

09
09

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 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

09

4 194038 206506

VORBILD + MODELL: BR 41 ZWISCHEN RUHR UND SIEG

Mit der Ochsenlok auf Lennetour



VERBESSERUNGEN IM DETAIL
Doppelstockwagen

GEHEN SIE MIT AUF DEN LEIM
Sägewerk im Eigenbau

HOBBY TRADE-240 IM MIBA-TEST
Die Diesel-Ellok



MIBA
MODELLBAU DIE LBE-DOPPELSTOCKWAGEN VERBESSERT | MODELBAHN-ANLAGE ANLAGENSCHAU ODENWALD | MIBA-TEST 240 VON HOBBY TRADE



Was hatten nicht nahezu sämtliche Experten der Autobranche abgelästert! Die Bundesregierung beschloss im Frühjahr, das Abwracken alter Autos mit 2500 Euro zu vergüten, sofern der Halter seine Spargroschen zusammenkratzt und für einen neuen, fahrbaren Untersatz raushaut. „Kann nicht funktionieren“, schallte es unisono aus allen Medien, „denn, wer ein altes Auto fährt, hat ja ohnehin kein Geld für ein neues.“

Indes – der normalsterbliche Teilnehmer am Straßenverkehr, der ja kein Automobilexperte ist, ließ sich in völliger Verkennung des „Geht nicht“ hunderttausendfach auf diesen Deal ein und machte die Abwrackprämie zu einem großen Erfolg. Schon nach kürzester Zeit musste der Etat aufgestockt werden, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Allen war es recht: Moderne Motoren schonen die Umwelt (jedenfalls wenn man die Energieaufwendungen zur Herstellung der neuen Autos nicht mitrechnet ...), der Steuersäckel kassiert über die Mehrwertsteuer ungefähr so viel ein, wie er dann hinterher als Prämie wieder rausrückt, und die Wirtschaft jubiliert, weil die krisenbedingt rückläufigen Absatzzahlen einigermaßen wieder zum Normalniveau zurückfanden. Eine klassische Win-win-Situation also, die nur einen Nachteil hatte: Es ging blöderweise ausschließlich um Autos.

Dabei hätte man noch so viel mehr verschrotten können! PCs z.B. veral-

ten doch schon, während man beim Discounter in der Kassenschlange wartet, und manches Handy wird vom Nachfolgemodell abgelöst, bevor der Akku zum ersten Mal geladen ist.

Auch viele HO-Lokomotiven sind heutzutage nicht mehr ganz neuwertig – sei es, weil ein besseres Modell dieser Baureihe auf dem Markt ist, oder weil ein allzu rustikaler Umgang mit dem Teil optische wie technische Spuren hinterlassen hat.

Findige Fachleute der Modelleisenbahn München GmbH – besser bekannt unter den Markennamen Roco und Fleischmann – kamen daher auf die Idee, eine Abwrackprämie auch

Aus Alt mach Neu

für Modelle anzubieten! Immerhin 2500 Eurocent erhält, wer beim Kauf einer Roco-Lok im Wert von mindestens 150,- € (uvP) sein altes Schätzchen (muss nicht von Roco sein, muss nicht fahrfähig sein, sollte aber halbwegs komplett sein) beim „local dealer“ abgibt. Angesichts des aktuellen Preisverfalls gebrauchter Ware kann so was lukrativer sein als ein Versenken der Veteranen in der Bucht. Leider hat auch diese Sache einen Haken: Die Aktion ist begrenzt bis zum 30.9.2009! Da heißt es also schnell sein – meint *Ihr Martin Knaden*



Über viele Jahrzehnte war die 41 in allen möglichen Diensten auf der Ruhr-Sieg-Strecke zu beobachten. Otto Humbach widmet dieser Baureihe sein aktuelles Porträt.

Foto: Otto Humbach

Zur Bildleiste unten:

Im zweiten Teil seiner Bastelorgie zu Doppelstockwagen knöpft sich Alfred Fordon die betagten Lima-Modelle der LBE vor und pusht sie auf einen aktuellen Standard. Helmut Brückner berichtet, wie man mit Säge und Werkzeug ein Sägewerk erzeugt. Im MIBA-Test stellen wir die neue Baureihe 240 von hobby trade vor; Bernd Zöllner informiert zudem über das Vorbild dieser dieselektrischen Kraftpakete.

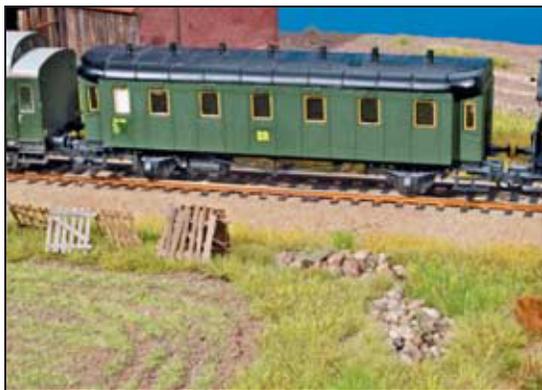
Fotos: Alfred Fordon, Helmut Brückner, Ik



