieren feiner Details zu vermeiden. Nicht immer alles vollkommen deckend malen, durchschimmernde Untergründe geben interessante Farbschattierungen! Farbliches Hervorarbeiten von Spezifikationen (z.B. Fachwerk, architektonische Fensterleibungen) verändert das Gebäude-Gesicht.

Im Original glänzt kaum ein Gebäude so wie Plastikbausätze frisch aus der

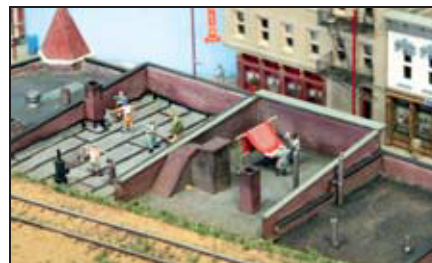
Schachtel. Durch leichtes Besprühen mit Matt- bzw. Seidenmatt-Klarlack oder Behandeln mit 96%-Isopropyl-Alkohol kann man diesen unnatürlichen Glanz beseitigen. Ein Hervorarbeiten feiner Strukturen (Holz, Ziegelmauern usw.) mit farbigem Kreidestaub oder mittels Dry-Brush-Technik (Trocken-Pinsel-Methode) und „Washes“ (waschen = stark verdünnte Farbe), egal ob mit Wasser-Plaka-Farben oder mittels herkömmlicher Modellbaufarben (Revell, usw.) wird als Alterung tituliert. Die Fixierung von Kreidestaub-Alterung erfolgt mittels einer dünnen Schicht Matt-Klarlack. Generell gilt bei Alterung „weniger ist mehr“! Also nicht maßlos übertreiben und vor allem nicht alle Bauwerke in der gleichen Art bzw. Intensität altern!

Auch sollte man mehr auf die kleinen Details der Umgebung achten, statt nur eine lieblose Gebäude-Anhäufung zu betreiben. Beispiele: Schaufenster kann man mit Inhalt ausstatten und/oder beschriften, neugierige Personen davor oder aus den Fenstern der Obergeschosse schauen lassen, unterschiedlich heruntergezogene Jalousien, Dachrinnen, Flach-Dächer mit Kühlgeräten, Wäscheleinen, Dachgärtchen, Wasserreservoir, Zeitungsspender, Briefkästen, Bänke, Telefon- und Strommasten, Laternen, Mülltonnen, Reklametafeln, Fahrräder, Feuertreppen – all das verändert das einförmige Aussehen.

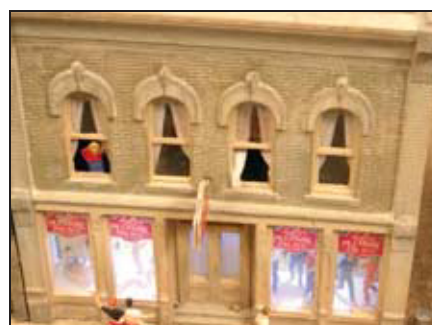
Auch gilt es, sinnlose Gebäude-Ansammlungen zu vermeiden. Überlegungen im Vorfeld können zu größerem Zusammenhang von logisch zusammengehörigen Bauwerken führen. Dabei sollte die Positionierung nach Sinn,



Unterschiedliche Dacheindeckungen tragen schon wesentlich zur Abwechslung in der Häuserreihe bei.

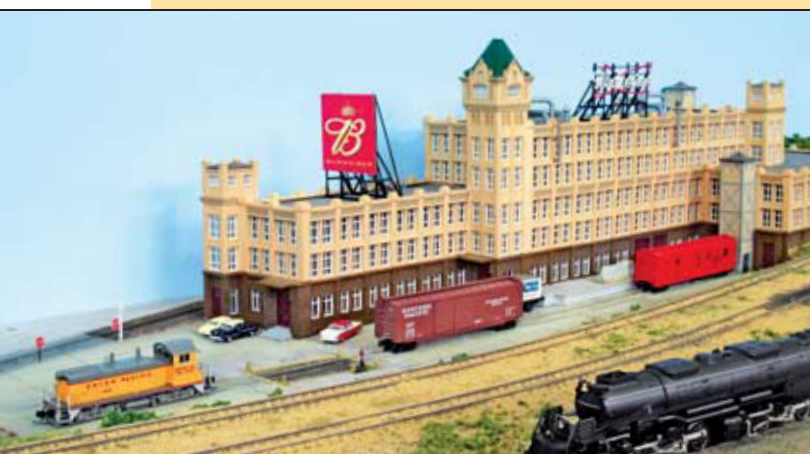


Dies wird durch die spätere Ausgestaltung mit Figuren noch betont.



Fenster sollten abwechslungsreich sein: die Figur im einen Zimmer und der herausgeworfene Vorhang sind nur zwei Beispiele dafür. Im Bild unten die fertige Straßenszene mit Häusern in unterschiedlichen Farben.





Im fertigen Zustand, mit tadellos gestalteter Umgebung, präsentiert sich die „Budweiser-Brauerei“ im schmucken Zustand. Die extra angefertigten Werbetafeln auf den Dächern sind abnehmbar; sie bereichern den Bau zusätzlich.

Verwendungszweck und in Zusammenhang mit geplanter Landschaftsform erfolgen. Nicht alle Gebäude müssen in einer geometrischen Linie stehen, vielleicht ausgenommen Stadtzeilen. Ein leichter Versatz lockert immer auf. Hanglagen bedeuten Einpassen der Gebäude in eine gegebene Topografie und nicht nur einfaches Hinkleben!

Große Brauerei

Aus zwei Kibri-Bausätzen (7222, Sioux-Schuhfabrik) und diversen Einzelteilen, die ich dankenswerterweise bei Kibri nachbestellen konnte, entstand dieses Gebäude. Zuerst habe ich mit relevanten Teilen einige Stellproben gemacht. Ich musste das Gebäude speziell örtlichen Gegebenheiten anpassen, denn es soll das hintere Zufahrtsgleis den Blicken entziehen.

Um Fehlschnitte zu vermeiden, verwendete ich eine Planungshilfe. Hierzu habe ich alle relevanten Wände mittels Kopierer vervielfältigt, diese Kopien auf Panzerkarton geklebt und ausgeschnitten. Solcherart stabilisierte Papierwände konnte ich zusammenfügen, zerschneiden usw., so lange, bis ich die optimale Gebäudezusammenstellung gefunden hatte. Fehler wanderten einfach in den Papierkorb.

Diese Vorgehensweise ist eine gute Hilfe! Man kann auf diese Weise lästige Fehlversuche an den originalen Bausatzteilen vermeiden. Vor allem, wenn das betreffende Teil nicht mehr zu organisieren ist oder wenn wegen eines einzigen verschnittenen Teils ein ganzer Bausatz neu gekauft werden müsste. Als das endgültige Gebäude feststand, begann ich mit dem Abändern von einzelnen Wandelementen und anderen betroffenen Teilen, z.B. verwendete ich von den Mauerkronen nur die Säulenabschlüsse. Ich habe das Gebäude in seiner Grundform zusammengeklebt und die Dächer als Verstärkung eingepasst. Hierbei hatte ich wiederum aus Karton entsprechende Versuchsdächer angefertigt und erst dann die endgültigen Dächer anhand der Kartonschablonen aus einer Polystyrol-Platte geschnitten.

Als nächster Schritt erfolgte die Grundfarbgebung mittels Airbrush. Ich habe ein „renoviertes Gebäude“ gewählt, auch das gibt es in den USA. Nicht alle Industriegebäude sind heruntergekommen und verwahrlost. Ich vermute mal, dass „Budweiser“ Wert auf ein gutes Erscheinungsbild legt.

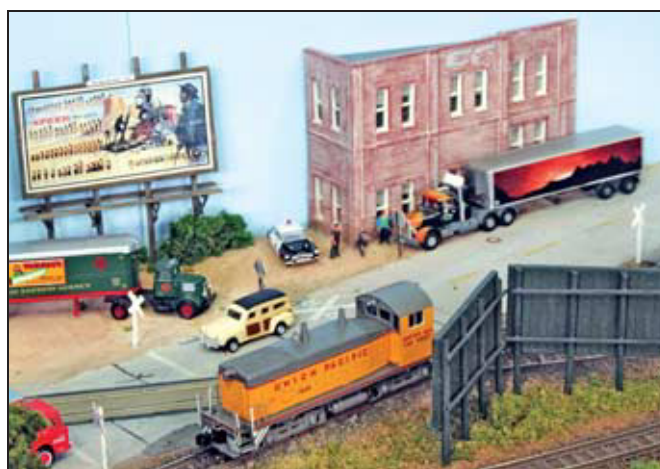
Werbung ist alles!

Wer selbst in den USA war, dem sind die allgegenwärtigen riesigen Reklame-metafeln, Neonschriften und Billboards wahrscheinlich bald nicht mehr aufgefallen. Auf Fotos, in Filmen und Publikationen fallen sie jedoch sofort auf. Also war es nur logisch, dass einzelne Firmen in „Waukesha“ entsprechend werben. Ich habe bewusst verschiedene Reklame-Typen gewählt. Im Original bestehen sie aus Metall-Konstruktionen, im Modell aus passenden Plastikprofilen.

Die erste Variante ist eine Plattenform, auf der das betreffende „Sign“ platziert wird. Plattengröße und somit auch Steheranzahl sind abhängig von Form und Abmessungen der gewählten Werbung.

Die zweite Variante war um vieles anspruchsvoller, sie soll eine Neon-Reklame darstellen. Leider konnte ich eine funktionierende in der gewünschten Ausführung nicht organisieren. Beim Stöbern in eBay fand ich ein Neon-Sign, eigentlich fürs Fenster einer 1:1-Bar gedacht. Das Foto war mir eine hilfreiche Arbeitsgrundlage. Auf passende Größe verkleinert diente es dazu, die Unterkonstruktion anzufertigen und dann den Schriftzug zu gestalten. Dieser besteht aus verschiedenfarbigen Litzendraht – eine richtige Sysiphus-Arbeit. Er konnte nicht vorgeformt werden, es ging nur Punkt für Punkt mit Pinzette, Sekundenkleber und viel Geduld. Doch das Ergebnis belohnt alle Mühen.

Plakate können zum Hingucker eines ansonsten trostlosen Umfelds werden. Der Betrachter kann minutenlang vor dieser Szene verweilen, bietet ihm doch der Schrott auf dem Brachgelände ebenso viel Abwechslung wie die Ansammlung der Plakate.



Oben: Der Blick über das Dach der Brauerei zum Verladebereich zeigt noch einmal die im Haupttext angesprochene „Leuchtreklame“ aus verklebtem Litzendraht.

Mit den Werbetafeln lassen sich sowohl Lücken im Hintergrund füllen als auch Bereiche trennen (vorne rechts).



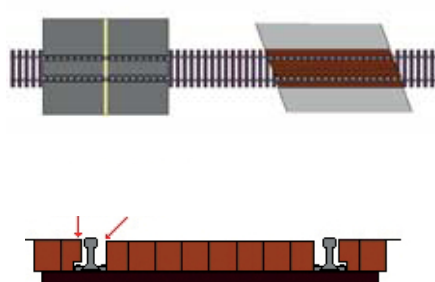


Die Fahrfläche im Ladebereich ist geschottert ...

... und geht fast nahtlos in die benachbarten Gleisquerungen über. Die Übergänge sind mit Bohlen ohne zusätzliche, innenliegende Schienenprofile gesichert.



Im Bereich der Hauptstraße erfolgte die Befestigung der Straßenquerung – passend zur Straße selbst – ebenfalls in Beton. Dieser wurde farblich etwas abgesetzt; außerdem weist er einzelne Teerausbesserungen auf.



Wichtig ist nur, dass das Füllmaterial geringfügig unter Schienenniveau liegt, damit auch eine optimale Reinigung möglich ist.

Bahnübergänge

Asphaltstraßen-Übergänge hatten den Gleiszwischenraum meistens auch mit Asphalt ausgefüllt. Als Begrenzung zur Schieneninnenseite können z.B. Schienenstücke fungieren. Auch bei Betonstraßen oder Schotterpisten waren die Gleiszwischenräume meistens mit demselben Material gefüllt. Als Abgrenzung fand man auch hier oft Schienenstücke. Diese Art ist bei einfachen Feldübergängen, aber auch in Industriegebieten bei Nebenbahnen oder Abstellgleisen zu finden.

Bohlen-Übergänge haben parallel zu den Schienen liegende Holzbohlen als Ausfüllung des Gleiszwischenraumes. Auf den Gleisaußenseiten können bei der Straßen-Heranzuführung ebenfalls Holzbohlen sein. Bei neuen Bahnübergängen, egal ob Asphalt-, Beton- oder Schotterstraße, werden sowohl Ausfüllung der Gleiszwischenräume als auch Angleichung an die Straße mit Gummipfannen ausgeführt.

Asphalt- bzw. Beton-Übergänge können mittels Plastik-, Karton-, Balsaholzstreifen usw. erstellt werden, aber auch mit Modellergips gelingt es ganz gut. Aus Holzleisten oder Streifen von strukturierten Holzplatten entstehen Bohlenübergänge. Schotterübergänge werden durch Zugipsen bzw. Überstreuen mit Schotter/Sand und anschließendes Auskratzen der Spurrillen für die Spurkränze erstellt.

Damit der so liebevoll gebaute Bahnübergang nicht zum ständigen Entgleisungsärgernis wird, sollte die Übergangskonstruktion ein klein wenig niedriger sein als die Schienenoberkanten, sodass die Lokräder sicher auf den Schienen aufliegen und nicht von den Schienen gehoben werden. Der Raum für die Spurkränze auf den Schieneninnenseiten sollte absolut sauber und vor allem frei von Schotterkörnern sein, aber auch tief genug, dass die Spurkränze nicht auflaufen. Unbedingt mit unterschiedlichem Rollmaterial testen, ob der Übergang ohne Behinderung (Auflaufen bzw. Klemmen der Radsätze bzw. der Spurkränze) befahren werden kann.

Durch leichte Anschrägung der Gleiszwischenraum-Übergangskonstruktion auf den zu den Schwellen gerichteten Seiten entsteht eine Spurkränzföhrung. Der Bahnübergang wird solcherart zusätzlich zum Eingleiser für entgleiste Radsätze.

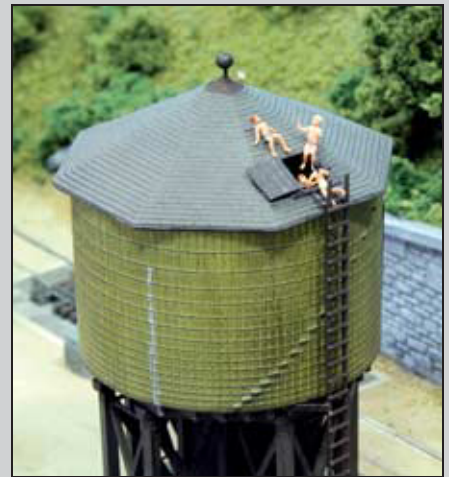
Manfred Neurauder/HM





Links: Heiterkeit über das Missgeschick anderer ist immer einen Lacher wert. Denn wer hier den Schaden hat, der hat vorher seine Ladung eben nicht richtig gesichert.

Rechts: Man meint geradezu die Widerspenstigkeit des gerollten Papiers zu spüren.





Mehr Komfort mit TrainController 7



Mit Gold zum Ziel

Der aktuelle TrainController 7 wird in drei unterschiedlichen Ausstattungen angeboten, die sich in den Ausführungen Bronze, Silber und Gold unterscheiden. Manfred Kölsch hat sich für die Profi-Version entschieden und beschreibt seinen Umstieg vom TrainController 5.8 auf die Version 7 „Gold“.

ist. Ich habe alle nutzerorientierten Dateien einschließlich .yrr, .yrs, .yra usw. im Bereich „Eigene Dateien“ in eine geeignete Dateistruktur (Abb. unten) verschoben. Zusammen mit selbsterstellten jpg-Bildern von meinen Fahrzeugen sind sie dort schnell zugänglich. Ein weiterer Vorteil ist, dass diese Dateien bei einem Backup des Ordners „Eigene Dateien“ mitgesichert werden. Der TrainController fragt nur beim ersten Öffnen nach der „fehlenden Datei“ und bietet eine Suchmaske an. Danach wird die verschobene Datei immer unter der neuen Adresse gefunden.

Beim „Aufgleisen“ einiger Fahrzeuge für die nächste Betriebssession im TC mit der Maus wurde eine weitere Neuerung sichtbar: Die Fahrtrichtung wird vor dem Loslassen der Maustaste als Pfeil sichtbar. Etwas weiter nach links bzw. rechts im Blocksymbol gezielt, und die andere Richtung wird angezeigt. So entfällt das bisher zusätzliche Öffnen von Menüs zum Befehl „Fahrtrichtung“ wechseln.

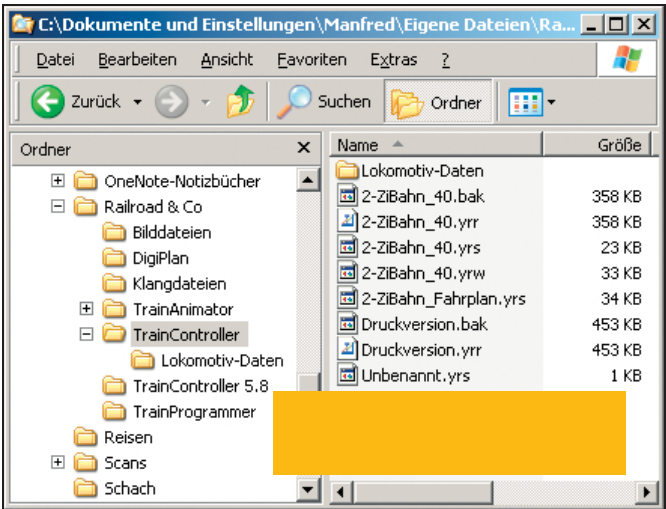
Vom Wagen zum Zugverband

Der TC 7 bietet in einem neuen Dialog die Funktion „Zugverband“ an, in dem zuvor definierte Einzelfahrzeuge zu einem Zugverband zusammengestellt werden können. Sie erscheinen dann in der Übersicht nur noch als Zug.

Bisher hatte ich alle Wagengruppen, die einen Decoder besitzen, als „Loks“ definiert, um Beleuchtungsfunktionen ansprechen zu können. Dazu kamen noch die fest zusammengehörenden

Züge für den Automatikbetrieb, sodass jedes Fahrzeug in der Liste zweimal erschien. Schluss damit!

Einzelfahrzeuge und Fahrzeuggruppen werden erst wieder in der Liste sichtbar, wenn der Zugverband aufgelöst wird. Das schafft Übersicht. Über den Dialog Zugverband kann man dem Zug weitere Loks und Wagen hinzufügen und sie in die richtige Reihenfolge bringen. Der Zug kann sowohl gekürzt wie auch aufgelöst werden.



Wagen und Wagengruppen musste man bisher als Loks definieren, um sie dann wie eine Doppeltraktion mit ihrer Zuglok in einem Zug zusammenfassen zu können. Das funktioniert auch uneingeschränkt weiter. In Version 7 können Wagen nun in ihrer Eigenschaft als Wagen eingestellt werden.

Um diese Funktion nutzen zu können, müssen im Editiermodus über den neuen Dialog „Wagen“ Eigenschaften wie Digitaladresse, Funktionen, aber auch Länge und Wagengewicht ähnlich dem Lokdialog festgelegt werden. Man vergibt dort auch einen Namen, z.B.

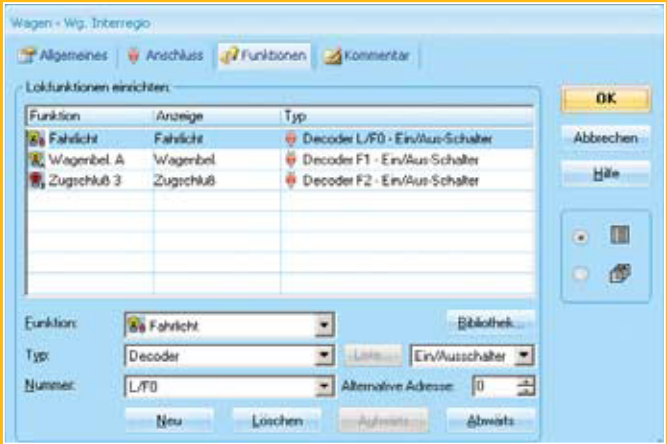
Wagen InterRegio, und ein Abbild, mit dem der oder die Wagen symbolisiert werden (Abb. ganz unten). Eine kleine Einschränkung gibt es: Soll bei einem Steuerwagen die Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechseln, muss man ihn weiterhin als „Lok“ definieren.

Umstellung

Durch die neue, flexible Zusammenstellung von Zügen müssen auch die Zugfahrten angepasst werden. Solange noch Züge aus der Vorversion in der Übersicht „Loks + Züge“ vorhanden sind, funktionieren alle zugehörigen Zugfahrten wie gewohnt. Hat man sie jedoch zugunsten der neuen Zugzusammenstellungen gelöscht, muss man in den Zugfahrten im Register Züge nun die zugelassenen Loks und Wagen/-gruppen einzeln aufnehmen. Gleiches gilt für die zugelassenen Fahrzeuge in Blöcken. Das hat u.a. den Vorteil, dass man keine neuen Züge mehr zulassen muss, wenn eine Lok nur die Wagen gewechselt hat.

Hilfreich ist die Option Kommentare zu jedem Objekt wie Lok, Wagen, Block, Weiche usw. eingeben zu können. Damit entfällt die Notwendigkeit, wichtige Daten oder Erkenntnisse in einer Extra-Datei speichern zu müssen. Kommentare sind neue Registerkarten in den „Eigenschaften“-Dialogen.

Die Eigenschaften von Einzelfahrzeugen in Zugverbänden erreicht man, wenn man die Alt-Taste drückt und das gewünschte Fahrzeug mit der linken Maustaste markiert. Danach geht es per Rechtsklick zu den Eigenschaften.



Die Fahrzeugeigenschaften können aber auch weiterhin durch Rechtsklick im Lokführerstand aufgerufen werden. Da man mehrere Führerstände gleichzeitig öffnen und deren Größe an den Bildschirm anpassen kann, ist ein schneller Zugriff auf mehrere Fahrzeuge möglich.

Bisher weniger intensiv propagiert wurde die Eigenschaft, aus dem eingegebenen Gleisplan mit seinen definierten Weichen und überwachten Gleisabschnitten einen Blockplan und die damit korrespondierenden Weichenstraßen zu berechnen. Zusammen mit der Automatikfunktion „AutoTrain“ können jetzt per Drag & Drop auch ohne A-Taste komfortabel Züge auf die Reise geschickt werden.

Ein Klick auf das Symbol „Autotrain per Drag & Drop“ und man kann mit der Maustaste Abfahrts- und Zielblock festlegen. Wenn alle Bedingungen stimmen, setzt sich der Zug sofort in Bewegung. Es ist aber auch möglich, die Fahrt wie bisher mit gedrückter A-Taste auszulösen, solange A nicht als Steuertaste (siehe weiter unten) eingesetzt ist. Die Zugfahrtregeln für diese Fahrten kann man mit dem neuen Menüpunkt „Zugfahrt-AutoTrain-Regeln“ festlegen, wobei die Auswahl genauso umfangreich ist wie unten angesprochen.

Eine ganz neue Fahrtmöglichkeit heißt Fahren mit Blocksicherung und kann über Symbole zur Fahrt nach links oder rechts ausgelöst werden. Damit erfolgt ohne vorherige Fahrtfestlegung eine Automatikfahrt, bei der TC selbst die Strecke festlegt. Vergisst man Block- und Zuglängen festzulegen, kann es passieren, dass ein Zug z.B. in ein zu kurzes Abstellgleis einfährt.

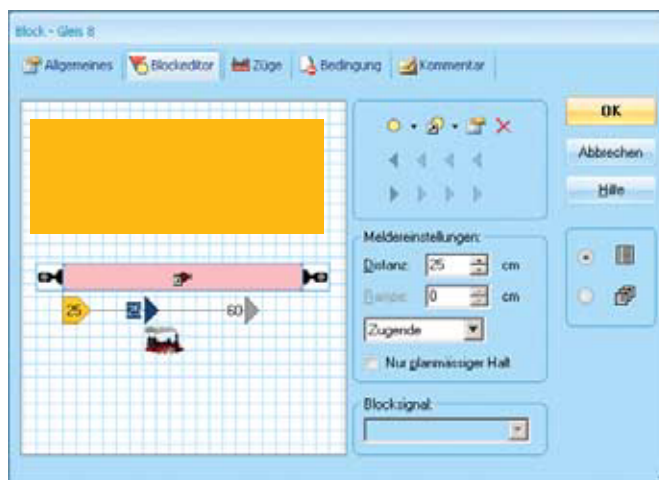
Häufig benutzten Objekten wie Weichen oder Weichenstraßen können nun Tasten von A-Z und 0-9 auf der PC-Tastatur zugeordnet werden. Sie wirken auch, wenn gerade ein anderes Fenster aktiviert ist. Man legt sie als Teil der Eigenschaften des Objekts fest. Die in der Online-Hilfe beschriebene Option „Steuertaste von Textelementen“ konnte ich nicht finden. Mit ihr soll das Anzeigen der Taste im Gleisbild in der Nähe des zugehörigen Elements als „Gedächtnisstütze“ möglich sein.

Als praxisgerechte Lösung lassen sich seltener benutzte Zugfahrten wie

automatisch startende Folgefahrten „verstecken“, dies bringt Übersicht in die Liste der Zugfahrten. Für jede Fahrt kann man in den Eigenschaften eingeben, ob sie nur im Editiermodus sichtbar sein soll.

Highlights und ihre Folgen

Neu und praktisch ist die Möglichkeit, Züge im Laufe einer Zugfahrt zu zerlegen oder zusammenzuführen, z.B. zum An-/Abkuppeln von Wagen oder um



eine Schublok an- oder abzukuppeln. Bisher eingerichtete vollautomatische Rangierfahrten erforderten einen gewissen Aufwand an einzelnen Zugfahrten und Makros, was sich nun deutlich reduzieren lässt.

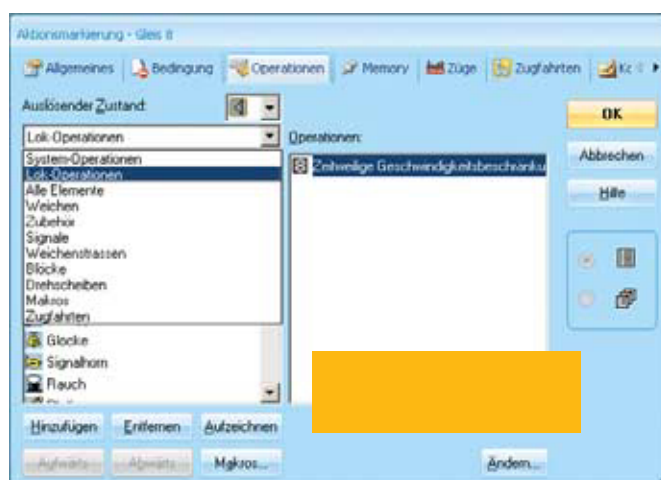
Musste man bei Kettenfahrten jeder Einzelfahrt einen Nachfolger zuweisen, was die universelle Verwendbarkeit der Einzelfahrten einschränkte, können jetzt lange Zugfahrten durch Verkettung mehrerer kürzerer Zugfahrten gebildet werden. Mit relativ wenigen Zugfahrten als Bausteine lässt sich jetzt eine Vielzahl längerer Zugfahrten bilden.

Nach dem Zusammenstellen eines Zuges oder einer Rangiereinheit weiß TC, wie lang der Zug ist und wo sich die Zuglok befindet. Voraussetzung ist die korrekte Eingabe der Fahrzeuglängen unter Einbeziehung der Kupplungen in den Lok- und Wageneigenschaften. Wie bisher schon bei Loks kann man auch bei

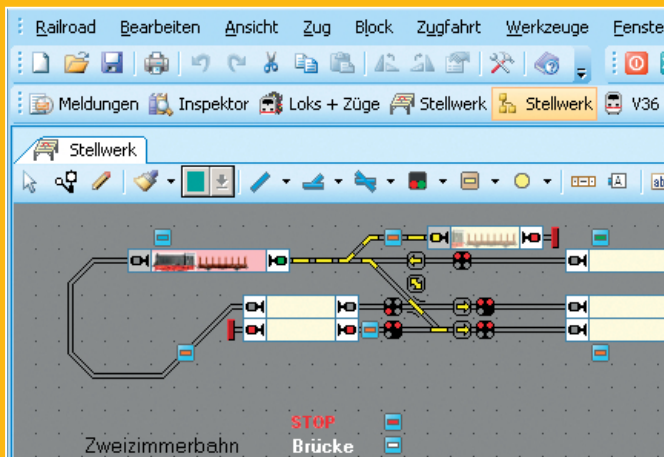
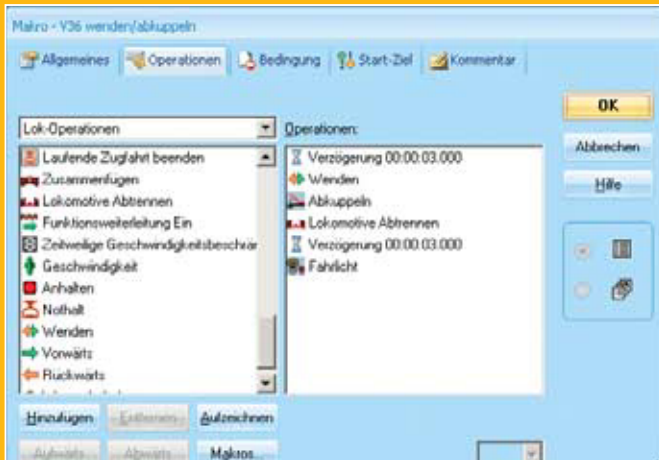
Wagen Kontaktpunkte eingeben. Dabei kann man angeben, ob der Wagen bzw. die Wagenzusammenstellung überhaupt einen Kontakt erzeugt, also z.B. beleuchtet ist. Daraus kann der TC das Zugende und somit auch positionsabhängige Aktivitäten wie das Anhalten, Freigeben oder Ermitteln ausreichender Gleislänge berechnen.

Die bisherigen Brems- und Haltemelder werden von Brems- und Haltemarkierungen abgelöst. Die findet man im Kontextmenü des Blocks unter „Eigenschaften-Blockeditor“. In diesem neuen Fenster lassen sich alle Brems- und Haltemarkierungen sowie neue Geschwindigkeits- und Aktionsmarkierungen mit ihren Positionen im Block sehr komfortabel einstellen (Abb. links). Die Markierungen ihrerseits können einer Vielzahl von Operationen, Bedingungen und bestimmten Loks/Zügen zugeordnet werden (Abb. unten). Damit eröffnen sich für den Betrieb schier unerschöpfliche Differenzierungsmöglichkeiten bei einer Zugfahrt.

Bei einem Abstellgleis mit Automatikverkehr erweist es sich als zweckmäßig, die Meldereinstellungen für Distanz und Rampe für den Haltepunkt auf das Zugende bezogen festzulegen. Im Schubbetrieb ist das immer die Lok, sodass sie mit oder ohne Rangiereinheit immer an der gleichen Stelle an-



hält und die Wagen ohne Schubser wieder anhängen kann. Es ist zu beachten, dass die Rampe nicht kürzer sein darf als die Distanz zur Haltemarkierung, weil sonst Befehle und Makros am Ende einer Zugfahrt (bei Stopp) möglicherweise nicht ausgelöst werden.



V36 rangiert mit den in den Screenshots gezeigten Einstellung (Visualisierung der autom. Rangierfahrt mit Ankuppeln der beladenen Wagen an der Maschinenfabrik).

Ebenfalls neu ist die Anzeige einzelner Wagen oder Wagengruppen in einem Block auch ohne Kontaktgabe. Sie reservieren den Block, in dem sie stehen. Makros zum Wenden und An-/Abkuppeln enthalten dazu die neue Lok-Operation „Zusammenfügen bzw. Lokomotive Abtrennen“ (Abb. links oben), wodurch die Wagen auf dem Bildschirm im Abstellgleis stehenbleiben oder, an die Lok im Zugverband angekuppelt, mit ihr wegfahren. Die nebenstehenden Screenshots zeigen, wie das am Bildschirm aussieht.