30

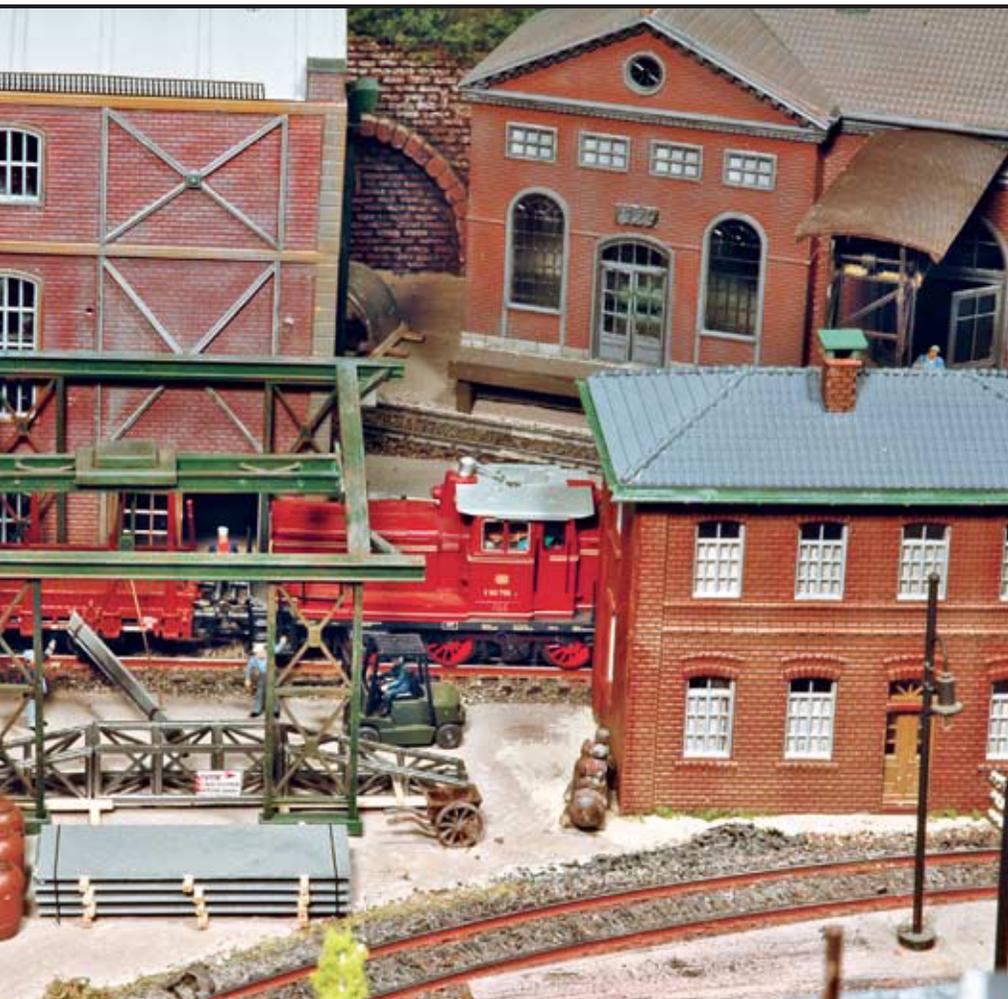


60



8

56



MODELLBAHN-ANLAGE

Die BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke:
Ochsenlok auf Lennetour 8
Schauanlage in Deutschlands Mitte:
Modellbahnschau Odenwald 22
Große Schauanlage
an der holsteinischen Westküste (3):
Modellbahn-Zauber
auf dem Lande 48
Prignitzer Kreisbahn wächst weiter:
Neues vom Kreisel 56
Märklin-Kompaktanlage mit Talsperre:
Unterer Bahnhof – oberer Bahnhof60

VORBILD

Die Diesel-Ellok (MaK DE 1024) 14

MIBA-TEST

Schwere Diesellok mit Sound
(MaK DE 1024, hobby trade, H0) 20

GEBÄUDEBAU

Grünzeug aus Pfarrers Garten 30

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof –
aber wo? (3. Teil) 34

FAHRZEUGBAU

Doppelstockzüge der frühen DB:
Teil 2: Die LBE-Wagen 42

VORBILD + MODELL

Vom Stamm- zum Schnittholz (2) 66

NEUHEIT

Bayerisch bunt 72
Vorkriegsklassiker 74

RUBRIKEN

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



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. 01805/566201-61
Fax 01805/566201-94
(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 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 8/2009, Paketband, Paletten usw.

Macht was her

Der für meinen Geschmack seit Jahren beste Artikel in der MIBA. Kreativ, preiswert und „macht was her“. Da sitzt das Genie im Kopf und nicht in der Schachtel. Ausschließliche Berichte über Bauvorhaben, bei denen die Materialkosten scheinbar keine Rolle spielen, schüren bei mir eher den Frust als dass sie die Motivation fördern! Die gesunde Mischung macht's.

Axel Brinkmann (E-Mail)

MIBA 7/2009, Jumbo-Variationen

Dickes Lob

Ein dickes Lob für den Artikel „Jumbo-Variationen im Lennetal“. Wie auch in den vorhergehenden Folgen über die Ruhr-Sieg-Strecke findet man hier fast perfekten Modellbau, der anhand detaillierter Vorbildrecherche gekonnt in Szene gesetzt und fotografiert wurde. Danke!

Jan Berends, NL-Drachten

MIBA 2/2009, 54.15

Niedrige Spurkränze

Das in einzelnen Fachzeitschriften attestierte gute Fahrverhalten des Fleischmann-HO-Modells der BR 54 kann ich leider nicht bestätigen. Bei mir endete es jäh mit dem holpernden Durchfahren der Weichen des (hauseigenen!) Fleischmann-HO-Profi-Gleissystems; hier schwankte und kippelte das Fahrzeug mit einer bis dahin bei keinem anderen Lokmodell wahrgenommenen Intensität.

Ein Blick auf die Fahrwerkskonstruktion offenbarte als wesentliche Ursache die niedrige Spurkränzhöhe der Treibräder von nur 0,7 Millimetern. Sie führt – zusammen mit dem vertikal beweglichen Vorläufer und der gleichfalls vertikal beweglich gelagerten mittleren Treibachse – zum tiefen und ruckartigen Einfallen des herzstückseitigen vorderen Treibrades in die Herzstücklücke. Wäre die Spurkränzhöhe demgegenüber mehr dem Grenzwert der NEM 310 angenähert, würden die Spurkränze der Treibräder im Weichenherzstück auflaufen und das seitliche Absacken

der Modelllokomotive verhindern – ein Effekt, der zwar nicht unbedingt der Technik des Vorbildes, wohl aber den Konstruktionsmerkmalen der marktbeherrschenden (!) Gleissysteme entspricht, die angesichts unterschiedlicher Radsatzabmessungen der Fahrzeughersteller überproportional breite Herzstücklücken vorsehen müssen.

Eine weitere Ursache ist die vom Vorbild vorgegebene ungünstige Fahrwerksgeometrie. So verstärken sich aufgrund der weit zurückgesetzten vorderen Treibachse die Schwankungen beim Überfahren von Herzstücken besonders intensiv. Vor diesem Hintergrund erweist sich die mit 1,1 Millimetern deutlich mehr dem Grenzwert der NEM 310 angenäherte Spurkränzhöhe des Roco-HO-Modells der BR 24 (die ein ähnlich problematisches 1°C-„Mogul“-Fahrwerk aufweist) als ein lauffechnisch gut durchdachtes Konstruktionsmerkmal.

Mein Fazit: Die Modellbahnhersteller sollten den allzu oft völlig unreflektiert geäußerten Forderungen reduzierter Spurkränzhöhen mit äußerster Zurückhaltung begegnen!

Reinhold Rudlof, Bochum

MIBA 7/2009, Sommerrätsel

Extrem viel Spaß

Dieses Mal muss ich Ihnen für dieses großartige Bilderrätsel danken, auch wenn der Dank mm gelten sollte, der ja leider von uns gegangen ist.

Das Rätsel brachte für einen 16-jährigen Teppichbahner extrem viel Spaß, da doch erheblicher Rechercheaufwand hinter den Lösungen steckte, vor allen Dingen die Bilder 3 und 10 hatten es in sich!