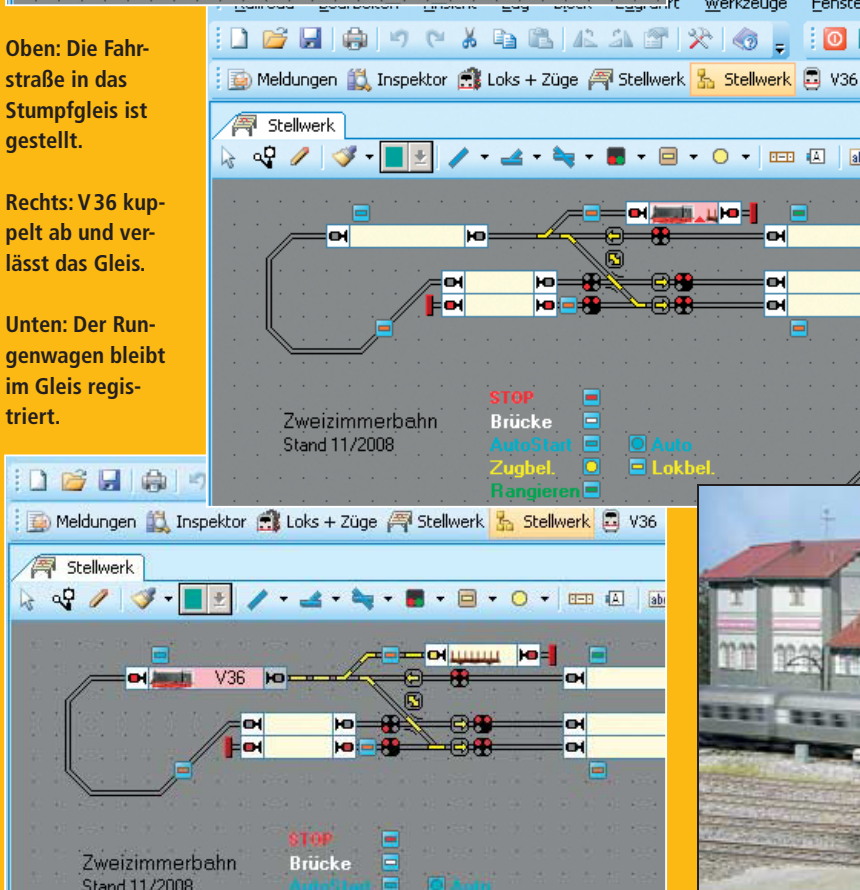
Übrigens, damit keine Missverständnisse aufkommen: Das reale An- und Abkuppeln muss weiterhin durch paralleles Auslösen der entsprechenden Lok-Funktionen erfolgen. Falls das einmal nicht klappen sollte, geraten Programm und Wirklichkeit außer Tritt.

Mit der herbeigesehnten Neuerung, bestimmte Aktionen einer Standard-Zugfahrt nur für einzelne Loks, Züge oder Zuggruppen zuzuordnen, ist es nun möglich, z.B. einen Dampflokpfeiff an der gewünschten Stelle nur durch die dafür festgelegte Dampflok über das Soundsystem des PCs auszulösen. Bei der gleichen Zugfahrt mit einer Die-

Oben: Die Fahrstraße in das Stumpfgleis ist gestellt.

Rechts: V36 kuppelt ab und verlässt das Gleis.

Unten: Der Runnenwagen bleibt im Gleis registriert.



Rechts: Am Ziel angekommen, kuppelt die V36 den Runnenwagen dank digitaler Rangierkupplung programmgesteuert wieder ab.



Während die V 36 mit ihrem aufgenommenen Güterwagen im Gleis 1 wartet, kuppelt V 65 vom Programm gesteuert von den Umbauwagen ab und fährt zum Lokwartegleis. Währenddessen rauscht im Bild rechts ein Reisezug durch das Gleis 3.



sel- oder Ellok ertönt kein Dampfpfiff. Dafür musste man bisher für jede betroffene Lok oder jeden Zug eine eigene Zufahrt einrichten.

Geregelte Zugfahrten

Die übersichtlichen, weil wenigen Zugfahrtregeln aus Version 5.8 sind einer umfangreichen, neuen Zusammenstellung unter „Zugfahrt-Eigenschaften-Regeln“ gewichen. Beim Anklicken einer „Regel“ wird eine kurze Erläuterung angezeigt. Es empfiehlt sich, diese Regeln gewissenhaft durchzuarbeiten und zu entscheiden, welche für die eigenen Zugfahrten aktiviert werden sollen. Sie haben große Bedeutung für das Verhalten des Zuges bei einer automatischen Zugfahrt. Einzelne Regeln können mit einem Mausklick komfortabel allen Zugfahrten zugeordnet werden.

Nach Umstellung auf Version 7 bemerkte ich, dass Züge bei Automatikfahrten die im Block vorgesehene Geschwindigkeit nicht mehr wie früher am Haltemelder des davorliegenden Blocks aufnehmen, sondern auch nach Verlassen des Bahnhofsblocks mit der dort reduzierten Geschwindigkeit bis zur Haltemarkierung des Folgeblocks weiterfahren. Das bedeutete bei mir über sechs Meter unerwünschte Langsamfahrt.

Also stellte ich die betroffenen Zugfahrten auf die Regel „Zeitpunkt der Freigabe durch Belegtmelder“ um. Da-

mit erfolgen Freigabe und Geschwindigkeitsänderung, sobald der Ausfahrblock nicht mehr belegt ist. Das funktionierte auch sofort, hatte aber einen vorhersehbaren Haken: Da meine Weichen bisher mangels Notwendigkeit nicht überwacht wurden, kam es zu Flankenfahrten. Bahnhofsblock und folgende Weichenstraße waren schon freigegeben, obwohl sich der ausfahrende Kurzzug noch sozusagen untercover auf der diagonalen Weichenstraße der Bahnhofsausfahrt befand.

Eine Lösung bietet die Zugfahrtregel „Zeitpunkt der Freigabe-intelligent“ an. Dabei wird ein durchfahrener Block mit Belegtmelder freigegeben, sobald er nicht mehr belegt ist – also wie bei der Regel „Durch Belegtmelder“. Abschnitte ohne Melder (wie meine Weichen) werden an der Haltemarkierung des Folgeblocks freigegeben (Zugfahrtregel „An der Haltemarkierung“). Die Freigabe intelligent kombiniert also die beiden anderen Regeln.

Die sich so ergebende lange Sperrzeit der Weichen störte immer noch, da die betroffenen Ausfahrweichen während der Fahrdauer auf der langen Strecke nicht gestellt werden konnten. So bin ich zur Regel „Durch Belegtmelder“ zurückgekehrt und habe Bahnwärter als Melder in die wichtigsten Weichen eingetragen. Dank der zahlreichen Auslösefunktionen und Bedingungen von TC wird die Weichenbelegung exakt ausgelöst und nach Überfahrt des Zuges

schnell wieder aufgehoben. Auffallend ist die neue Regelung nur bei sehr langen Blöcken, bei kurzen entspricht sie genau dem Verhalten des Vorbilds.

Fazit

Die Version 7 Gold bietet viele wichtige, nützliche und interessante Verbesserungen, von denen ich nur einen kleinen Teil herausgreifen konnte. Die Auswahl ergab sich aus meiner subjektiven Herangehensweise beim Implementieren der Software für meine Anlage.

TrainController 7 Gold kostet als Update der Vorversion 5.8 € 199,- und ist aus meiner Sicht diesen (Auf)Preis wert. Den Mehrwert werden all jene zu schätzen wissen, die den Fahrbetrieb ihrer Anlage ständig verbessern, gern herumtüfteln und sich nicht scheuen, in eine funktionierende Automatik einzugreifen und die vielen neuen Möglichkeiten zu erproben. Um die neuen Eigenschaften nutzen zu können, sollte man sukzessive die erforderlichen Einstellungen vornehmen. Der Zugang zu den Makroeigenschaften von Zugfahrten, Meldern usw. könnte komfortabler programmiert sein.

Wer damit zufrieden ist, dass sein TC stabil läuft, sollte sich die Version Silber anschauen. Mit ihr kann man den Betriebsablauf mit den bisher gewohnten Funktionen fortführen und dennoch von vielen Verbesserungen profitieren.

Manfred Kölsch





Nach wie vor Favorit bei den Dampflokom-Fans: die Baureihe 56.2. Foto: Carl Bellingrodt/MIBA-Archiv

Großes MIBA-Messe-Gewinnspiel: **Das fehlt Ihnen!**

Auch in diesem Jahr haben sich unsere Leser wieder viel Mühe gemacht mit der Auswahl der noch offenen Wunschmodelle. In mancher Kategorie lieferten sich die Kandidaten ein offenes Kopf-an-Kopf-Rennen, in anderen war die Stimmgewichtung ganz klar verteilt. Martin Knaden interpretiert die Ergebnisse.

Mit einer gewissen Beharrlichkeit haben wir in diesem Jahr zum wiederholten Mal die 56.2 an erster Stelle zur Auswahl gestellt. Sie musste konkurrieren mit den Dreizylinderdampfern der Baureihen 01.10 (Altbaukessel), 03.10 (Neubaukessel) und der bayerischen Zahnradlok BR 97.1. Sämtliche Mitbewerber wurden von der 56.2 jedoch aus dem Felde geschlagen: Die umgebaute G 8.1 verzeichnete rund zwei

Drittel aller Stimmen auf ihrem Konto. Damit scheint erwiesen, dass unsere Leser durchaus zwischen bereits existierenden und noch fehlenden 56ern unterscheiden können! Den zweiten Platz teilen sich die 03.10 und die 97.1 mit identischer Stimmenzahl, während die 01.10 mit Altbaukessel abgeschlagen auf dem letzten Platz endete.

Wir hatten – sozusagen als kleines statistisches Experiment – die Voraus-

wahl der Dampflokomotiven unverändert zu 2008 gelassen. Unverändert war auch das Ergebnis der diesjährigen Umfrage, sodass man davon ausgehen kann, dass die Gewichtung der Wünsche keine zufällige Stimmung der Leser, sondern die Interessen des Marktes mit Konstanz widerspiegelt.

Die 56.2 ist also eine sichere Bank. Doch welche Marktchancen haben die anderen Kandidaten? Die 01.10 als reine Epoche-IIIa-Maschine ist offensichtlich wirklich nur für Spezialisten interessant. Eine 03.10 wünschen sich hingegen sicherlich nicht nur die Freunde der Ruhr-Strecke, die ein solches Modell bereits in Otto Humbachs Serie genießen konnten. Und mit einer 97.1 könnte Fleischmann sein brachliegendes Zahnradsystem wiederbeleben. Apropos 97: Vielleicht ließe sich ja in Zusammenarbeit mit Roco zumindest ein VT 97 konstruieren, der mit vergleichsweise wenig Aufwand endlich mal ein vorbildgetreues Zahnradfahrzeug darstellen würde.

In der Rubrik der Elektrofahrzeuge konnte sich in diesem Jahr die kleine E 69 05 – in 2008 noch knapp vom ET 89 geschlagen – an die Spitze setzen. Der kompakte Zweiachser scheint als Altbauellok deutlich mehr Freunde zu haben als die Mehrsystemlok der Baureihe E 320. Während Letztere im kommenden Jahr 50-Jähriges feiert, ist die E 69 deutlich älter und somit auch noch als Modell der Epoche II realisierbar.

Mit Favoritenstatus ging bei den Dieselfahrzeugen der Nahverkehrstriebwagen VT 12.5 ins Rennen. Die konkurrierende V 169 stand als Turbinen-Lok von vornherein auf verlorenem

Der CIWL-Schlafwagen U-Hansa dürfte mit seinem blau-goldenen Livree ein attraktiver Blickfang in so manchem Schnellzug werden. Foto: Archiv Michael Meinhold



In schmuckem Braunviolet des pfälzischen Netzes präsentiert sich das Handarbeitsmodell der G4.III von der Lokmanufaktur München: unser Hauptgewinn!



Posten. Knapp vier Fünftel aller Stimmen entfielen hier auf den Eierkopf. Eine Marktsättigung durch diverse, bereits bestehende Modelle des Fernverkehrsbruders VT 08.5 muss also nicht befürchtet werden. Und dennoch: So eine V 169 mit heulender Turbine hätte sicherlich auch was – sofern man den Sound wieder abschalten kann ...

Recht ausgewogen war das Ergebnis in den Wagen-Kategorien. Wer erwartet hatte, dass der Schlafwagen U-Hansa den vergleichsweise unbekannten Vierachser C4i Bad 02 deutlich schlägt, sieht sich überrascht: Nicht mal 50 Stimmen trennen den Länderbahnwagen vom Nachkriegsneubau! Was zeigt, dass auch vermeintliche Exoten ihre Berechtigung haben, denn die Vielfalt der möglichen Varianten ist bei diesen Veteranen der Schiene einfach höher – und die Absatzchancen damit auch.

Schon etwas deutlicher unterscheiden sich die beiden Güterwagen H 10 und Kmr 35 im Ergebnis: Der beim Vorbild in beachtlichen Stückzahlen ge-



Gleich zwei Köpfe des „Eierkopfs“ VT 12.5 warten hier als „Kopenhagen-Express“ auf die Anlandung mit der Fähre „Deutschland“. Foto: Archiv Michael Meinhold

baute Drehschemelwagen der Verbandsbauart hat einen deutlichen Vorsprung vor dem Klappdeckelwagen. Verständlich, wenn man bedenkt, wie schön sich doch so ein Drehschemelwagen im Modell mit selbstgebasteltem Ladegut bestücken lässt. Beim Kmr 35 heißt es dagegen nur: Klappe zu, ... (den völlig unbeteiligten Affen lassen wir hier mal ungeschoren davonkommen).

Zur Messe 2010 bleiben also noch genug Wünsche offen – hoffentlich jedoch nicht der Wunsch nach mehr redaktioneller Sorgfalt, denn versehentlich hatten wir die Jahreszahl im Coupon nicht aktualisiert. Doch von solchen Kleinigkeiten lassen sich unsere Leser nicht irritieren und haben sich – mit oder ohne Hinweis auf den Lapsus – rege beteiligt. Die glücklichen Gewinner finden Sie unten aufgelistet. MK 

Der VT 648.2 in der Baugröße H0 von Trix

Ein LINT für den Nahverkehr



Der leichte innovative Nahverkehrstriebwagen – kurz einfach LINT – ist beim Vorbild mittlerweile auf vielen Strecken im Einsatz. Trix bietet jetzt ebenfalls ein Modell dieses attraktiven Fahrzeugs an. Bernd Zöllner hat es ausführlich getestet, hier sein Bericht.

Das als komplette Einheit gelieferte Modell kann sofort aufs Gleis gestellt werden und ist in der Analogversion schon einsatzbereit. Das maßstäbliche Modell entspricht in seinem Gesamterscheinungsbild mit der typischen Kopfform voll dem Vorbild. Oberhalb des Jacobs-Drehgestells konnte auch der geschlossene Wagenübergang mit seinem Doppelwellenbalg korrekt wiedergegeben werden.

Auf dem Dach sind die separat aufgesetzten Klimageräte besonders hervorzuheben, denn dadurch entsteht auch beim Modell der vorbildgerechte Spalt parallel zur Dachkontur und der unvermeidliche Anguss für das Gehäuse konnte so sehr geschickt kaschiert werden. Die von den silbernen Rosten umgebenen Lüfter wurden sogar dunkler abgesetzt. Ebenfalls separat aufgesetzt sind das Auspuffrohr auf beiden Fahr-

zeughälften sowie auf dem hinteren Fahrzeugteil die Antennen in korrekt unterschiedlicher Bauform.

Die Fahrzeugfrontseiten überzeugen durch die glasklare, passgenau eingesetzte Frontscheibe und den extra angesetzten großen Scheibenwischer. Die Attrappe der Scharfenberg-Kupplung ist starr in einen im Fahrzeugrahmen eingeförmten Normschacht eingesteckt. Auch die Seitenwände überzeugen durch eine korrekte Darstellung aller Einzelheiten wie den feingravierten Lüftergittern und den durchbrochenen Zurrösen sowie den ebenfalls passgenau eingesetzten glasklaren Fensterscheiben. Richtig ausgeführt wurden auch die seitlichen, beleuchteten Zugzielanzeiger mit ihrem hellen Rahmen.

Alle durch Gummidichtungen geschlossenen Spalte an Kästen und Türen wurden drucktechnisch dargestellt. Die Regenrinne über den Türen wurde sogar angraviert. Die Drehgestellblenden wirken in ihrer reliefartigen, durchbrochenen Ausführung über-

Oben: Fahrt frei für den LINT von Trix, dessen Vorbild in Niedersachsen unterwegs ist.

Links: Erst bei näherer Betrachtung fallen die Details auf dem Dach auf. Die Lüfter der Klimageräte sind farblich abgesetzt und von einem separat eingesetzten silbernen Rost umgeben.





Oben: Faszination Nachtbetrieb – neben dem Dreilicht-Spitzensignal sind auch die Zugziel-schilder beleuchtet.



Rechts: Das „Ge-sicht“ des LINT mit der großen Front-scheibe. Hier sollte man unbedingt noch einen Preiser-Lokfüh- rer einsetzen ...

zeugend, es fehlt einfach nichts. Selbst die Abstützungen der Schlingerdämpfer wurden nicht vergessen, allerdings lassen sie sich nur bei einem Standmodell montieren. Als separates Kunststoffteil wurde die Nachbildung des Fahrzeugrahmens und Wagenbodens ausgeführt, der an der Seite die Nachbildung der Tanks und diverse Lüftergitter zeigt, einschließlich der korrekten Form der Frontschürze.

Die für ein modernes und neues Fahrzeug fast zu matte Lackierung entspricht mit ihren scharfen Trennkanten in allen Farbtönen absolut dem Vorbild. Auch die lupenrein und mehrfarbig ausgeführte Beschriftung entspricht dem gewählten niedersächsischen Vorbild in allen Details. Sowohl Führerstand als auch Inneneinrichtung wurden vollständig nachgebildet. Da der Triebwagenführer nicht mitgeliefert wird und die besonders großen Fensterscheiben im mittleren Fahrzeugbereich geradewegs dazu einladen, sollte das Triebwagenmodell auch mit Leben gefüllt werden. Dies ist auch nicht sonderlich schwierig, denn ...

Technik

... nach dem Lösen von jeweils zwei Selbstschneideschrauben, die im Wagenboden versenkt sind, lässt sich jedes der aus Kunststoff gefertigten Ge-



Links: Das mittlere Drehgestell mit dem Faltenbalg zwischen den beiden Wagen-kästen.



Unten: Die großen Fenster erlauben einen guten Blick ins Innere. Bemerkenswert sind auch die separat aufgesetzten Abdeckhauben mit dem vorbildgerechten Spalt zum Dach.

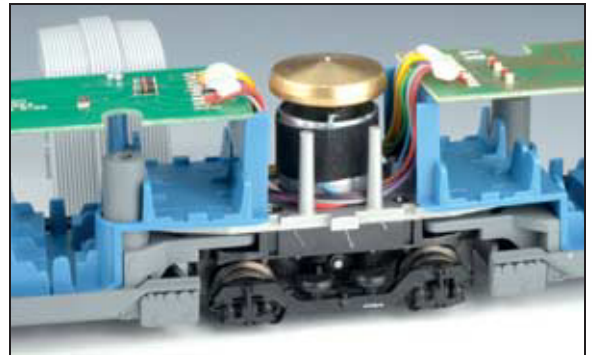


häuseteile leicht abnehmen. Die jetzt zugängliche Inneneinrichtung ruht auf dem tragenden Rahmen aus Zinkdruckguss, der sich an der jeweiligen Stirnseite direkt mit einem Drehzapfen auf den Drehgestellen abstützt, während die Abstützung auf dem Jacobs-Drehgestell kulissengeführt erfolgt.

Auf der Inneneinrichtung stützt sich die Leiterplatte ab, die in der vorderen Triebwagenhälfte die gesamte Elektrik einschließlich der 21-poligen Schnittstelle enthält sowie – identisch mit der hinteren Triebwagenhälfte – die SMD-Leuchtdioden, die für eine dezente Innenbeleuchtung sorgen.

Der jetzt immer noch nicht sichtbare Motor versteckt sich unter der Nachbildung des Doppelwellenbalges zwischen den Triebwagenhälften und treibt in senkrechter Anordnung beide Achsen des mittleren Drehgestells an, deren Räder komplett mit Haftreifen bestückt sind. Dies hat für ein Triebwagenmodell den großen Vorteil, dass die Traktionseigenschaften in beiden Fahrtrichtungen absolut gleich sind. Zudem

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts! Selbst bei abgenommenem Gehäuse ist vom Antrieb nichts zu sehen – der Motor versteckt sich gut getarnt unter dem Faltenbalg über dem mittleren Drehgestell.



Geschick gelöst – der senkrecht stehende Motor mit Schwungmasse treibt die beiden solide in Messing gelagerten Achsen des mittleren Drehgestells an, dessen Räder alle mit Haftreifen versehen sind. Die Stromabnahme erfolgt über die Räder der beiden anderen Drehgestelle. Fotos: MK (10), gp (2)

Rechts: Für die Doppeltraktion sind die kleine Buchse und die Deichselaufnahme gedacht; hinter dem Drehgestell die Öffnungen für den Lautsprecher.



Maßtabelle VT 648.2 in H0 von Trix

	Vorbild	1:87/NEM	Modell
Längenmaß			
Länge über Puffer/Schaku:	41 810	480,57	481,1
Länge über Kasten:	41 260	474,25	473,1
Abstand Fahrzeugkästen:	500	5,75	5,7
Höhenmaß			
Höhe Dachoberkante über SO:	3 880	44,60	44,1
Oberkante Klimageräte über SO:	4 130	47,47	46,8
Oberkante Kühlwasserausgleichsbehälter:	4 340	49,89	49,1
Mitte Schaku:	1 060	12,18	12,0
Breitenmaß			
Fahrzeugkasten:	2 750	31,61	31,7
Achsstände			
Gesamachsstand:	34 900	401,15	401,2
Drehzapfenabstand:	16 500	189,66	189,7
Achsstand Enddrehgestell:	1 900	21,84	21,8
Achsstand mittleres Drehgestell:	2 700	31,03	31,0
Raddurchmesser:	770	8,85	9,2
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3min	14,3
Radbreite:	–	2,8min	3,1
Spurkranzhöhe:	–	1,2max	1,05
Spurkranzbreite:	–	0,7min	0,9

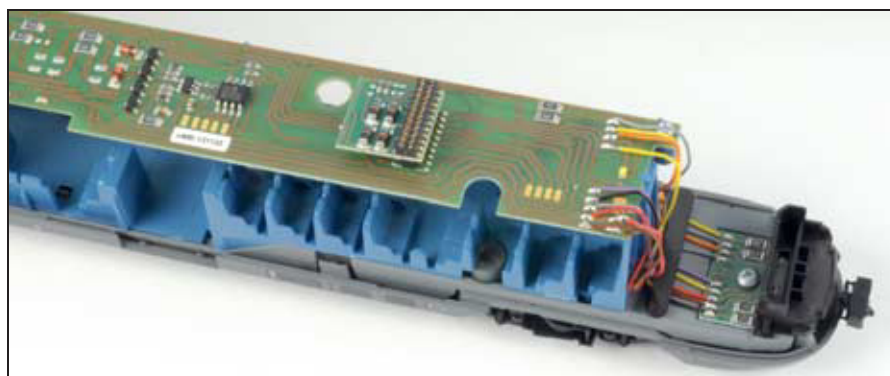


Messwerte VT 648.2

Gewicht Lok:	425 g
Haftreifen:	4
Zugkraft vorwärts/rückwärts	
Steigfähigkeit:	150 ‰/150 ‰
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	109 km/h bei 12 V
V _{Vorbild} :	120 km/h bei 13 V
V _{min} :	29 km/h bei 5 V
V _{NEM zulässig} :	168 km/h bei – V
Stromaufnahme, max.	
Lokleerfahrt (12 V):	130 mA
Auslauf (12 V):	ca. 79 mm
Auslauf (V _{Vorbild}):	– mm
Lichtaustritt:	ab ca. 29 km/h bei 5 V
Schwungmasse:	1 (Ø x L: 19 x 5 mm)
Schnittstelle:	21-polig
Art.-Nr.:	22211
uvP:	€ 299,95

konnte das Modell unter Beweis stellen, dass es in beiden Fahrtrichtungen praktisch jede Steigung bewältigen kann.

Bei sehr geringer Geräuscentwicklung lässt es sich auch gut regeln, nur wird die vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h nicht ganz erreicht. Die Stromabnahme erfolgt mit gut verdeckten Radschleifern von der Rückseite aller Räder der Enddrehgestelle, woraus sich eine gute Stromabnahmebasis ergibt – allerdings mit dem Nachteil, dass das Fahrzeug erst dann ausläuft und zum Stehen kommt, wenn die letzte Achse in einen stromlosen Abschnitt eingelaufen ist. Ein stromloser Abschnitt vor einem Signal



Die Inneneinrichtung trägt die Schaltplatine, auf deren Oberseite hier die 21-polige Schnittstelle zu sehen ist. Auf der Unterseite der Platine befinden sich die LEDs der Innenbeleuchtung.

oder in einem Schattenbahnhof muss daher unter Berücksichtigung von Gesamtachsstand plus Auslauf bei Höchstgeschwindigkeit eine Mindestlänge von 500 mm haben.

Die Stirnbeleuchtung mit warmweißen LEDs und die Schlussbeleuchtung wechseln mit der Fahrtrichtung, auch die Zugzielanzeiger an der Frontseite sind beleuchtet. Im Wagenboden der vorderen Triebwagenhälfte befindet sich die Aufnahme für einen Lautsprecher.

Die etwas knapp gehaltene Bedienungsanleitung schweigt sich über die grundsätzliche Schaltung der Stromabnahme ebenso aus wie über die Möglichkeit der Doppeltraktion. Diese ist bereits vorgesehen, denn an der Unterseite der Front gibt es an beiden Fahrzeugenden eine fünfpolige Steckerleiste und eine runde Aufnahme

für den Zapfen einer Kupplungsdeichsel. Ein motorloser Dummy erscheint demnächst. Die Anleitung enthält lediglich Hinweise auf die üblichen Wartungsarbeiten wie das Abnehmen der Gehäuse, den Haftreifenwechsel oder die Schmierstellen. Als Ergänzung der Ersatzteilliste gibt eine Explosionsdarstellung Aufschluss über den Aufbau des Fahrzeuges. Das Modell ist als komplette Einheit in einem Styroporformteil gut vor Transportschäden geschützt.

Fazit

Das Modell besticht in allen Disziplinen durch eine korrekte Umsetzung des Vorbildes bei guten Fahreigenschaften. Da ist die etwas zu geringe Endgeschwindigkeit sicher nur ein kleiner Wermutstropfen. bz 





60 Jahre und kein bisschen leise – Team 240 (7. Teil)

Die lockende Station

Nachdem die ersten Hälmchen – wie im letzten Teil beschrieben – am linken Anlagenteil gesprossen sind, kann man auch bei der Truppe ein gewisses Frühlingserwachen feststellen, wobei sich weiterhin jeder der Aufgaben annimmt, die er am besten bewältigen kann. Das ist halt der große Vorteil der Teamarbeit – weiß Bruno Kaiser zu berichten ...

Männer“, sagte HaJo feierlich, „nachdem wir nun bis hierhin gekommen sind und die Anlage einen gewissen Reifegrad entwickelt hat, habe ich mir überlegt, ob nicht eine Änderung des geplanten Bahnbetriebswerks sinnvoll wäre. Für mein Befinden ist die Behandlungsanlage mit der Drehscheibe und dem Ringlokschuppen viel zu groß für diese kleine Station, die Weyersbühl ja nun mal ist.“

Die anderen starren ihn entgeistert an. Als Erster fand Bruno die Sprache wieder: „Aber ich habe doch schon den Faller-Schuppen ‚Nidda‘ mühsam verkleinert, verkürzt, mit Anbau und Gruben versehen, bemalt, patiniert, beleuchtet, eingerichtet ... Die ganze Arbeit kann doch nicht umsonst gewesen sein!“

Bruno musste mal Luft holen und das nutzte HaJo im bewährten Stil eines anderen berühmten Kölners aus: „Eetzens, wat kömmt mich minge Verzäll vun jestere? Zweitens erspare ich dir und Erich die erneute Optimierung der kleinen Fleischmann-Drehscheibe, wie ja schon in Weyersbühl I geschehen und hier wahrscheinlich auch erforderlich, und drittens, Bruno, du baust und veränderst doch so gerne Gebäude, davon darf ich dich doch nicht abhalten, eigentlich müsstest du mir herzlich dankbar sein ob dieser meiner neuen und stets genialen Idee und ...“

Weiter brauchte er nicht zu reden, denn Bruno resignierte: „Es jo jot, do häss jo räch! Aber wie soll die neue Gleisführung im Bw-Bereich aussehen? Fangen wir mit der Planung jetzt wie-

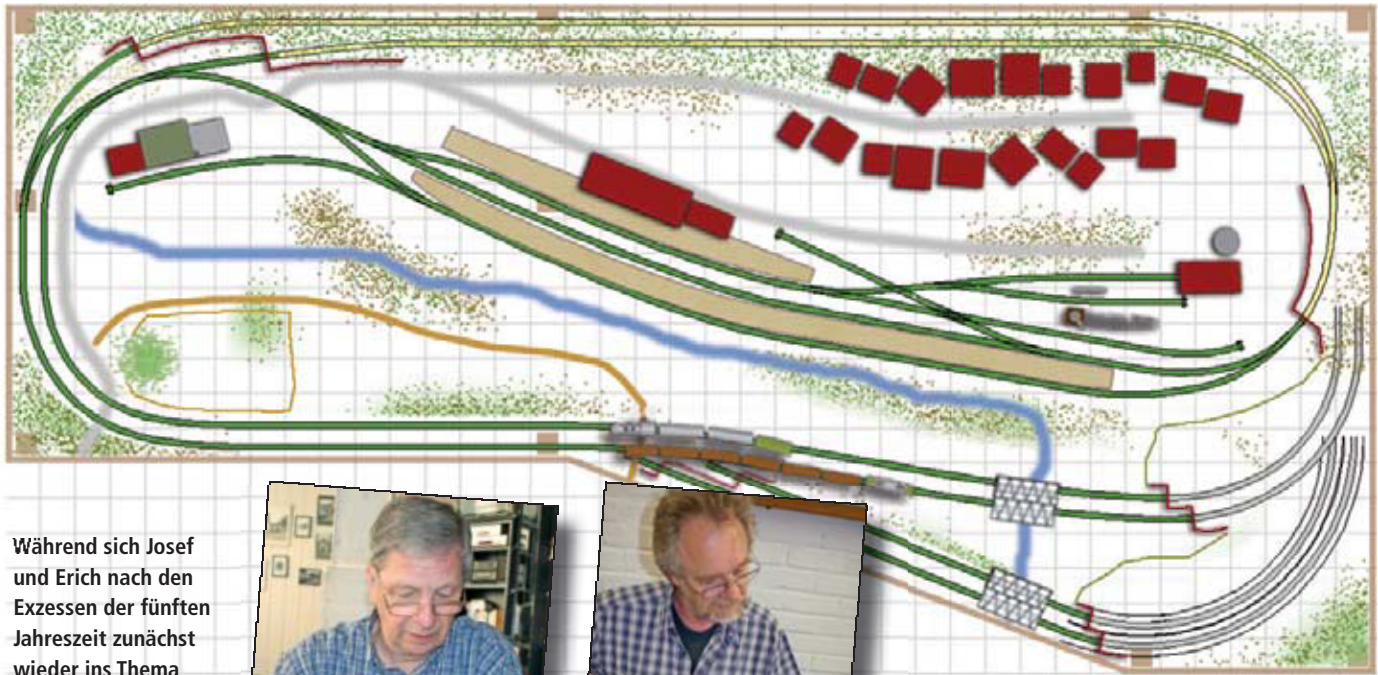
der von vorn an?“ HaJo ging zum Regal und zog griemelnd einen neuen Plan heraus: „Es alles allt fädich. Dat es et.“

Kleine Planänderung

Nach dem Studium des neuen Plans kommentierte Erich lächelnd: „Keine Drehscheibe mehr, nur noch ein einständiger Schuppen und minimalistische Versorgungseinrichtungen. Hm, zwar klein, aber nicht schlecht, muss ich zugeben.“

„Von der Größe des kleinen Durchgangsbahnhofs her betrachtet, ist die Lösung natürlich stimmiger“, gab auch Bruno zu. „Das heißt aber, es muss ein neuer Schuppen her und den alten, ach so wunderschön gestalteten kann ich in die Tonne kloppen, oder was?“ – HaJo hob beschwichtigend die Hände: „Nein, nein, wir machen doch nichts von Euer Wohlgeboren Kreiertes kaputt! Den setze ich in die Bucht, vielleicht möchte ja auch ein MIBA-Leser das gute Stück haben. Aber so weit sind wir ja noch lange nicht, Freunde! Zuerst einmal muss der Bahnhof fertiggestellt werden, bevor wir ans Bw denken können. Auch sind noch immer nicht alle Gleise komplett eingeschottert!“

„Was denn für'n Bw?“, wollte Bruno wissen. „Wennschon, dann nur noch Lokstation, denn mehr ist diese Mini-



Während sich Josef und Erich nach den Exzessen der fünften Jahreszeit zunächst wieder ins Thema einarbeiten mussten (rechts), hat der Bahnhof Weyersbühl große Fortschritte gemacht (links).



Der geänderte Anlagenplan. Statt eines über- großen Bws ergänzt nun noch eine kleine Lokstation mit einständigem Schuppen die Bahnanlagen. Fotos: bk

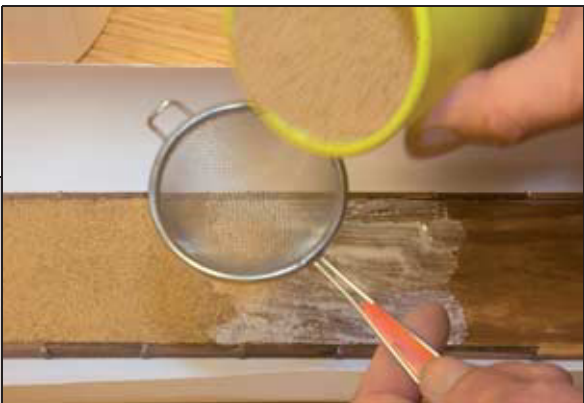
behandlungsanlage **wirklich nicht** mehr.“ – „Jot, dat mir enen Professor han“, ließ sich Josef vernehmen, „aber meint ihr nicht, wir sollten mal wieder ein bisschen ans Arbeiten denken?“ „Gut gebrüllt, Löwe“, nahm HaJo den Faden auf. – „Ich bin doch ja keine Löw, dat es doch nur dä Bruno“, grinste Josef verschmitzt. „Ich muss mich sowieso erst noch wieder ins Thema einlesen. Fangt ihr schon mal an.“ HaJo holte schon tief Luft, doch Bruno hielt ihn zurück: „Komm, HaJo, wir fangen mit der Bahnhofsgestaltung an, er ist ja wohl noch eine Weile mit der Lektüre unserer Machwerke beschäftigt.“

Bahnhofsgestaltung

Und damit stiefelten HaJo und Bruno in den Keller, um sich der Gestaltung des Bahnhofs zu widmen. Das Empfangsgebäude hatte HaJo schon vor längerer Zeit aus dem Bausatz „Güglingen“ von Faller zusammengebaut, bemalt und optimiert. Jetzt hieß es, den Hausbahnsteig zu verlängern und mit einer Toilettenanlage zu bestücken. Als Basis diente ein zurechtgeschnittenes, 10 mm starkes Brettchen, das noch mit der Bahnsteigkante zu versehen war. Diese sollte sich an dem komplett im Eigenbau zu erstellenden Inselbahnsteig orientieren. Da die Station „Weyersbühl“ drei



Die Bahnsteigkanten von Weyersbühl wurden aus Holzleisten und Metallprofilen zusammengesetzt. Unten und rechts: HaJo streut die Bahnsteigfläche gleichmäßig mit Sand ab.