Ich freue mich schon auf die Teile 2 und 3; hoffentlich sind sie ähnlich schwierig und bescheren einen genau so großen Rätselspaß, den man schon mal mit seinen Freunden auslebt.

Niklas Miska (E-Mail)

MIBA 6/2009, Leserbrief „Ersatzteildienst“

Ersatzteilversorgung

Auch ich übe aus diesem Grund seit einiger Zeit „Kauf-Zurückhaltung“. Vielleicht erinnern sich die Firmen aber doch noch an ihre Kunden.

Martin Hopf, Vellberg



Die BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Ochsenlok auf Lennetour



Aus den vorangegangenen Folgen dieser Serie wissen wir bereits, dass Carl Bellingrodts zur schönen Maienzeit gerne an der Ruhr-Sieg-Strecke auf Fototour unterwegs war. Am 2. Mai 1951, dem Tag zwischen dem Maifeiertag und



Für das Modellfoto des P 1240 wurde die „großrohrige“ Fleischmann-BR 41 in Epoche-IIIa-Ausführung (Kat.-Nr. 4132) verwendet. Der Lok, die im aktuellen Katalog nicht mehr geführt wird, wurde das Handrad des Rauchkammerzentralverschlusses entfernt. Dem Vorbild entsprechend erhielt sie einen Nieltender 2'2'T32. Dieser Tender wurde seinerzeit (ab 2004) von Fleischmann mit dem Modell der 22 082 (Kat.-Nr. 4121) ausgeliefert und aus dem Ersatzteilblatt bestellt. Heute ist auch dieses Modell nicht mehr in Produktion, dafür gibt es aber eine

Christi Himmelfahrt, kam ihm der P 1240 (Hagen-Siegen) in Altenhundem vor die Linse. „Ochsenlok“ 41 043, noch mit großen „Ohren“ und Nieltender unterwegs, hat hier eine wahrlich sehenswerte Garnitur im Schleppe: gleich hinter der leicht überdimensioniert wirkenden Güterzug-Mikado läuft ein Uralt-Preuße, vermutlich ein dreiachsiger BC, gefolgt von einem MCI der Kriegsbauart. Danach kommen zwei zweiachsige Cid mit Sprengwerk und ein ursprünglich viertklassiger dreiachsiger preußischer Abteilwagen, in Bundesbahnzeiten zu einem „C für Reisende mit Traglasten“ mutiert. Den Zugschluss bildet ein ebenfalls dreiachsiger Pw vermutlich auch preußischer Herkunft.

Foto: Carl Bellingrodts, Slg. Brinker



Epoche-III-Variante der BR 41 mit Witte-Blechen und Nieltender 2'2'T32 (Kat.-Nr. 413001). Die ersten beiden Wagen der Garnitur findet man im Roco-Katalog, die zwei Sprengwerk-Donnerbüchsen gibt es bei Brawa. Der folgende preußische Dreiachsler ist wiederum von Roco und den Zugschluss bildet ein dreiachsiger Pw von Fleischmann. Donnerbüchsen und Preußen sind passend umbeschriftete Epoche-II-Modelle.

Ihr ursprüngliches Gattungszeichen „G 46.18“ weist die BR 41 eigentlich als Güterzuglokomotive aus. Ausgezeichnete Laufeigenschaften und die beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h machten diese elegante und zuverlässige Bauart 1'D 1'h2 allerdings zu einer Universalmaschine, die man genauso vor Personen-, Eil- oder Schnellzügen sehen konnte. Eine Zeitlang gehörte sogar die Beförderung des legendären „Rheingold“ zu ihren Aufgaben.

Der uns interessierende Einsatz der Baureihe 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke fällt in die ersten Jahre der Epoche III. Dokumentiert werden diese Einsätze in etlichen Bildern des Altmeisters Carl Bellingrodts, die größtenteils aus der Zeit von 1949 bis 1954 stammen. Sie zeigen die Lokomotive ausschließlich im Reisezugdienst vor teilweise exotischen Wagengarnituren, wie sie eben nur die Epoche IIIa bieten kann.

Stationiert waren die Maschinen in den Bw Hagen-Eckesey und Siegen. In Letzterem sollten sie eigentlich durch die BR 23, die hier ab dem Jahr 1951 erschien, abgelöst werden. Wie bereits bekannt, erwies sich die neue Baureihe aufgrund zahlreicher „Kinderkrankheiten“ zunächst als recht unzuverlässig. So hielt man in Siegen einige Maschinen der BR 41 noch bis zum Jahr 1954 sozusagen als „Sicherheitsreserve“ vor. Ein Bilddokument Carl Bellingrodts aus dem Jahre 1953 zeigt den Vorspann einer 41 vor einer 23, der sich vermutlich aus einem Schadfall der Neubaulokomotive ergeben hat. Das letztdatierte Bild von Einsätzen der BR 41 auf der Ruhr-Sieg-Strecke stammt aus dem Jahr 1958. Es zeigt eine 41 041 des Bw Hagen-Eckesey vor dem D 84, der bald darauf eine Leistung der ab diesem Jahr in Hagen-Eck versam-



Die BR 23 kam schon 1951 zum Bw Siegen. Bis 1954 waren auch noch Maschinen der BR 41 in diesem Bw stationiert. Der hier gezeigte Vorspann einer 41er vor dem D 137 dürfte wohl keine planmäßige Leistung gewesen sein, sondern eher eine Aushilfs- bzw. Vorsichtsmaßnahme gegenüber den anfangs recht unzuverlässigen 23ern. Vorbildfoto am 5. April 1953 bei Altena: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



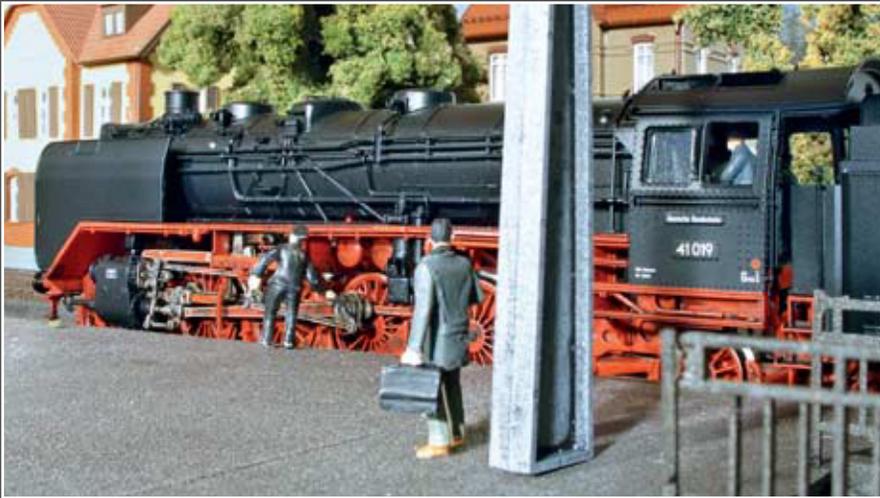
Der P 1248 (Hagen-Siegen) vom Frühjahr 1951 wird röhrend auf der Ruhr-Siedlung. Carl Bellingrodt fotografierte den P 1248 mit ihrem Anhänger der Kitzbühler auf einer der zahlreichen Brücken dieser Strecke.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



41 043 vor P 2531 (Siegen–Hagen) am 31. Mai 1956 bei Lenhausen. Fotograf, Ort, Datum und Lok sind dem aufmerksamen Leser bereits bekannt. Am 31. Mai 1956 – jawohl, Christi Himmelfahrt – sind etliche „Bellos“ dieser Artikelserie entstanden. Auch die Brücke von Lenhausen war schon öfter Schauplatz des Geschehens. 41 043 ist uns vor fünf Jahren – pardon: vor drei Seiten – als Zuglok des ganz anders gearteten P 1240 begegnet. Die Lok selbst entspricht nun mit ihren Witteblechen und dem geschweißten Einheitstender schon eher den gängigen Vorstellungen von einer Epoche-III-Dampflokomotive. Die Wagengarnitur allerdings ist nicht weniger exotisch als die des P 1240. Zunächst möchte man angesichts des überwiegend vierachsigen Wagenparks an einen Eilzug denken – vermutlich gar nicht so falsch, denn es ist ohne weiteres denkbar, dass diese Garnitur auch in diesem

Dienst eingesetzt wurde. Leider gibt es zur Verifizierung dieser und anderer Vermutungen keine entsprechenden Dokumente mehr. Für die Darstellung im Modell halten wir uns daher an die Fotovorlage und hängen an die elegante Fleischmann-41 einen preußischen D-Zug-Wagen 3. Klasse mit Sprengwerk aus dem selben Hause. Danach folgt ein vierachsiger Abteilwagen mit Bremserhaus, ebenfalls von Fleischmann oder auch Brawa. Vor einem weiteren Abteilvierachser ohne Bremserhaus läuft eine vermutlich zweitklassige Donnerbüchse. Den Zugschluss bildet ein vierachsiger Einheitspostwagen, von dem man entsprechende Modelle u.a. bei Märklin, Liliput oder der Postcollection findet. Der vorletzte Wagen bleibt ein wenig rätselhaft. Auf dem Anlagenfoto ist ein älteres Modell eines zweiachsigen Länderbahnpackwagens zu sehen, das es einst von Liliput gab.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker





Oben: Eine 41 mit „großen Ohren“ (Modell: Fleischmann) war für den P 1248 (Hagen–Siegen) zuständig. Der Meister nutzt den kurzen Aufenthalt im Bahnhof zur „Lagerkontrolle“.



melten 26 Maschinen der BR 03.10 wurde. Mit dieser Stationierung und der inzwischen erreichten Zuverlässigkeit der BR 23 dürfte der planmäßige Einsatz der BR 41 im Lennetal zu Ende gegangen sein.

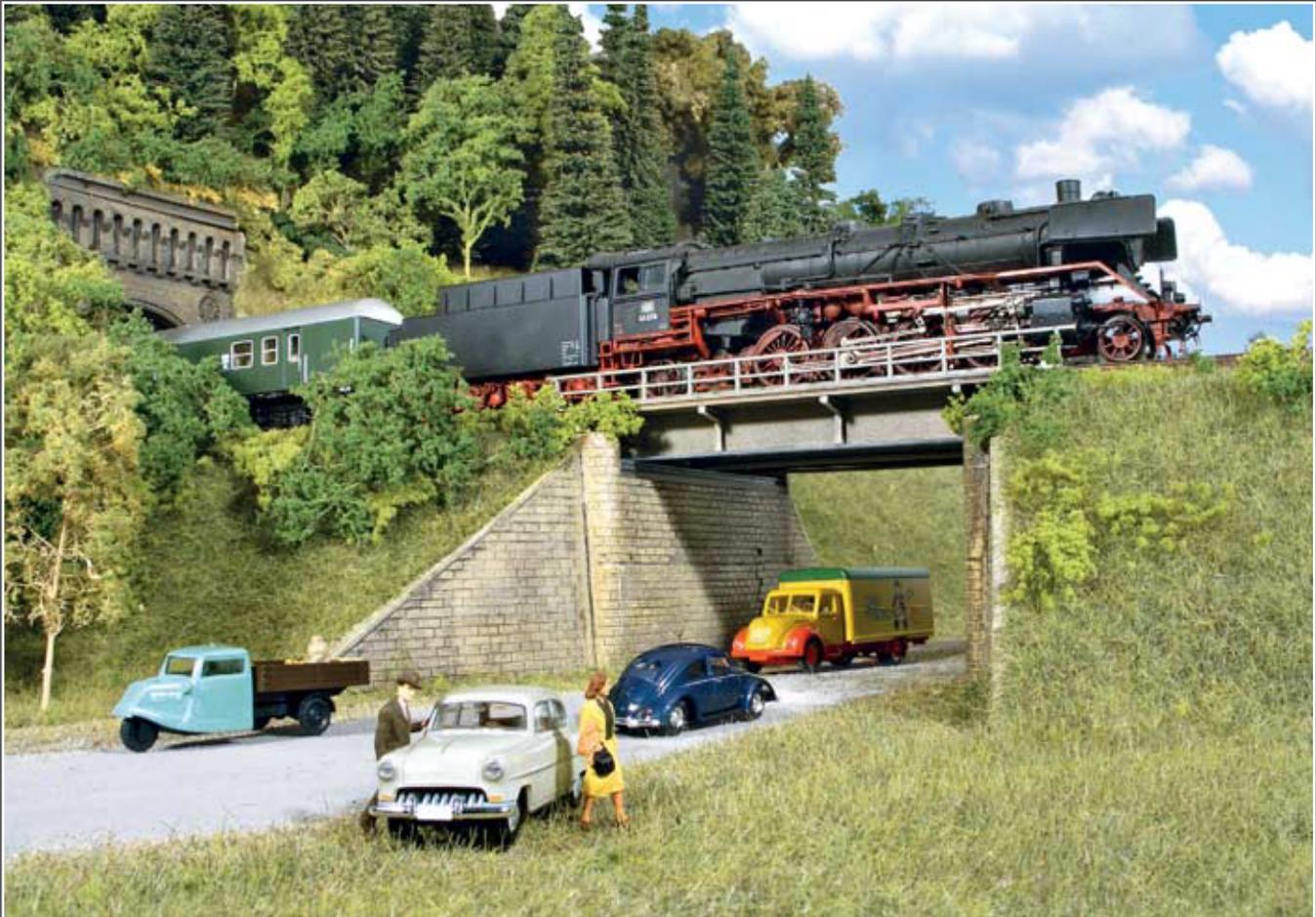
Wie bereits von der BR 44 bekannt, zeigt sich auch bei der BR 41 in den Bildern Carl Bellingrodts der typische Wandel im „Outfit“ der Einheitslokomotiven. Vom Nachkriegszustand – der mehr oder weniger dem Ursprungszustand entsprach – bis zum letzten Erscheinungsbild der Epochen IIIb bzw. IVa sehen wir die Metamorphose der Windleitbleche, Rauchkammerverriegelung, Beleuchtung, Führerhausdächer, Tender und Beschriftung.