Gleise aufweist, wurde zwischen Gleis 2 und 3 ein Inselbahnsteig erforderlich. Wegen der individuellen Breite, Länge und dem leichten Bogen war hier natürlich nur Eigenbau möglich. Die Basis bildete dazu eine Sperrholzseele von 10 mm Stärke. Das Sperrholz war exakt dem Gleisverlauf anzupassen, wobei in der Breite sowohl das erforderliche Lichtraumprofil der Fahrzeuge als auch die beidseitig noch vorzunehmenden Aufdickungen durch die Bahnsteigkanten zu berücksichtigen waren. Außerdem musste auf der linken Seite eine Absenkung für den Gleisübergang vorgesehen werden. Da der Perron in Schüttbauweise erstellt werden sollte, wurden Bahnsteigkanten aus Holzbohlen erforderlich, die sich zwischen Metallprofile einfügten.

Für die Profile wurden noch vorhandene, 2,5 mm hohe Roco-Schienenstücke auf 10 mm abgelängt und dunkel angemalt. Die Holzbohlen entstanden aus Leisten, die Bruno mit der Böhler-Modellbausäge, die übrigens leider zumindest derzeit nicht mehr hergestellt wird, auf Maß geschnitten und mit dunkelbrauner Beize eingefärbt hatte. Die Schienenstücke erhielten ebenfalls einen dunklen Anstrich.

Nun ging es für HaJo ans Verkleben der Einzelteile an der Bahnsteigkante. Jeweils zwei übereinandergeklebte Bohlen wurden an den Enden mit aufrechtstehenden Schienenprofilen eingefasst. So fügte sich Bohle an Bohle. „Leeven Jott, es dat en Arbeit“, ließ sich HaJo stöhnend vernehmen, „ävrer et süht jot us!“

Nun erhielt der Sperrholzbahnsteig an der Oberfläche ebenfalls einen braunen Basisanstrich. Nach einem möglichst gleichmäßig dicken Leimauftrag wurde der Perron mit feinem Sand bestreut. Um dabei ebenfalls eine gleichmäßige Verteilung zu erzielen, verwendete HaJo dazu ein geeignetes Teesieb. Anschließend wurde zur Sicherheit der Bahnsteig noch mit einer möglichst geringen Menge entspannten Wassers aus der Blumenspritze überzogen und mit verdünntem Weißleim die Klebung verstärkt. Bei den beiden zuletzt genannten Arbeitsgängen war allerdings darauf zu achten, dass sich durch das Aufträufeln die Kornlage des Sandes nicht ungünstig veränderte. Auch sollte man bei solchen Arbeiten so wenig Wasser zugeben wie möglich, da Holz und auch Sperrholz bei einseitiger Befuchtung zum Verziehen neigt.

Nach dem völligen (!) Durchtrocknen



Am Empfangsgebäude wird der Schüttbahnsteig mit der gleichen Methode gebaut.

Links: Erst nach der Fertigstellung der Bahnsteige folgt das Einschottern der Bahnhofsgleise. Die 98.8 prüft vor dem Verleimen, ob auch keine Schottersteinchen den Fahrbetrieb stören.



Links: Mit rostbrauner Farbe wird der Gleisbereich eingefärbt. Tesakrepp schützt derweil die andersfarbigen Bahnsteigflächen.

Unten: HaJo dekoriert die Bahnsteige.



des Klebers konnte der Bahnsteig zwischen die Gleise eingepasst und verleimt werden. Da sich durch die bereits angesprochene Behandlung prompt der Bahnsteig leicht verzogen hatte, war auch hier bis zum Abtrocknen des Leims eine Fixierung mit querverlegten, seitlich verschraubten Brettchen erforderlich.

Der Bahnsteig wurde an beiden Enden zum Gleisniveaum hin mittels dünner Brettchen und Holzprofile abgeschrägt und hier abschließend ebenfalls mit Sand bedeckt.

Zum Abschluss hat der Bahnsteig einen mehrmaligen Anstrich mit hellgrauer Farbe erhalten, um den doch recht intensiven Gelbton des verarbeiteten Sandes etwas abzuschwächen. In entsprechender Weise wurde auch bei der Herstellung des Hausbahnsteigs vorgegangen.

Bohlenübergang

Um vom Hausbahnsteig zum Inselbahnsteig zu gelangen, war ein Bohlenübergang erforderlich. Auch dieser entstand aus zusammengeklebten Leistenstückchen sowohl zwischen den beiden Gleisen, als auch zwischen den Schienen. Im Gleisbereich war natürlich der Rollraum der Spurkränze zu berücksichtigen und die Höhe der Bohlen so vorzusehen, dass die Schienen überall minimal überstanden.

Nun wurden auch die Gleise an den Bahnsteigkanten eingeschottert und nach Abkleben der Kanten das Schienenbett mit der Airbrush betriebsgerecht verschmutzt.

Ausgestaltung

Zur Ausgestaltung der Bahnsteige dienten Lampenattrappen und Bänke, die dem Ausgestaltungs-Set B-8611 von Kibri entnommen wurden. Beide wurden allerdings zuvor bemalt und bei den Lampen epochengerecht die Lautsprecher weggelassen. Wer es gerne richtig leuchten lassen will, kann auf ähnliche, allerdings funktionsfähige Bahnsteiglampen von Brawa zurückgreifen.

Werbe-, Abfahrts- und Ankunftsafeln – übrigens mit Reklame einiger Modell-Firmen –, Stationsschilder, H-Zeichen, Hinweisschilder „Vorsicht beim Überschreiten der Gleise“ und Gleisbezeichnungen kamen aus HaJos Rechner bzw. Drucker. Die Pfähle steuerte Sommerfeldt mit seinen 0,5 bzw. 1 mm Oberleitungsdrähten bei. Figuren und Bahn-

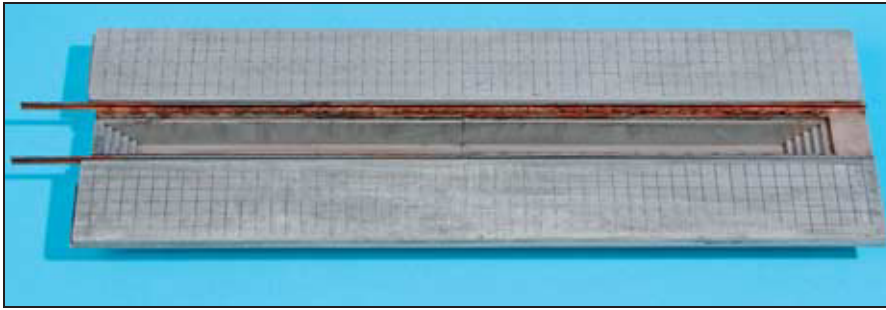


Derweil stellt Bruno im Bw aus H-Profilen und Leistenstückchen den Kohlenbansen her. Ein Wagen dient der Überprüfung ausreichender Abstände zum Gleis.

Rechts: Auch hier erfolgt das Einschottern erst, wenn alle wesentlichen Elemente ihren Platz gefunden haben.

Unten: Mit echter Steinkohle und allerlei Ausschmückungs- teilen bekommt das Bw sein Finish.





Eine überzeugende Gestaltung des Lokschuppeninnenraums lag HaJo besonders am Herzen. Darum färbte er die Gleise der Grube rostig, gab den Wänden einen Schwarz-weißen Anstrich und fertigte aus Zinnzusenteilen eine abwechslungsreiche Inneneinrichtung samt funzeliger Beleuchtung.



steigkarren wurden dem Preiser-Programm entnommen. Alle Teile baute HaJo mit viel Akribie und krummem Kreuz auf dem Bahnsteig und am Stationsgebäude auf. Dabei seufzte er von Zeit zu Zeit: „Mensch, wat es dat för e Jefröbels.“

Die Wasserkräne lieferte Auhagen (41605). Die sichtbaren Weichenantriebsattrappen entstanden aus 1,5 mm Polystyrol, kombiniert mit Riffelblechen von Kibri; die Laternen kamen von Weinert. Dies alles zu verarbeiten war auch HaJos Arbeit.

Die kleine Lokstation

Nun endlich konnte es an die Gestaltung der Lokstation gehen. Entsprechend der Bedeutung des Bahnhofs wäre hier eine Drehscheibe mit Ringlokschuppen, wie zuerst einmal vorgesehen (siehe Beitrag Planung) tatsächlich überdimensioniert. Da hatte HaJo im nachhinein wirklich recht. So war HaJos Planänderung wirklich sinnvoll, zumal damit mehr Platz für die Gestaltung des eigentlichen Ortes „Weyersbühl“ verblieb. Neben einem Schuppen wurden eine Kleinbekohlung, Wasserversorgung, Schlackegrube und ein Besandungsturm vorgesehen.

Lokschuppen, Schlackegrube

Den Blickfang stellte natürlich der einständige Schuppen von Auhagen (11400) mit seinem angefügten kleinen Wasserturm dar. Der Schuppen wurde zuvor mit Untersuchungsgrube und Innenanstrich versehen. Für die weitere Gestaltung dienten Ausgestaltungsteile wie Werkbänke, Werkzeuge, Kannen, Ölfass etc., die es früher mal bei Brawa als Weißmetallbausatz gegeben hat. HaJo sorgte auch noch für Innenbeleuchtung aus Kabelbirnen, die an einem Schienenprofil unterhalb der Decke aufgehängt wurden.

Eine zweite Grube auf der Basis von Bochmann und Kochendörfer, die leider nicht mehr erhältlich ist, wurde für die Ausschlackung vor dem Schuppen im Gleis eingelassen. Die Entfernung des rauchenden Dicks aus der Grube muss allerdings mit der Schaufel vorgenommen werden, da ein Schlackeaufzug ebenfalls den Rahmen gesprengt hätte. Drei schmale Mäuerchen dienen derweil als Schlackebansen und Zwischenlager, bis die „Lokausscheidungen“ mit einem Schlackewagen abtransportiert werden.



Kleinbekohlung und Besandung

Der Kohlenkran stammt von Kibri (B-9434), der Bansen wurde dagegen selbst gebaut. Als Materialien dienten Doppel-T-Träger aus dem Profile-Sortiment von Vollmer (5021) und wieder selbstgeschnittene Schwellen aus gebeiztem Leistenmaterial. Feldbahngleise und Kohlehunte steuerte Auhagen bei. Der Vorteil der Vorgehensweise lag darin, dass der wenige zur Verfügung stehende Raum innerhalb der auch noch gebogenen Gleise durch die individuelle Gestaltung voll ausgenutzt werden konnte. Der Gelenkwasserkran stammt von B&K. Alternativ sind Kräne von Kibri (B-9422) verwendbar.

Als das Team so weit gekommen war, fragte HaJo: „Was ist denn mit der Besandung?“ Brunos Antwort traf durchaus die Wahrheit: „Bei so kleinen Stationen hat man das bisweilen im Schuppen mit Eimern vorgenommen.“ – „Mit Eimern, im Schuppen? Das will ich aber nicht!“, empörte sich HaJo. „Meine Leute sollen hier keine Frondienste leisten müssen. Wie soll denn Miniaturfigurenmuskelkater behandelt werden? Ich glaube, ich muss mal für die Menschenrechte meiner Minivölker eintreten. Hallo! Ich möchte hier eine richtige Besandungsanlage und keine Eimer-schlepperei!“

„Zu Befehl, Herr Kommandant, werde mich mit der Beschaffung einer Kleinbesandung beschäftigen“, erwiderte Bruno dienstfrig.



Hochbetrieb in Weyersbühl! Den Inselbahnsteig erreichen die Fahrgäste über den Bohlenübergang. Wo ist eigentlich der Aufsichtsbeamte?

Wahrscheinlich ist die kleine Besandungsanlage für die weyersbühlsche Miniversorgung schon zu groß, die da aus dem Kibri-Programm ausgesucht und sogar noch mit einer Bretterbude (ehemals Pola) zur Sandtrocknung ergänzt wurde, aber bekanntlich ist ja HaJos Wille sein Modellbahnhimmelreich. „Wat ich hann muss, dat muss ich hann!“, nickte HaJo. Dann holte er noch Ständer für Heiz- und Bremschläuche, Tonnen, ein rollbares Ölfass, Werkzeuge, Lampenregal, Lokräder, Pumpen und allerlei sonstige Lokomotivteile aus einem verborgenen Schatzkästchen und drapierte alles auf dem Bw-Gelände.

„Jetzt hast du dir so viel Mühe gemacht, aber wo bleibt das Licht?“, warf Bruno ketzerisch in die Runde. „Die Bw-Lampen kommen auch noch!“, nickte HaJo. „Guck mal hier, wunderschöne Lampen von Brawa mit Stecksockel. Loch bohren, einstecken – und

fertig.“ – „Und was ist mit den Anschlüssen?“, stichelte Bruno weiter. „Och, da kann sich unser Elektrikator Josef später die Finger verbiegen, der geht doch so gern mit Strom und LötKolben um“, lästerte HaJo. „Aber dafür ist es heute, glaube ich, schon zu spät.“

Wie aufs Stichwort ging die Tür auf. Frau Schatz stand im Rahmen und meinte: „Wollt ihr nicht langsam Schluss machen? Mir knurrt schon eine ganze Weile der Magen.“

„Du hast recht“, pflichtete HaJo ihr bei, „nur von der Modellbahn allein kann der Mensch nicht leben! Kennt ihr den Witz, wie die Tante Klein Fritzchen am Ende ihres Familienbesuchs fragt: ‚Fritzchen, willst du mich nicht zur Straßenbahn bringen ...?‘“ – „Ja, ja, den kenne ich“, antwortete Bruno. „Er endet: ‚Das jeht nit, Tant, wenn do fott bes, jitt et Ovendesse!‘“ Und fügte an: „Leute, ihr habts vernommen: Abmarsch!“

bk 

Märklin-Modell des badischen Dampftriebwagens in H0

Purpurroter Kittel

Obwohl schon auf der Spielwarenmesse 2008 angekündigt, rollte er eher gemächlich an: Mit dem CidT 8 der frühen DB, oft nur als DT 8 bezeichnet, ist Märklin jedoch ein Modell geglückt, das sich, wie der folgende Kurztest zeigt, sowohl in seinem Erscheinungsbild als auch mit seiner Technik durchaus sehen lassen kann.

Langjährige Märklinisten mögen eine Art Wiedergeburt vermutet haben, als sie vom neuen Dampftriebwagen-Modell der Bauart „Kittel“ erfuhren. Doch die war keineswegs angedacht, denn beim neuen „Kittel“ handelt es sich um einen Badenser. Im Klartext: Während das alte Märklin-Modell mit

dem CidT 13 der DRG einen „Kittel“ der einstigen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zum Vorbild hatte, stammte das Original des komplett neu konstruierten CidT 8-Modells aus einer Lieferung von Dampftriebwagen der Gattung 121a, die 1914/15 an die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen gegangen war.

Die Wahl dieses Vorbilds ist insofern geschickt zu nennen, als es sich beim CidT 8/DT 8 um den letzten, erst 1954 ausgemusterten DB-Dampftriebwagen der Bauart „Kittel“ handelt, sodass sich das Modell historisch korrekt in der Länderbahn- bzw. DRG-Version und als purpurroter „Kittel“ in der Farbgebung und Beschriftung der frühen Bundesbahn ausführen lässt.