Da die BR 41 mit dem Erstbaujahr 1936 aber bereits eine Einheitslokomotive der zweiten Generation darstellt, fehlt z.B. die bei den BR 44 oder 01 häufig zu sehende und etwas eigenartig anmutende Variante mit Witteble-

Links: Reges Treiben am Pw. Obwohl das Vorbild des Roco-Modells württembergischer Provenienz ist, entspricht es doch ziemlich genau dem auf dem Vorbildfoto (S. 10) abgebildeten Wagen. Leider lassen sich beim Modell die Türen nicht öffnen.

Jetzt aber flott! Das Ladegeschäft ist beendet, Frau S. gibt ihrem Gatten noch letzte Reiseinstruktionen durch das Fenster, und vorne in der Lok hat der Meister bereits die Hand am Regler.





chen und vorliegenden Pumpen. Genauso wie die Maschinen der BR 03 wurden die Lokomotiven der BR 41 nämlich bereits mit in der Mitte der Umlaufbleche platzierten Pumpen ausgeliefert. So fehlt bei diesen Baureihen auch die charakteristische Wartungsklappe in den großen Wagnerblechen. Quasi als Ausgleich sah man dafür bei der einen oder anderen 41er Scheibenvorlaufräder. Die ab 1957 eingesetzten Neubaukessel-Maschinen der BR 41 waren auf der Ruhr-Sieg-Strecke planmäßig nicht unterwegs.

Der Modellbahner findet im Fleischmann-Modell der Altbaukessel-41 eine ausgezeichnete Basis für relativ leicht auszuführende Modifikationen der typischen Epoche-IIIa-Erscheinungsbilder dieser Baureihe. Den Bausatz einer Neubaukessellok findet der anspruchsvolle Modellbahner bei Weinert. Ebenso stehen zwischenzeitlich die meisten Wagen der herrlichen, von „Bello“ dokumentierten Garnituren als H0-Modell zur Verfügung. Michael Meinhold – ohne den Einfluss seines Schaffens wäre diese Artikelserie vermutlich nicht entstanden – hätte wohl seine helle Freude an den Zügen gehabt ...

Otto Humbach 

Oben: Angesichts der großen Vielfalt von Lokomotiven und Wagen übersieht man leicht, dass sich auch das „Rollmaterial“ auf den Straßen der Epoche III ausgesprochen abwechslungsreich darstellt. So sehen wir hier unter der bereits mit „Keks“ daherkommenden Altbaukessel-41 einige dieser originellen Veteranen: Neben Tempo-Dreirad, Koffer-Magirus und Brezel-Käfer sticht vor allem der 1958 zwar nicht mehr ganz taufrische, aber dennoch sehr gepflegte Opel Olympia Rekord ins Auge, dessen Insassen sich gerade zu einem romantischen Spaziergang am Lenneufer aufmachen.

Unten: Das Vorbildfoto für dieses Arrangement entstammt dem Lokomotivbildarchiv Carl Bellingrodt und wurde im Juli 1958 in Altenhundem gemacht. Es zeigt hinter besagten Oldtimern der Straße 41 041 vom Bw Hagen-Eckesey vor dem D 84 Oberhausen–Frankfurt/Main.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Otto Humbach



Im Zuge einer Messfahrt war 240 003 am 12.12.1991
in Hof. Foto: Matthias Maier



Die dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe 240

Die Diesel-Ellok

Obwohl sie kein „Geweh“ auf dem Dach hat, fährt die DE 1024, wie die Baureihe 240 bei ihrem Hersteller MaK intern hieß, dennoch mit Strom. Den erzeugt sie nämlich selbst und ist somit unabhängig von einer Fahrleitung. Bernd Zöllner beschreibt die Geschichte dieses schweren Brockens, der heute bei Häfen und Güterverkehr Köln eingesetzt ist.

Die Achtzigerjahre waren für die westdeutsche Schienenfahrzeugindustrie sehr schwere Jahre. Nach dem Abschluss des Dieselloktypenprogramms 1979 und der langsam auslaufenden Beschaffung der Einheitselloks (BR 111) brachte die Beschaffung von 60 elektrischen Drehstromlokomotiven der BR 120 ab dem Jahr 1987 einen kleinen Auftragsschub.

MaK in Kiel als dem klassischen und größten deutschen Hersteller von Dieselloks nützte das jedoch wenig. Zwar konnte die MaK durch den Bau von Standard-Dieselloks fehlende Staatsbahnaufträge kompensieren, doch wollte man auch bei der DB im Geschäft bleiben. Daher entwickelte man ein Szenario, wie man mit einer modernen Diesellok die in Schleswig-Hol-

stein dominierende 218-Doppeltraktion ablösen und viel Dieselkraftstoff einsparen könnte. Dies war mit einer einmotorigen Diesellok mit Drehstromantriebstechnik darstellbar, die zum damaligen Zeitpunkt bereits serienreif war und ihre Tauglichkeit mit der BR 120 bereits unter Beweis gestellt hat.

Dieses Prinzip wurde von der deutschen Lokomotivindustrie bei Standard-Diesellokomotiven der mittleren Leistungsklasse bereits angewendet, da es international gegen den klassischen dieselelektrischen Antrieb dank des besseren Leistungsgewichts konkurrenzfähig geworden war. Mit dem Bau von drei Prototypen mit einer Motorleistung von 2650 kW (3600 PS) wollte die damals zu Krupp gehörende MaK in eine Leistungsklasse vordrin-

gen, die auch für die DB hätte interessant sein können. Mit der als DE 1024 bezeichneten Lok hätte sich wegen des deutlich geringeren Kraftstoffverbrauchs der Ersatz der Doppeltraktion mit der BR 218 in wenigen Jahren amortisiert.