Messwerte CidT 8

Gewicht:	ca. 178 g
Haftreifen:	keine
Messergebnisse Zugkraft Ebene/Steigung 3 %:	20 g/14 g
Geschwindigkeiten	
V _{max} :	94 km/h
V _{Vorbild} :	50 km/h
V _{min} :	vorwärts 1,2 km/h; rückwärts 1,1 km/h
Auslauf (V _{Vorbild}):	ca. 30 mm
Auslauf (V _{max}):	ca. 60 mm
Lichtaustritt:	digital geschaltet
Schwungmasse:	1
Adresse (Control Unit):	01–80 (ab Werk 08)
Art.-Nr.:	37253
uvP:	€ 199,95

Die Unterschiede zum Württemberger sind nicht zu übersehen: CidT 8 basiert auf einem Rahmen, der sich im hinteren Bereich nicht verjüngt, was einen deutlich größeren Achsstand ermöglichte. Auch Fenstergröße und Fensterteilung weichen vom Vorgänger ab. Der Einblick in bzw. Durchblick durch den Führerstand zeigt die im Unterschied zum CidT 13 mittige Kesselposition. Für die Unterbringung eines „aufrechten“ Triebwagenführers stünde ausreichend Platz zur Verfügung.

Der Tenderkasten liegt niedriger, die Führerhausrückwand setzt beidseitig nicht mehr schräg, sondern rechtwinklig an die Seitenwände des Fahrgast-



Maßtabelle CidT 8 von Märklin

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaß			
Länge über Puffer:	11 612	133,47	133,60
Höhenmaß			
Gesamthöhe (Schornstein) über SO:	4 250	48,85	48,90
Breitenmaß			
Breite Führerstand:	3 080	35,40	35,90
Breite Abteilwagenkasten:	2 500	28,73	29,00
Achsstand			
Gesamtachsstand:	5 500	63,21	63,20
Raddurchmesser:			
Treibrad	1 000	11,49	11,40
Laufgrad	1 000	11,49	11,40
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 025	11,78	13,30
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	19,90
Radsatzmaße		Märklin	
Radsatzinnenmaß:	—	14,0	14,20
Radbreite:	—	3,2	3,10
Spurkranzhöhe:	—	1,4	1,40

Rechts: Die Seitenansicht des komplett neu konstruierten CidT 8 zeigt nicht nur die vom CidT 13 abweichende Bauart von Wagenkasten, Dach, Zylindern und Steuerung, sondern auch die äußerst saubere, konturenscharfe Fertigung und viele extra angesetzte Teile.

raums an und die Fenster an der Stirnfront des Führerstands fallen durch ihre Blendschutz-Schuten auf.

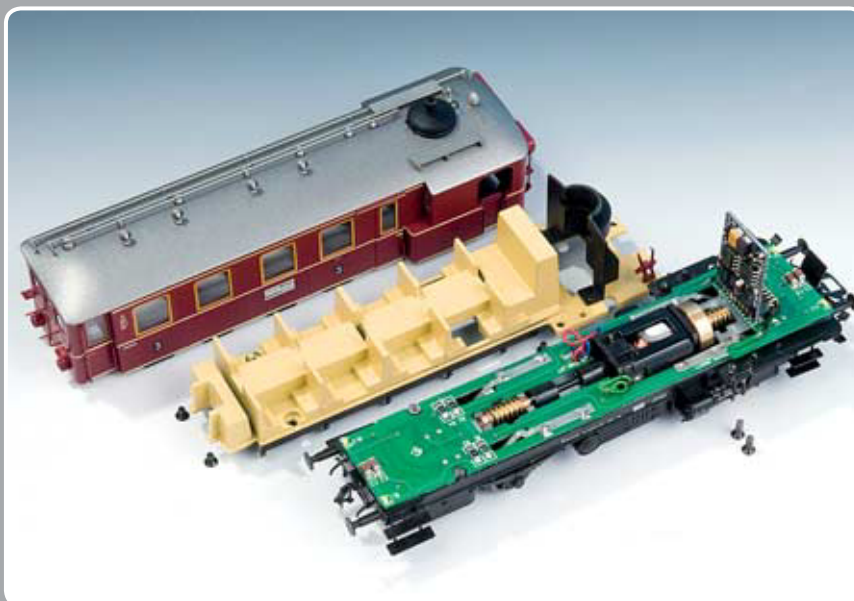
Während der Rahmen des DT 8-Modells aus Metalldruckguss besteht, wurde das Gehäuse (im Gegensatz zum CidT 13) aus Kunststoff gefertigt, was der Konturenschärfe zu hoher Güte gereicht. Die meisten angesetzten Teile, vor allem die Griffstangen links und rechts der Übergangstüren in den Stirnwänden, sind deutlich filigraner geraten. Vorbildgerecht zeigt der DT 8 eine andere Zylinderbauart samt neu konstruierter Steuerung. Unmittelbar darüber hängt das so typische, einem Schaufelblatt ähnliche Schutzblech.

Das Modell ist mit einem mfx-Digital-Decoder und einem geregelten Miniaturmotor ausgestattet. Der Antrieb erfolgt über ein kombiniertes Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen. Bei insgesamt recht befriedigenden Laufeigenschaften wirkt das Fahrgeräusch erträglich. Das Zweilicht-Spitzensignal (warmweiße LEDs) wechselt mit der Fahrtrichtung.



Löst man zwei Schrauben, die neben den Aufstiegen zum Führerstand von unten im Rahmen sitzen, lässt sich das Gehäuse durch Abspreizen der Seitenwände abheben. Die aus Metalldruckguss bestehende, ebenfalls nur aufgeschraubte Motor- und Getriebeabdeckung dient auch als „Inneneinrichtung“.

Auch die angesetzten Übergangsbleche an den Stirnseiten, die filigranen Griffstangen und Auftritte qualifizieren den CidT 8 als gelungenes Modell. Fotos: gp





Bekohlungsanlage in der Baugröße H0 von Auhagen

Gewogen, bemessen und abgefüllt ...

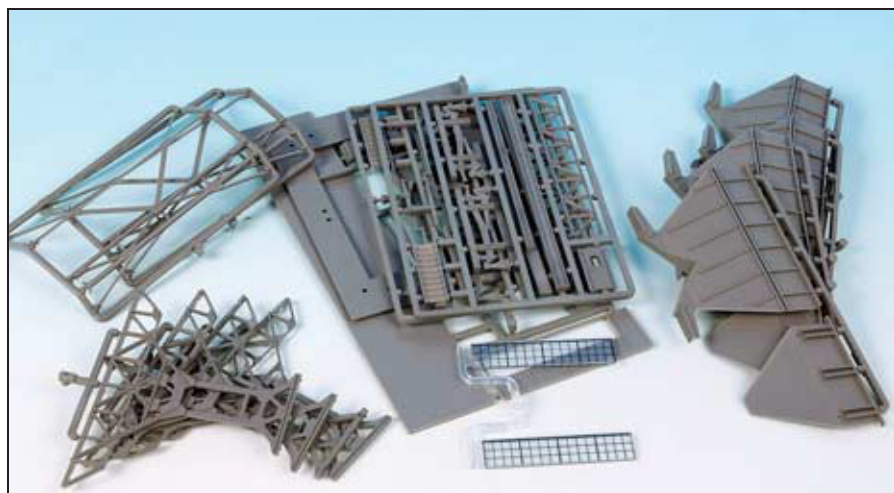
Bereits vor einiger Zeit erschien bei Auhagen das schöne Modell einer Bekohlungsanlage in der Baugröße TT. Nun folgte das Pendant im Maßstab 1:87 – was beim Zusammensetzen des Bausatzes zu beachten ist, zeigt Lutz Kuhl.

Das Auhagen-Modell entstand nach dem Vorbild der Bekohlung mit zwei Wiegebunkern im Bw Chemnitz-Hilbersdorf. Dabei handelt es sich um eine typische Konstruktion der DRG, die in den Dreißigerjahren von der Firma Ardelt entwickelt wurde. Nach dem Krieg wurden die Pläne von der DR für eine Reihe von Neubauten nahezu unverändert übernommen und lediglich in einigen Details verbessert – dazu zählt auch die Bekohlungsanlage im heutigen Museums-Bw Hilbersdorf. Alles in allem handelt es sich um ein

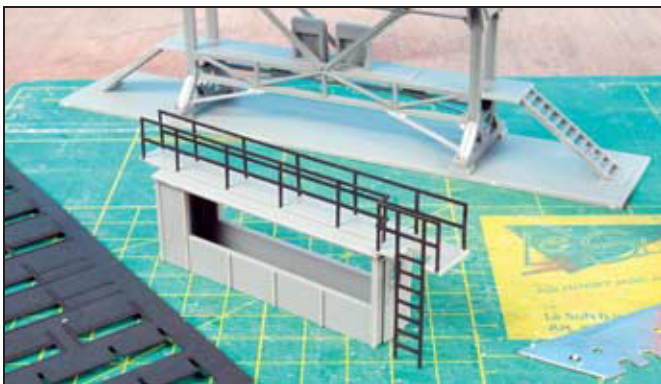
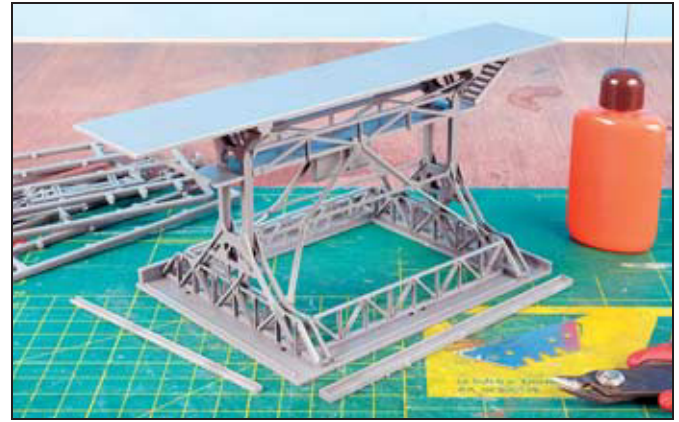
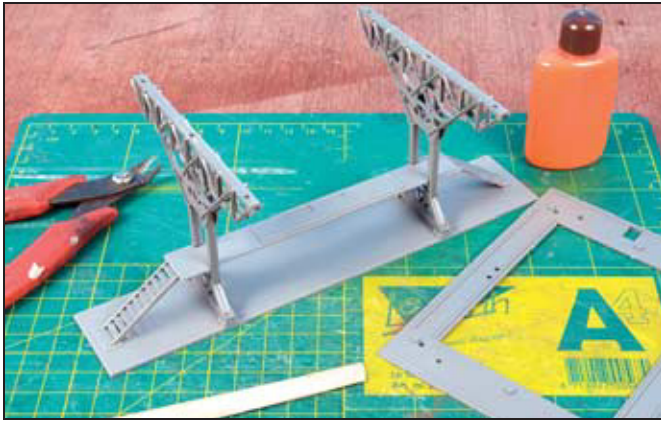
schönes Vorbild für die Epochen II und III, das auch in einem größeren Bw nicht allzu viel Platz benötigt.

Die Anzahl der Teile des Bausatzes ist überschaubar, die wenigen Elemente lassen sich schnell zusammensetzen. Die filigrane Stahlkonstruktion des Vorbilds wird überzeugend wiedergegeben – die Bauteile sind dabei ausreichend stabil, ohne den durchaus „luftigen“ Eindruck zu beeinträchtigen.

Etwas Nacharbeit erforderte lediglich der obere Rand an den beiden Wiegebunkern, deren Ecken nach dem Aushärten des Klebers etwas beigeschliffen werden mussten. Ungewohnt erscheinen auf den ersten Blick die filigranen Geländer aus gelasertem Karton. Sie ließen sich dann aber erstaunlich gut mit dem Kunststoff verkleben, dazu verwendete ich den „Expert“-Kleber



Unter der Art.-Nr. 11 416 gibt es bei Auhagen die Bekohlungsanlage in der Baugröße H0. Die Anzahl der Bauteile ist überschaubar – dennoch entsteht daraus ein sehr gut detailliertes Modell. *Fotos: Lutz Kuhl*



Oben: Die Teile des Bausatzes sind sehr passgenau und schnell zusammengesetzt. Die Nachbildung der Stahlkonstruktion ist außerdem ausreichend stabil, ohne den filigranen Eindruck zu beeinträchtigen.

Links: Die diversen Geländer und Leitern bestehen aus gelasertem Karton. Mit Faller-Expert oder auch Sekundenkleber lassen sie sich in ausreichender Stabilität an den Kunststoffteilen fixieren. Dennoch ist beim Weiterbau Vorsicht angesagt – allzu grob anfassen sollte man das Ganze nicht mehr ...

Unten: Wie kommt die Kohle in den Bunker? Eigentlich gehört dazu jetzt noch ein fahrbarer Portalkran, wie es ihn einmal bei Faller gab. Im Bw Hilbersdorf dient dazu ein fahrbarer Regelspur-Drehkran, dessen Rolle hier das Weinert-Modell nach DB-Vorbild übernimmt.

von Faller. Untereinander fixierte ich die Kartonteile dann noch mit verdünntem Weißleim.

Um die Bekohlungsanlage mit der Spritzpistole lackieren zu können, baute ich das Bedienungshäuschen zunächst als separates Teil. Nachdem die Farbe trocken war, konnten dann die Fenster eingesetzt und das Häuschen an den vorgesehenen Platz gesetzt werden. Mit etwas Vorsicht passte es so gerade zwischen die Stahlkonstruktion, ohne dabei die zierlichen Kartongeländer zu beschädigen. Zum Schluss erfolgte noch eine Alterung mit diversen Farbpudern – „Bw-Schmutz“, „Smog“ und „Rost“ von Rainershagener Naturals sind dazu ideal ... lk 



Maskenbildner

Das gelegentliche Programmieren einzelner Parameter eines DCC-Decoders ist mit einer DCC-Steuerung kein großer Akt. Möchte man hingegen viele Parameter verändern, ist eine komfortable Software hilfreich. Ian Sievert zeigt, wie man für das Programm CVEdit eigene Programmiermasken konfiguriert.

Lenz stellt zur Programmierung von Lok-Decodern einen CV-Editor zur Verfügung, welcher dem USB-Interface LI101 beigelegt ist. Mit diesem Editor erhält der Anwender ein gutes Werkzeug, um Lenz-Decoder individuell zu programmieren, Fahreigenschaften zu optimieren oder einfach nur um Zwischenergebnisse (falls man etwas experimentieren möchte) oder schlussendlich das Gesamtergebnis auf die Festplatte des Computers zu speichern.

Die Software hat leider einen kleinen Schönheitsfehler: Man ist auf die Decoder von Lenz beschränkt, da nur die Typen „Standard“, „Silver“ und „Gold“ unterstützt werden. Nutzt man Decoder anderer Hersteller, so besteht die Gefahr, den Decoder quasi bis zur Funktionsunfähigkeit zu verstellen. Die NMRA – National Model Railroad Association – hat nur wenige Konfigurationsvariablen (CV) „genormt“. So werden die meisten CVs von den Herstellern individuell und somit auch häufig unterschiedlich eingesetzt.

Lenz hat dem Anwender von CVEdit die Möglichkeit offengelassen, eigene Programmiermasken zu erstellen und ermöglicht es so, auch Decoder anderer Hersteller zu programmieren. Die Programmiermasken sind auf dem PC als eigenständige Dateien im gleichen Verzeichnis wie das Programm „CVEdit“ abgelegt und mit der Extension „dec“ gekennzeichnet. Die Dateien sind erfreulicherweise im ASCII-Code geschrieben und mit einem gewöhnlichen ASCII-Editor (z.B. Notepad bzw. Editor von MS-Windows) editierbar. Keinesfalls dürfen die Dateien mit Textverarbeitungsprogrammen verändert werden, da diese in der Regel nicht sichtbare Steuerzeichen/-sequenzen in den Text einfügen und damit die Datei für den CV-Editor unlesbar machen.

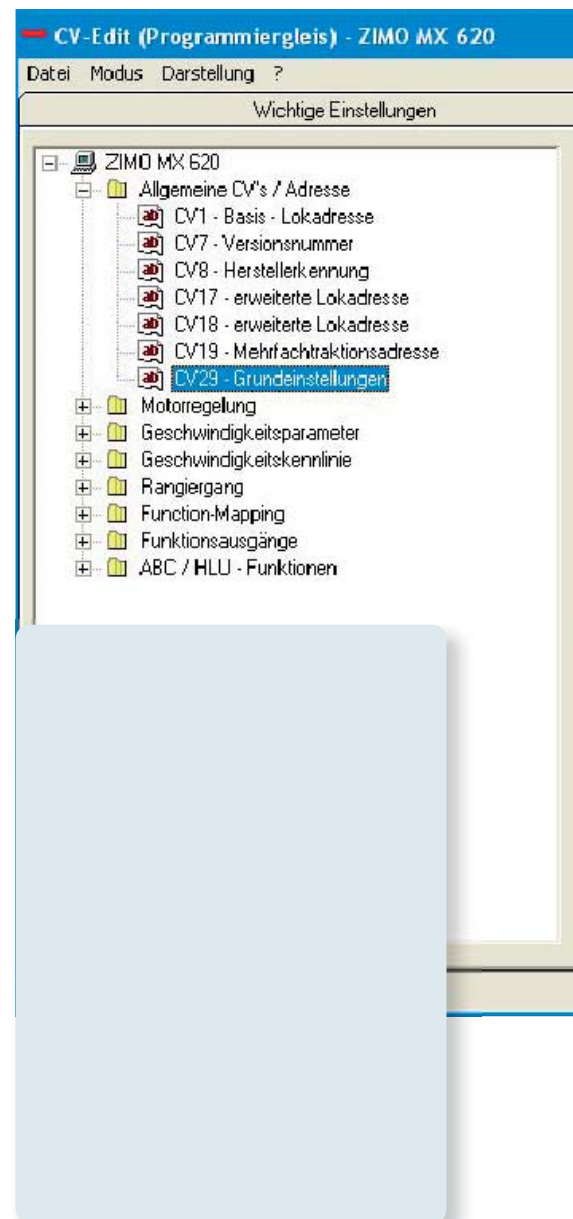
Die einfachste Möglichkeit einen Einstieg in die Erstellung eigener Programmiermasken zu finden, ist eine beste-

hende dec-Datei zu kopieren und anschließend umzubenennen. Beide Aktionen sind mit dem Explorer leicht zu bewerkstelligen. Mit einem Doppelklick auf die kopierte Datei öffnet sich – zumindest beim ersten Mal – ein Auswahlfenster, wo Windows wissen möchte, mit welchem Programm man jetzt und künftig Dateien mit der Extension „dec“ öffnen möchte. Hier wählt man dann einmalig das Programm „Notepad“ bzw. „Editor“ aus.

Auf den ersten Blick mag der Inhalt der Datei etwas verwirrend sein, aber unter Beachtung der folgenden Beschreibung ist der Inhalt der Datei leichter verständlich als zunächst angenommen. Nebstehend ist ein Auszug aus einer selbst erstellten dec-Datei dargestellt, an der die Syntax erklärt werden soll.

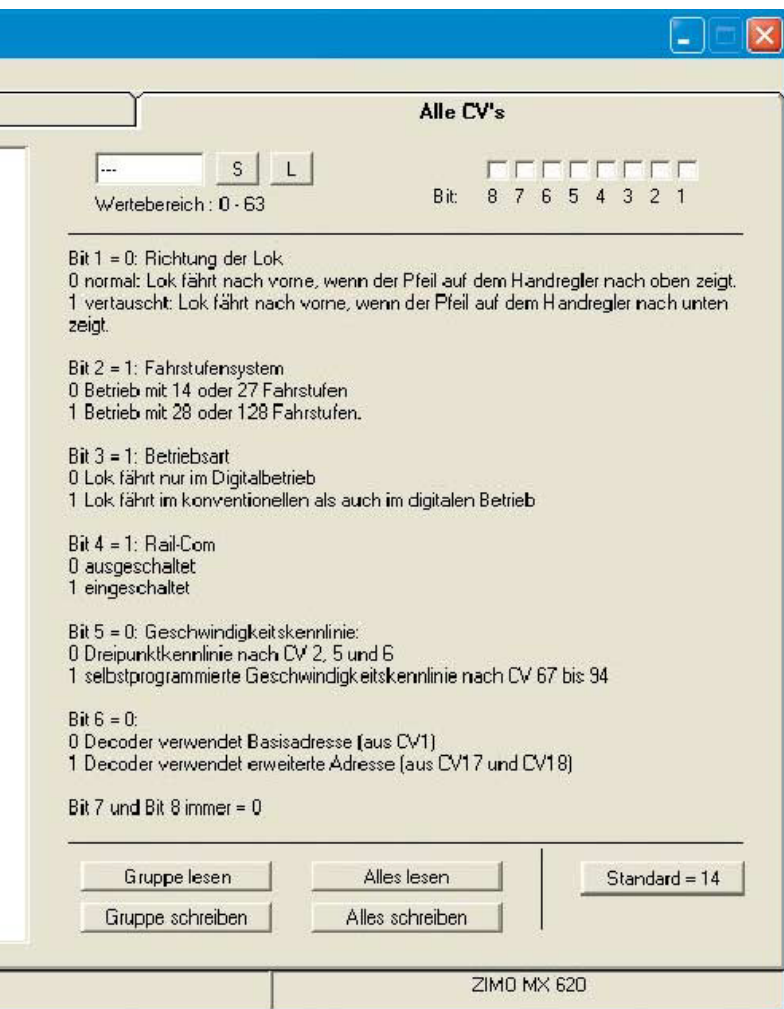
Die erste Zeile (Kopfzeile) wird von fünf „*“ angeführt und darf nicht verändert werden. Das darauf folgende „L“ sorgt dafür, dass in den Programmiermasken die Zählweise der Bits der einzelnen CVs von Bit 1-8 erfolgt. Ersetzt man das „L“ durch ein Leerzeichen, so werden die Bits von Bit 0-7 durchnummeriert. Dem „L“ bzw. dem Leerzeichen folgend ist der Decodername angegeben. Er erscheint später im Programmfenster des CV-Editors.

Die folgenden Zeilen werden jeweils von fünf „+“ Zeichen angeführt. Diese Zeilen erlauben im Programm die systematische Zusammenführung der CVs in thematisch zusammenhängende Gruppen. Auch hier gibt es zwei grundsätzliche Dinge zu beachten: Den fünf „+“ Zeichen folgt immer eine Zahl, anschließend ein Komma und dann ein frei definierbarer Text (Gruppenname). Die Zahlen müssen für jeden Gruppennamen unterschiedlich vergeben werden. Sie dienen später bei der Definition der CVs als Referenz zur Gruppenzugehörigkeit. Weiterhin ist es wichtig, zu welcher Gruppe (zu welchem Satz



von CVs) später die Geschwindigkeitskennlinie zugeordnet werden soll. Die Zuweisung erfolgt mit dem Zusatz „G“, getrennt vom Gruppennamen durch ein Komma. Da anfangs empfohlen wurde, eine bestehende Datei zu kopieren, sollte man hier auch nichts an der bestehenden Zeile „Geschwindigkeitskennlinie“ verändern. Die CVs für die Geschwindigkeitskennlinie liegen meines Wissens bei den meisten Herstellern von DCC-Decodern zwischen CV 67 und CV 94.

Nachdem die Gruppen festgelegt wurden, beginnt nun die Definition der einzelnen CVs. Diese beginnen jeweils mit fünf „#“-Zeichen. Wichtig: Zwischen der letzten Zeile der Gruppendefinition und der ersten Zeile zur CV-Definition darf keine Leerzeile eingefügt werden. Im Verzeichnisbaum entsteht sonst ein Eintrag für eine CV 12.



Den fünf „#“-Zeichen folgen nun für gewöhnlich insgesamt sechs Zahlen, jeweils getrennt durch ein Komma und anschließend die Beschreibung (Name) der CV, welche später im Verzeichnisbaum des Programms erscheint. Die sechs Zahlen legen hierbei verschiedene Parameter bzw. Werte fest:

1. Nummer der CV
2. Mindestwert der CV
3. Maximalwert der CV
4. Binärwert (0 und 1) – Hiermit wird es dem Anwender ermöglicht, die Werte der CV nicht nur im normalen dezimalen Zahlensystem einzugeben, sondern auch die Bits einzeln zu setzen oder zu löschen.
5. Gruppenzugehörigkeit – Diese Zahl entspricht einer der Zahlen, die bei der Festlegung der Gruppen vergeben wurde. Sie dient als Referenz.
6. Standardwert der CV

Die folgenden Zeilen dienen nun zur freien Beschreibung der CV, wie sie später im Programmfenster erscheinen soll. Der Bereich endet, sobald eine neue CV mit den bereits bekannten fünf „#“-Zeichen definiert wird. Der Platz für den freien Textbereich ist begrenzt

und lässt sich schnell ausloten. Übrigens ist das Fenster des CV-Editors in seiner Größe nicht variabel. Es stehen maximal 26 Zeilen mit automatischem Zeilenumbruch zur Verfügung.

Damit sind auch schon alle beachtenswerte Schritte beschrieben, die eine eigenständige Erstellung oder auch Optimierung (Anpassung) einer Programmiermaske ermöglichen. Für die Programmierung ist statt des Programmiergleises auf der Anlage eine eigene Teststrecke empfehlenswert. Ich habe mir eine Teststrecke (Oval mit 186 cm Gleislänge) fest aufgebaut und mit einem Umschalter versehen, um direkt zwischen „Programmiergleis“ und „Betriebsgleis“ wechseln zu können. Ferner habe ich noch einen Abschnitt eingefügt, wo ich die sogenannte ABC-Funktion ein- bzw. ausschalten kann. Letzteres hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen, um den Bremsweg der Loks anzupassen und die Richtungsabhängigkeit zu testen. Außerdem

kann man aufgrund der bekannten Länge des Ovals auch sehr gut die Höchstgeschwindigkeit ermitteln und einstellen. Ich habe mir für verschiedene Geschwindigkeiten eine Umrechnungstabelle erstellt und brauche so nur die Zeit für eine Umrundung mit

Geschwindigkeit 1:1		Geschwindigkeit 1:160	
			Zeit pro Runde
10 km/h	2,78 m/s	1,74 cm/s	107,26 s
20 km/h	5,56 m/s	3,47 cm/s	53,63 s
30 km/h	8,33 m/s	5,21 cm/s	35,75 s
40 km/h	11,11 m/s	6,94 cm/s	26,82 s
50 km/h	13,89 m/s	8,68 cm/s	21,45 s
60 km/h	16,67 m/s	10,42 cm/s	17,88 s
70 km/h	19,44 m/s	12,15 cm/s	15,32 s
80 km/h	22,22 m/s	13,89 cm/s	13,41 s
90 km/h	25,00 m/s	15,63 cm/s	11,92 s
100 km/h	27,78 m/s	17,36 cm/s	10,73 s
110 km/h	30,56 m/s	19,10 cm/s	9,75 s
120 km/h	33,33 m/s	20,83 cm/s	8,94 s
130 km/h	36,11 m/s	22,57 cm/s	8,25 s
140 km/h	38,89 m/s	24,31 cm/s	7,66 s
150 km/h	41,67 m/s	26,04 cm/s	7,15 s
160 km/h	44,44 m/s	27,78 cm/s	6,7 s

einer Stoppuhr zu stoppen. Wer es genauer haben möchte, kann mittels Lichtschranken und entsprechender Elektronik die Messung präzisieren.

Ist der Decoder programmiert, das Fahrverhalten der Lok optimiert, kann man nun mit der Maschine „auf Strecke gehen“ und die Fahreigenschaften genießen. *Ian Sievert* 

Wiking – Kleine Autos, große Liebe

Ulrich Biene

190 Seiten; zahlreiche Abbildungen; Format 21,4 x 30 cm; € 29,90; Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Ein Jahr nach dem ersten Wiking-Buch folgte nun ein zweiter Band, der (im Unterschied zum Vorgänger) reich illustrierten Lesestoff bietet. Den neun Kapiteln liegt eine Gliederung nach inhaltlichen Gesichtspunkten zugrunde: Der Autor widmet sich einzelnen Wirkungsfeldern des Unternehmens, etwa „Modellen und Maßstäben“ und „Wiking in der Werbung“. So finden auch die Produktlinien Schiffe und Flugzeuge Würdigung, obwohl sie im Vergleich mit den Modellautos seit 1949 nur noch in Nischenfertigung existierten.

Firmengründer Friedrich Peltzer, ein Unikum von Unternehmer, lebte für seine Modelle, legte auf betriebswirtschaftliche Fragen jedoch weniger Wert. Wiking war bei der Übernahme durch Siku zwar gesund, doch die Fertigung erwies sich als wenig zeitgemäß. Peltzer investierte bis zu seinem Tode 1981 lieber in Neuentwicklungen, als dass er die technische Basis seines Unternehmens in Berlin-Lichterfelde modernisiert hätte. Das aufschlussreiche Kapitel über Plagiate erinnert an die Kopien von IMU (1990/91) ebenso, wie es die „Abkupferungen“ durch die spanische Firma Eko und andere Nachahmer dokumentiert.

Das reichillustrierte Werk weckt Erinnerungen an Kindheit und Jugend,

als man vom Taschengeld Büssing LU 7 und DKW-Junior erwarb, um unter Verwendung des Wiking-Straßenplans und der Gebäude des Ausschneidebogens den Küchentisch zu bespielen: eine fast vergessene Modellwelt! *ur*

Auf stählernen Wegen. Eisenbahnen am Rammelsberg

Stefan Dützer

184 Seiten; zahlreiche historische Fotos, technische Skizzen und Lagepläne; Format 17,5 x 24,5 cm; € 19,95; Verlag Goslarsche Zeitung Karl Krause, Goslar

Seit nahezu 100 Jahren verkehren Eisenbahnen am Goslarer Rammelsberg und transportieren Erz und Holz, Kohle, Baustoffe und Arbeitskräfte. Mustergültig beschreibt Stefan Dützer, als Bergingenieur exzellenter Kenner zahlreicher Gruben, Aufbereitungsbetriebe und ihrer Schienenwege, die Geschichte der Bergwerksbahnen des „Weltkulturerbes Rammelsberg“ von der ersten Lok im Stollen über die Erzbahn nach Oker, den Betrieb mit Oberleitungen, Akku- und Dieselloks und das Rammelsberg-Projekt im „Dritten Reich“ bis hin zum Ende des Abbaubetriebs.

Würdigung verdienen die detaillierte Fahrzeugliste, die bildliche Darstellung des Lok- und Wagenmaterials und der wissenschaftlich exakte Quellen- und Literaturnachweis. Das logisch gegliederte und mit registerähnlich gesetzten Schwerpunkten benutzerfreundlich gestaltete Buch wendet sich nicht nur an Eisenbahnfreunde, sondern auch an

Bergbau-, Industrie- und Regionalhistoriker. Inhalt, Stil und Gestaltung verleihen dem Werk Dützers hohen kulturhistorischen Wert. Für das „Weltkulturerbe Rammelsberg“ schließt sich damit die noch klaffende, eisenbahntechnische Lücke im Umgang mit den Sachzeugen der eigenen Vergangenheit. *fr*

Erfurt verbindet. Teil 2: Von der Vision zur Realität – der neue ICE-Bahnhof und sein Umfeld

95 Seiten; ca. 175 Fotos, Lageskizzen und historische Abbildungen; Format 21,5 x 20,5 cm; hrsg. vom Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit ICE-Bahnhof und Umfeld, Erfurt 2008

Nach Bd. 1, der über die Planung des ICE-Terminals Erfurt informierte, berichtet Bd. 2 über die Realisierung des Projekts. Das üppig illustrierte Buch geht nochmals von der Notwendigkeit eines ICE-Bahnhofs für Erfurt aus, erläutert die Problematik des Planens und Bauens im historischen Kontext, beschreibt das städtebauliche Gesamtkonzept, nennt wichtige Daten und Fakten des Großprojekts von 1992 bis 2008 und vermittelt einen Überblick über seine Strukturmerkmale.

Das abschließende Kapitel „Stimmen zum ICE-Bahnhof und zur Neugestaltung des Bahnhofsumfelds“ erinnert an jene Schwierigkeiten und Widerstände, die das Projekt zeitweilig zu einer Gedulds- und Belastungsprobe machten. In und mit diesem Buch wird Eisenbahn- und Architekturgeschichte aus jüngster Zeit plausibel dargestellt. *fr*

Die Schwarzwald-Modellbahn Hausach

Edition Eisenbahn-Romantik, Folge 31; DVD-Video, Laufzeit 40 Minuten plus Bonus-Film „Volldampf auf der Schwarzwaldbahn“, Laufzeit 45 Minuten; € 22,95; Verlagsgruppe Bahn, Fürstentfeldbruck

Die Schwarzwald-Modellbahn gilt als größte H0-Modellbahnanlage exakt nach realem Vorbild in ganz Europa. Doch sie glänzt nicht nur mit 40 bis 50 ständig rollenden (!) Zügen, sondern auch mit einem überaus realistischen Schwarzwald-Szenario, das die Superlative des Originals mit seinen 36 Tunnels, großen

Kehrschleifen, zahlreichen Brückenbauwerken, authentischen Gebäuden und nicht weniger als 50 000 Nadel- sowie 12 000 Laubbäumen trefflich wiedergibt. Selbst die zahllosen Details, u.a. in Gestalt belebter Bauernhöfe und idyllischer Schafherden samt Hunden, einsamer Bergwanderer und quirliger Sommerfeste, können sich sehen lassen.