Die erste der mithilfe von Fördergeldern des Landes Schleswig-Holstein entstandenen Loks wurde am 2.10.1989 fertiggestellt und erstmalig auf der Kiel-Schönberger Eisenbahn erprobt. Nach der Fertigstellung gingen alle drei Loks zur Erreichung der Zulassung an die zuständigen DB-Versuchsanstalten. In Minden erfolgten die lauf- und brems-technischen Untersuchungen, in München die Untersuchungen der maschinentechnischen und Antriebsausrüstung. Während dieser Versuchsfahrten konnte bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h erreicht werden.

Kernstück des Antriebes war ein langsamlaufender MaK-Viertakt-Dieselmotor mit 12 Zylindern und Aufladung. Der Motor gibt seine Leistung an einen Generator mit 2450 kW Eingangsleistung ab, ein Teil dieser Leistung (bis zu 700 kW) kann bei Bedarf als Heizleistung abgezweigt werden. Über GTO-Thyristoren wird Drehstrom mit variabler Frequenz und Spannung zur Speisung der sechs Drehstrom-Tatzlager-Fahrmotoren erzeugt. Die

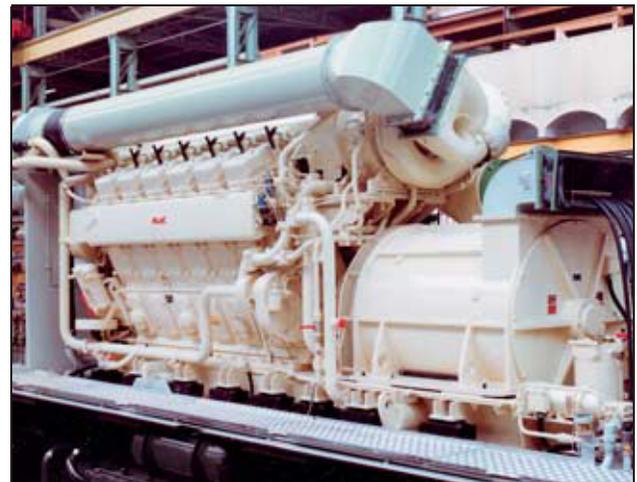


beiden dreiaxigen Drehgestelle haben einseitige Radsatzlenker und eine innenliegende Kraftanlenkung über Stangen. Die Primär- und Sekundärfederung erfolgt über Flexicoil-Schraubenfedern. Die Fahr- und Traktionssteuerung „Micas-S“ entstand in Zusammenarbeit mit ABB, die ja das Drehstromantriebssystem mit den legendären DE 2500 entwickelt hat.

Die Loks waren im Ablieferungszustand in den Landesfarben von Schleswig-Holstein lackiert und erhielten alle einen Namen, der mit dem entsprechenden Wappen auf beiden Seiten des Führerstands 1 angebracht war. So erhielt 240 001 den Namen „Kiel“, 240 002 hieß „Westerland“ und 240 003 wurde auf den Namen „Lübeck“ getauft.

Um die Loks unter realen Bedingungen intensiv erproben und entsprechende Betriebserfahrungen vorweisen zu können, wurden sie leihweise der DB überlassen, die sie als Baureihe 240 in ihren Bestand einreichte. Die Loks wurden zwischen April und Juni 1989 von der DB angemietet und dem Bw Hamburg 4 (Wilhelmsburg) zugeteilt. Ihr Einsatz erfolgte überwiegend in Schleswig-Holstein vor Fernreisezügen auf den Strecken von Hamburg nach Kiel, Westerland und mit Wendezugleistungen nach Lübeck, fallweise kamen

Bei einem Überholhalt im Bahnhof Uhingen im Juni 1990 war 240 002 eingekleint zwischen Zuglok 752 (ex 120-Vorserie) und Messwagen. Foto: Bernd Beck
Kraftprotz ohne Kleid: Bei noch nicht montiertem Lokkasten fällt der Blick auf Dieselmotor und Generator.
 Unten: Ergonomisch gestaltet ist der Führerstand der DE 1024.
 Fotos: MaK, Slg. Beck



Häfen- und Güterverkehr Köln – das Foto verdeutlicht das heutige Einsatzgebiet der dieselelektrischen Maschinen recht trefflich. Foto: Ferenc Naumann
Darunter: DE 11 noch einsatzfähig in Köln-Süd. Foto: Thomas Schmidt



Zwei von drei Lokomotiven sind allerdings inzwischen ausgebrannt. Hier ist im Hintergrund Lok 11 zu sehen; nur Lok 13 ist noch im Einsatz.

Unten: An der Vorheizanlage im Betriebswerk der HGK steht Lok 13 und überbrückt die Zeit bis zum nächsten Einsatz. Fotos: Ferenc Naumann



sie aber auch bis nach Berlin. Auf der Strecke Brunsbüttel–Maschen wurden sie auch im schweren Güterzugdienst eingesetzt.

Anfang des Jahres 1993 wurde 240 003 auch im Werksverkehr von Krupp erprobt und war in Bochum zwischen Präsident und Langendreer im Einsatz. Bei einer Testfahrt in Mülheim konnte sie aus dem Stand am Heißener Berg die Steigung von 11 % mit einem Zug bewältigen, der mit 3000 t Stahlbrammen beladen war.

Nach dem Abschluss des intensiven Einsatzes bei der DB wurden die Loks nicht übernommen, denn es standen nach der Wiedervereinigung genügend leistungsstarke Dieselloks der DR zur Verfügung, die zwar nicht wirtschaftlicher waren, aber keine Beschaffungskosten verursacht hatten. Daher wurden die Loks zum 31.7.1996 an den Hersteller zurückgegeben, der inzwischen als Krupp Verkehrstechnik GmbH firmierte. 1991 übernahm Siemens diesen Geschäftszweig, der dann in der Siemens Schienenfahrzeugtechnik GmbH aufging. Siemens verkaufte die drei Loks schließlich im März/April 1997 an die Kölner HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG). Dort erhielten sie das typische rote Outfit und hießen fortan DE 11, DE 12 und DE 13.

Die HGK setzte die Loks zunächst ausschließlich vor Ganzzügen mit Müllcontainern von Köln zur Mülldeponie in Mechernich in der Nähe von Euskirchen ein. Diese Einsätze endeten im Februar 1998. Anschließend wurden die Loks so modifiziert, dass sie im grenzüberschreitenden Shuttle-Verkehr zwischen Köln und Rotterdam eingesetzt werden konnten.

In Köln Süd wartet DE 13 mit einer Garnitur Braunkohlenstaubwagen auf Weiterfahrt.
Foto: Thomas Schmidt



Ab 2003 wurden sie jedoch durch die Class 66 verdrängt, sodass anschließend wieder Güterzüge nach Venlo, Emmerich und Sythen bei Münster mit diesen Loks bespannt wurden. Ihr Haupteinsatzgebiet waren Wasserglaszüge von Düsseldorf zum Chemiepark nach Hürth bzw. in den Godorfer Hafen, Übergaben der HGK nach Köln-Kalk, Braunkohlenstaubverkehr von Frechen Richtung Köln sowie Contai-

nerzüge von und nach Bergisch-Gladbach. Aus nicht geklärter Ursache kam es am 28. Juni 2005 bei der DE 12 während einer Leerfahrt im hinten laufenden Führerstand 1 zu einem Brand, seitdem dient die Lok als Ersatzteilspender. Zu einem weiteren unfreiwilligen Ersatzteilspender wurde am 13. April 2008 die Lz-fahrende DE 11, als es bei Empel-Rees auf der Rückfahrt von Emmerich nach Köln zu einem

Brand im Bereich des Drehgestells 1 kam, dem auch wieder der Führerstand 1 zum Opfer fiel. Die Vermutungen zur Ursache zielen auf die Kühlung der Elektronik.

So ist heute nur noch die DE 13 im regelmäßigen Einsatz. Ganz aktuell wurde die DE 12 am 25.7.2009 nach Kiel zu Voith überführt. Ob sie wieder aufgebaut wird, konnte bisher nicht geklärt werden. bz 

Die MaK DE 1024 in der Baugröße H0 von Hobby Trade

Schwere Diesellok mit Sound



Bereits 1994 stellte Lima ein Modell der schweren dieselektrischen MaK-Lok 1024 vor, jetzt folgte die aktuelle Version des dänischen Herstellers Hobby Trade – und gleich mit Digitaldecoder und Sound. Bernd Zöllner hat die Lok ausführlich getestet.

Das relativ schlichte Erscheinungsbild des Vorbildes mit seiner umso auffälligeren Ursprungslackierung wird von dem Modell gut getroffen. Das Modell ist zwar um 1,5 mm zu breit geraten (was durch das im Vergleich zum Vorbild etwas bulligere Erscheinungsbild und die zu hoch geratenen Lüftergittern in der Dachschräge deutlich wird); aber dafür resultiert die insgesamt stimmige Wiedergabe der äußeren Formgebung aus der Summe vieler, sauber graviertes Details.

So befindet sich auf dem Dach auf der hinteren Seite das für Dieselloks typische Lüfterrad der Motorkühlgruppe, das durch ein fein geätztes Gitter abgedeckt wird. In der Mitte sind die beiden Abdeckungen der Revisionsöffnungen für den Motor separat aufge-

setzt, ebenso die Abdeckung der Ausblasöffnung für die Kühlanlage der Elektronik auf der vorderen Lokseite. Die beiden Austritte des Schalldämpfers sind vorbildgerecht offen, sollten aber von unten mit schwarzem Material abgedeckt werden, da sonst der Blick auf die Elektronik des Modells fällt. In der Form korrekt sind auch die beiden Typhone über den Führerständen, sie müssten allerdings silbern und nicht schwarz sein. Auf dem Führerstand 1 fehlt leider die Antenne für den Zugbahnfunk.

Sowohl die Formgebung als auch die Details an den Führerständen stimmen: ob es die passgenau eingesetzten Stirnfenster oder die Seitenfenster mit ihren separaten aufgesetzten Rahmen sind (der allerdings silbern sein müsste) oder die angesteckten Scheibenwischer-Nachbildungen, die genauso unaufdringlich und damit vorbildgerecht wirken wie sämtliche Haltegriffe aus feinem Draht, die separat angesetzt sind. Dies gilt vor allem auch für die

Griffstangen an den Führerstandstüren. Letztere sind mit ihrer Kontur und den zwei Türbeschlägen ebenfalls richtig dargestellt. An den Seitenwänden wurden die durch Lamellen geschützten Ansaugöffnungen für die Motorkühlgruppe stimmig nachgebildet. Gleiches gilt für die drei fein gravierten Nachbildungen der Doppeldüsengitter der über die gesamte Seitenwandhöhe reichenden Ansaugöffnungen für die Druckluftherzeugung, Generatorkühlung, Fahrmotorkühlung und Verbrennungsluft des Dieselmotors.

Auch im Rahmenbereich sind alle wichtigen Baugruppen vollständig zu finden. Dazu gehören die Flexicoilfedern mit den zugehörigen Auslenkbegrenzungen und diverse Hilfsluftbehälter. Es fehlen allerdings die zahlreichen, am Hauptrahmen verlegten Leitungen. Ein Schönheitsfehler sind die Abdeckungen der Kupplungs-Kulissenführung, die hier am Ende der Führerstände hervorschauen. Zwischen den Drehgestellen finden sich vorbildgetreu der Kraftstofftank, der Zugheiztransformator und die Hauptluftbehälter mit ihren Anschlüssen und Verbindungsleitungen.

Die Drehgestellblenden überzeugen zunächst durch ihren Detailreichtum:

Oben: In den Landesfarben Schleswig-Holsteins präsentiert sich die zeitweise bei der DB als Baureihe 240 eingereihte MaK-Diesellok. Fotos: Lutz Kuhl



Die Drehgestelle zeigen viele freistehende Details; auch die Griffstangen am Führerstand sind separat angesetzt. Unter dem kleinen Seitenfenster ist das Wappen von Westerland zu sehen.

Links: Die Dachlüfter zeigen eine feine Gravur; die beiden runden Abgashutzen sollten innen noch schwarz ausgelegt werden.

korrekte Nachbildung der Radsatzlager mit ihren Schraubenfedern, samt den völlig frei liegenden Anlenkungen und den separat angesetzten Stoßdämpfern.

Auch die Sandkästen mit den räumlich verlaufenden Sandfallrohren sind extra angesetzt. Sie wurden wegen der Drehgestellauslenkung oben in der Höhe gekürzt und können beim Einsatz auf größeren Radien gegen die mitgelieferte korrekte Ausführung getauscht werden. Ebenfalls freistehend ist das gesamte Bremsgestänge mit den zugehörigen Bremsklötzen in Radebene. Es fehlen jedoch die Indusi-Magneten und die markanten Schienenräumer.