Das Filmwerk, ein echter Modellbahn-Genuss, lebt überdies vom ständigen Vergleich zwischen Vorbild und Modell (darunter spektakulären Führerstandsmittelfahrten in H0 und beim Vorbild), informativen Interviews mit den Erbauern und schließlich von einem Filmbonus mit Volldampf im Schwarzwald. *fr*

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2009

166 Seiten mit über 200 Fahrplänen und zahlreichen Abbildungen; Format DIN A5; € 5,50; Verlag Uhle & Kleimann, Lübeck 2009

Pünktlich zu Saisonbeginn gibt das seit über 25 Jahren bewährte Standardwerk wieder eine komplette Übersicht über die Museumseisenbahnen und Eisenbahnmuseen Deutschlands, über Öffnungszeiten und Fahrtage, Fahrzeiten, Fahrpreise und Fahrzeuge. Obwohl die Zahl der Bahnen und Museen gewachsen ist, kann das Kursbuch zum unveränderten Preis von 5,50 € erworben werden – in Bahnhofsbuchhandlungen oder direkt beim Verlag. *fr*

Eisenbahn
Romantik





Bayrische Länderbahn-Diva in N

▲ Das Modell der S 3/6 wird von Minitrix in der Ausführung der Epoche I angeboten; dabei wählte man eine Lok der ersten Bauserie mit „windschnittigem“ Führerhaus als Vorbild. Lokgehäuse und Tender des Modells bestehen aus Metalldruckguss, sodass genügend Gewicht auf die Schienen gebracht wird, um auch lange Schnellzüge zu ziehen. Motor und Getriebe wurden im Kessel untergebracht; der Antrieb erfolgt auf die Treibachsen. Im Tender bleibt so genügend Platz für die Digital-schnittstelle und Decoder. Passend zur Lok ist außerdem ein Set mit bay-erischen Schnellzugwagen in einer limitierten Auflage angekündigt. Minitrix • Art.-Nr. 12318 • € 295,95 • erhältlich im Fachhandel

Nutzfahrzeuge alt und neu in H0

▼ Wiking beeindruckt mit dem schweren Ackerschlepper Deutz Agotron X 720 in aufwendiger Detaillierung und Bedruckung. Wieder aufgelegt wurde außerdem der Demag-Kranwagen V 70. Wiking • Art.-Nr. 0362 0132 (Agotron X 720) • € 12,95 • Art.-Nr. 0868 0526 (Demag V 70) • € 8,50 • erhältlich im Fachhandel



Ellok-Klassiker in N

▲ In der Ausführung der Epoche IV mit blauer Lackierung erscheint die E 19 von Fleischmann in der Baugröße N. Das Modell ist mit einer Digital-schnittstelle ausgestattet; die Beleuchtung des Dreilicht-Spitzensignals erfolgt über LEDs. Fleischmann • Art.-Nr. 731902 • € 205,- • erhältlich im Fachhandel

Fertiggebäude in 0

▼ In kleinen Auflagen bzw. auf Bestellung fertigt Andreas Braun aus Karton und Styrodur Gebäudemodelle für die Baugröße 0 in Anlehnung oder nach konkretem Vorbild. Beispielhaft stellen wir das Stellwerk Thale/Harz und das Haltestellengebäude Vippachedelhausen vor. Das Original stand an der Weimar-Großrudestädter Schmalspurbahn, auch unter dem Namen „Die Laura“ bekannt. Neben den hier vorgestellten Gebäuden gibt es weitere im Angebot, die jedoch nicht immer alle vorrätig sind, sondern auf Wunsch gefertigt werden. Die recht stabilen Bauwerke besitzen keine Inneneinrichtung bzw. keine Innenwände zur Raumaufteilung, die man jedoch in eigener Regie anfertigen kann. Museumswerkstatt Ordensburg Liebstedt, Andreas Braun, Berggasse 95, D-99510 Liebstedt, www.spur-0-gebaeude.de • Art.-Nr. „Stellwerk Thale“ • € 90,- • Art.-Nr. „Haltestelle Vippachedelhausen“ • € 85,- • erhältlich direkt





Stromliniendampfer aus der „Bellingrodt-Edition“ von Märklin

Als viertes Modell in der Reihe der „Bellingrodt-Edition“ erscheint das Modell der Lok 05 002 in der Ausführung als Weltrekordlok im Mai 1936; das Foto auf der Rückwand der aufwendig gestalteten Holzkassette zeigt das Vorbild bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Elberfeld – eine der klassischen Aufnahmen Carl Bellingrodt's.

Märklin • Art.-Nr. 37052 • € 579,95 • erhältlich im Fachhandel

Abortgebäude Bf. Honau in H0

Passend zu dem bereits vor einiger Zeit erschienenen Modell des Bahnhofs Honau bietet Sebastian Topp nun auch das Abortgebäude an. Der Bausatz besteht ebenfalls wieder aus sauber gelaserten Sperrholzteilen und ist exakt maßstäblich.

Topmodell • Art.-Nr. S-12004 • € 39,85 • erhältlich direkt



Lok 22 der WLE in N

In der attraktiven Lackierung der Westfälischen Landeseisenbahn erscheint die Diesellok der Baureihe ER 20. Das Vorbild des Modells wird von der WLE vor allem im Fernverkehr eingesetzt und ist daher in ganz Deutschland unterwegs.

Fleischmann • Art.-Nr. 726006

• € 175,- • erhältlich im Fachhandel

Güterzugpackwagen für die Baugröße 1

Der ehemals preußische Güterzugpackwagen erscheint als Pwg pr 14 in der Bundesbahn-Ausführung der Epoche III. Das Modell zeichnet sich durch zahlreiche separat angesetzte Teile wie die zierlichen Trittstufen und freistehenden Griffstangen aus. Die Inneneinrichtung ist komplett nachgebildet, der Wagen verfügt außerdem über eine digital einschaltbare Beleuchtung.

Märklin • Art.-Nr. 58118 • € 449,95 • erhältlich im Fachhandel



Feines Tigerli in H0

▼ In vier Lackierungsvarianten mit unterschiedlichen Betriebsnummern gibt es bei Lematec die kleine Rangierdampflok E 3/3 der SBB – besser bekannt unter ihrem Spitznamen „Tigerli“ (schwarz mit den Nummern 8458 und 8425, grün mit der Nummer 80 und grau-blau mit der Nummer 8379). Das Modell weist hervorragende Fahreigenschaften auf, zu denen ihm ein Maxon-Motor mit ausgewuchteter Schwungmasse verhilft. Die drei Achsen sind gefedert; die Stromabnahme erfolgt von allen sechs Rädern. Für den Einbau eines Decoders ist eine Schnittstelle nach NEM 651 vorhanden.

Lematec, Case postale 97, CH-1890 Saint Maurice • Art.-Nr. HO-205/1 • SFr 1550,- • erhältlich direkt



Big Boy in H0

▲ In einer einmaligen Auflage bietet Märklin das Modell der größten Dampflok an, die je gebaut wurde. Die Lok mit der Betriebsnummer 4006 verfügt über einen Antrieb mit Glockenanker-Motor sowie einen bereits eingebauten mfx-Decoder mit Sound-Generator; sie kann sowohl digital wie auch analog betrieben werden. Geliefert wird das Modell in einer edlen Holzkassette.

Märklin • Art.-Nr. 37993 • € 799,95 • erhältlich im Fachhandel

Kühlwagen in O

► In hellem Mint waren die Kühlwagen der Fachingen Heil- und Mineralbrunnen GmbH lackiert und brachten das begehrte Heil- und Mineralwasser auf der Schiene in alle Welt. Basis der Wärmeschutzwagen bildeten G 10, die im Ersten Weltkrieg in vielen Fällen durch den Einbau einer Isolierung und einer Innenverkleidung aus Holz entstanden. Um das Eindringen von Wärme zu vermeiden, wurden hinter der Schiebetür dicht schließende Drehtüren eingebaut. Die integrierten Eisbehälter mussten übrigens vor der Beladung gefüllt werden. Die Wagen lassen sich ebenso gut in Durchgangs- wie auch in Nahgüterzügen einreihen.

Lenz • Art.-Nr. 42205 • € 99,- • erhältlich im Fachhandel



Golf per Bahn in H0

◀ In einem Set erscheint bei Fleischmann der Autotransportwagen der Bauart Laaes 541; beladen ist er mit acht VW-Golf. Beim Vorbild waren immer zwei Wagen zu einer Einheit zusammengekuppelt und trugen folgerichtig nur eine Waggenummer. Das Modell ist daher mit einer festen Kuppelstange zwischen den Wagen ausgestattet; die Beschriftung entspricht der Epoche IV. Fleischmann • Art.-Nr. 522501 • € 74,95 • erhältlich im Fachhandel



Bahnhof Wasserburg in N

► In der Broschüre „Endbahnhöfe planen + bauen“ stellen Franz Rittig und Gerhard Peter unter anderem den Anlagenentwurf nach dem Vorbild in Wasserburg am Inn für die Baugröße N vor – gewissermaßen passend dazu gibt es jetzt bei „Finescale und mehr“ das malerische Empfangsgebäude. Der Bausatz besteht aus sauber gelaserten Kartonteilen, die sich mit einfachen Mitteln leicht zusammenbauen lassen. Dank dem farbigen Karton lässt sich auch die anschließende farbliche Gestaltung auf ein Minimum beschränken.

Finescale und mehr, Maren Göpfert, Ebereschenweg 27, 60433 Frankfurt, www.finescale-und-mehr.de • Art.-Nr. W02-B • € 65,- • erhältlich direkt



Bayerische D XI in H0

► Eine alte Bekannte in neuer Farbgebung und Bedruckung ist die bayerische Lokalbahnlok der Gattung D XI mit der Betriebsnummer 2739 im dunkelgrünen Gewand der K.Bay.Sts.B. Das bewährte Vorbild, ab 1895 in 147 Exemplaren beschafft, war die meistgebaute Lokalbahnlok im Königreich Bayern. Das H0-Modell verfügt über einen fünfpoligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse zum Antrieb auf drei Achsen und über eine sechspolige Digitalschnittstelle. Trix • Art.-Nr. 22042 • € 199,95 • erhältlich im Fachhandel



VT-Beiwagen mit Gepäckabteilen in H0

► Das Warten hat sich gelohnt! Mit den Beiwagen VB 140 507 und VB 140 511 liefert PMT jetzt zwei vorzüglich gelungene Modelle der einstigen, 1935 im Sachsenwerk Stendal gebauten Kleinbahnfahrzeuge in der Farbgebung und Beschriftung der späten Epoche III der DR aus. Die beiden VB unterscheiden sich nicht nur durch ihre Fahrzeugnummern und die Stationierungsorte in Eilenburg bzw. Salzwedel, sondern vor allem durch die unterschiedlichen Stirnseiten mit großen Fenstern bzw. schmalen Türen und Übergangsblechen. Der als VT für diese Beiwagen bestens geeignete „Kleine Wettiner“ folgt, überarbeitet und farblich bzw. in seiner Bedruckung den VB angepasst, bereits im Sommer. PMT • Art.-Nr. 30713 • Art.-Nr. 30723 • jeweils € 41,50 • erhältlich im Fachhandel



Großer Ringlokschuppen von Noch in H0

▲ Als Bausatz bietet Noch den Ringlokschuppen mit drei Lokständen an; er besteht aus sauber gelaserten Kartonteilen. Die Schuppenstände sind jeweils im 15°-Winkel angeordnet; auf diese Weise kann der Lokschuppen bei allen gängigen Drehscheiben aufgestellt werden. Die Tiefe der Stände beträgt rund 285 mm – damit dürften auch die meisten Schleppenderloks hier Platz finden. Der Ringlokschuppen kann außerdem mit Erweiterungsbausätzen um jeweils einen Stand erweitert werden.

Noch • Art.-Nr. 66210 (Lokschuppen) • € 59,99 • Art.-Nr. 66211 (Erweiterung) • € 19,99
• erhältlich im Fachhandel



Doppeldecker von Trix in H0

▲ Im klassischen Chromoxidgrün der DB um 1960 kommen die Doppelstockwagen-Prototypen mit den Betriebsnummern 79002 und 79004 in die Modellbahngeschäfte. Die exzellente Fertigungsqualität entspricht ihren blauen Vorgängern.

Trix • Art.-Nr. 23464-23465 • je € 52,95 • erhältlich im Fachhandel

Einheitsnebenbahnwagen in H0

▼ Im mehreren Varianten rollen die begehrten, weil erfreulich kurzen Einheitspersonenwagen an: u.a. als BCI-24 der DRG sowie als Bi-23 und Bi-25 der DB in der Epoche III. Die kleinsten unter den Reichsbahn-Donnerbüchsen überzeugen mit detailreichen Fahrwerken, durch stimmige Farbgebungen und historisch korrekte, sehr saubere Bedruckungen gemäß der jeweils nachgebildeten Epoche.

Brawa • Art.-Nr. 45801 (BCI-24), 45802 (Bi-25), 45803 (Bi-23) • je € 52,90 • erhältlich im Fachhandel

RhB-Ellok Ge 4/4 II in 2m

▲ Das modifizierte Epoche-V-Modell gibt die Ge 4/4 II mit der Nummer 625 in der aktuellen Ausführung des Vorbilds der Rhätischen Bahn, u.a. mit dem Wappen „Küblis“, wieder. Onboard sind zwei zugstarke Motoren, ein MZS-Decoder, originalgetreuer Sound sowie der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel.

LGB • Art.-Nr. 28432 • € 998,- • erhältlich im Fachhandel





Klassischer S-Bahn-Zug in H0

Der dreiteilige S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420 erscheint bei Trix zunächst in der aktuellen Ausführung mit verkehrsroter Lackierung. Der Antrieb erfolgt über Kardanwellen auf die vier Achsen des Mittelwagens; zur Verlängerung der Garnitur gibt es außerdem eine antriebslose Dummy-Ausführung. Für die Beleuchtung wurden warmweiße Leuchtdioden eingesetzt, dem Modell liegen Zuglaufschilder für München, Stuttgart, Frankfurt und das Ruhrgebiet bei. In der nächsten Ausgabe der MIBA werden wir den Triebzug noch ausführlich vorstellen.

Trix • Art.-Nr. 22621 • € 239,95 • Art.-Nr. 24621 (Dummy)

• € 199,95 • erhältlich im Fachhandel



Lokschuppen aus echtem Holz in H0

Das Modell des Lokschuppens entstand nach dem Vorbild im Bahnhof Lichtenstein für die Loks der BR 97.5, denn hier endete die von Honau heraufführende Zahnradstrecke. Der Bausatz besteht aus lasergeschnittenem Sperrholz und Karton und weist vorbildgerecht auf beiden Giebelseiten Tore auf.

Toppmodell, Meisenweg 1,
72589 Westerheim, Tel. 0 70
73/30 07 61 • Art.-Nr. S-12057 •
€ 69,95 • erhältlich direkt



BR 95 der DRG in H0

Nach der DB-Version der schweren Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 95 erscheint die einstige preußische Gattung T 20 jetzt im Erscheinungsbild der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit geschlossenem Kohlenkasten, anderer Rauchkammertür und Messingziffern.

Fleischmann • Art.-Nr. 405501 • € 293,- • erhältlich im Fachhandel

DB-70er mit DCC-Decoder in N

Der Einbau von Lokdecodern in kleine N-Loks ist nicht jedermanns Sache. Daher dürfte die BR 70.0 mit integriertem DCC-Decoder und schaltbarem Spitzenlicht mit warmweißen LEDs (die oberen Loklaternen sind nur Attrappen) sehr willkommen sein. Damit die geschmeidigen Fahreigenschaften mit dem lastgeregelten Lokdecoder auch mit und ohne volle Züge genossen werden können, erfolgt die Stromabnahme von allen sechs Rädern der Lok. Gegenüber der Analogversion zieht die Digitallok dank Lastregelung ein paar „Wägelchen“ mehr.

Fleischmann • Art.-Nr. 707081 • € 269,- • erhältlich im Fachhandel



Was bringt die MIBA im Juli 2009?



Alfred Fordon schuf sich schon vor Jahren seine blaue 03 1014 in feinsten Detaillierung. Logo, dass er sich nun auch die bestens dazu passenden Probe-Doppelstockwagen von Trix vorgeknöpft hat, und zwar innen wie außen. *Foto: Alfred Fordon*



Die Eisenbahnfreunde Breisgau stellten zur Intermodellbau Dortmund ihre neuen Module nach Themen der DB-Epoche III vor. Horst Meier porträtiert die Anlage. *Foto: Horst Meier*

Weitere Themen:

- Vom Vorbild zum Modell: Ritze-ratze, voller Tücke, sägte Helmut Brückner ein Sägewerk.
- Gleisbau: Bertold Langer stellt die detaillierten Modellgleise von Günter Weller vor.
- MIBA-Test: Trix lieferte den Nahverkehr-ET 420 aus; neue Arbeit für Bernd Zöllner ...

Aus Aktualitätsgründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 7/2009 erscheint am 26. Juni 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

Bernd Beck, Thomas Becker, Ludwig Fehr, Bernd Franta, Richard Grebler, Hermann Hoyer, David Hruza, Otto Humbach, Rainer Ippen, Bruno Kaiser, Marie-Luise Knipper, Sebastian Koch, Michael Kratzsch-Leichsenring, Thomas Küstner, Thomas Mauer, Horst Meier, 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 Plöger, Horst Wehner
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 IVW

Vertrieb

Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, 0 81 41/5 34 81-11)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst,
0 81 41/5 34 81-31)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Karlheinz Werner, Petra Willkomm (Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-0)
Vertrieb Presse-grosso und Bahnhofs-buchhandel
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 Verlages. 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, Höchberg

ISSN 1430-886X