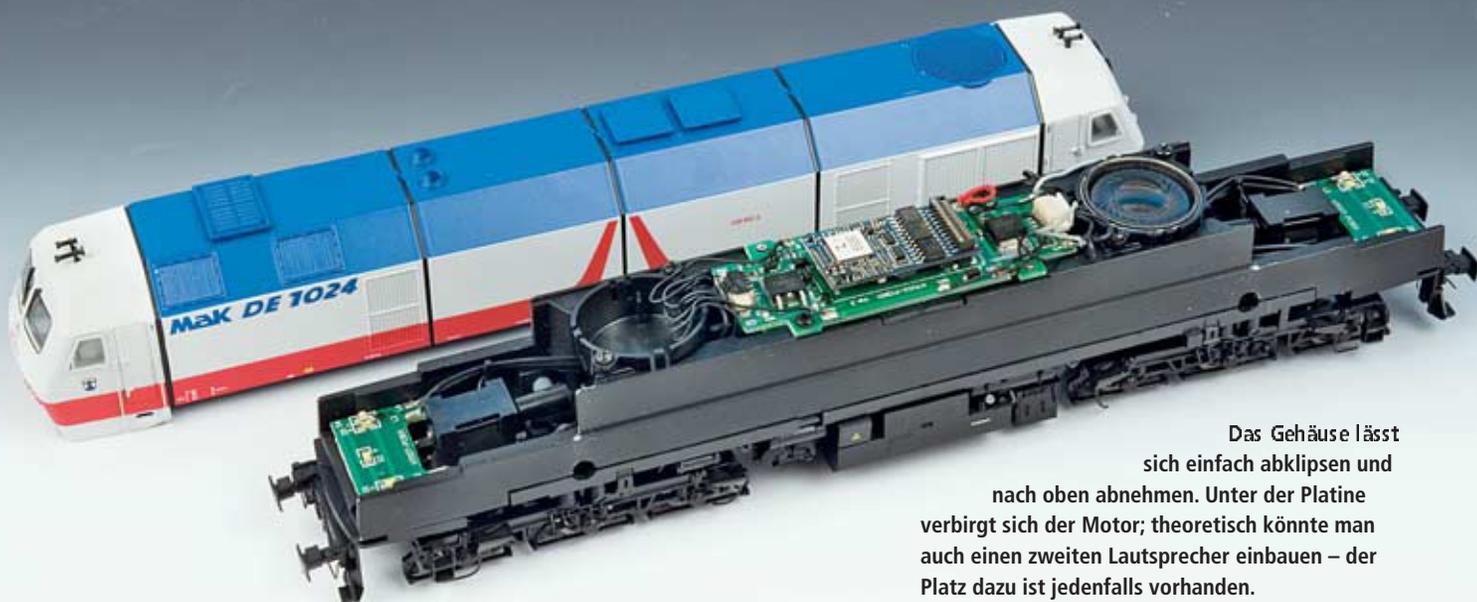
Im Bereich der Pufferträger sind vorbildgerecht die Hochleistungspuffer mit rechteckigen Puffertellern, die Rangiererritte und die Kupplungen der Zug sammelschiene zu finden. Es fehlt allerdings das Kabel für die Zugheizung. Kupplungsnachbildungen und Bremschläuche können bei Bedarf nachgerüstet werden. Trotz korrekter Führer-

Rechts: In der Fahrzeugmitte sind der große gewissermaßen „freischwebende“ Dieseltank, Batteriekästen und diverse Luftbehälter zu finden.



Für den Einsatz auf großen Gleisradien können an den Drehgestellen die „abgesägten“ Sandkästen gegen solche mit korrekter Höhe ausgetauscht werden.





Das Gehäuse lässt sich einfach abklipsen und nach oben abnehmen. Unter der Platine verbirgt sich der Motor; theoretisch könnte man auch einen zweiten Lautsprecher einbauen – der Platz dazu ist jedenfalls vorhanden.

standseinrichtung gibt es keinen Lokführer.

Lackierung und Beschriftung sind bis auf einige unpräzise Trennkanten sauber ausgeführt und entsprechen dem Ursprungszustand mit der 1991 erfolgten Namensgebung. Vorbildgerecht trägt das Modell an beiden Seiten des vorderen Führerstandes Wappen und Name von Westerland. Allerdings fehlte bei unserem Muster in den Trennfugen der einzelnen Aufbausektionen teilweise die schwarze Farbe zur Darstellung der Gummidichtungen. Die Anschriften sind präzise ausgeführt und entsprechen nur teilweise dem Vorbild. So ist die Loknummer auf den Seitenwänden deutlich zu klein ausgefallen; der 14. 12.04 als Revisionsdatum passt nicht zum dargestellten Zeitraum – aber das fällt wirklich nur bei sehr genauem Hinsehen auf ...

Technik

Das vollständig aus Kunststoff bestehende Gehäuse ist auf den Hauptrahmen aus Zinkdruckguss aufgerastet und lässt sich relativ leicht abheben. Leider fehlt für das Wiederaufsetzen ein Hinweis auf die Zuordnung von vorn und hinten. Es ist aber kein Problem, wenn darauf geachtet wird, dass sich der Zwischenkühler der Druckluftanlage auf der rechten Seite befindet.

Ein längs angeordneter, komplett gekapselter Motor mit zwei Schwungscheiben treibt in klassischer Weise über Kardanwellen und nachfolgende Schneckengetriebe die beiden äußeren Radsätze beider Drehgestelle an. Werkseitig besitzt der jeweils innere Radsatz einen Haftreifen. Dem Modell liegen

Schnittstelle. Für die Stirn- und Schlussbeleuchtung gibt es unterhalb der Führerstände kleine separate Platinen, die über Kabel an die Hauptplatine angeschlossen sind.

Mit den voreingestellten Regelcharakteristiken lässt sich das Modell etwas behäbig regeln und erreicht bei der höchsten Fahrstufe exakt die umgerechnete nominale Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Dabei schlingerte unser Testmuster jedoch mit hoher Frequenz, weil die Schwungscheiben offensichtlich nicht dynamisch gewuchtet sind. Das Auslaufverhalten ist dank der beiden Schwungscheiben akzeptabel.

Maßtabelle MaK DE 1024 in H0 von Hobby Trade

	Vorbild	1:87/NEM	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	20 960	240,92	240,50
Länge über Kasten:	19 760	226,67	226,00
Höhenmaße über SO			
Höhe Oberkante Dach:	4 175	47,99	47,90
Breitenmaße			
Breite Lokomotivkasten:	2 910	33,45	35,00
Achsstände			
Gesamtachsstand:	15 650	179,89	185,40
Drehzapfenabstand:	11 680	134,25	134,80
Drehgestell-Radstand lang:	2 100	24,14	24,10
Drehgestell-Radstand kurz:	1 790	20,57	21,20
Raddurchmesser:	1 016	12,64	12,70
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,00
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,00
Pufferlänge:	620	7,13	7,25
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{min}	14,3
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,8
Spurkranzhöhe:	–	1,2 _{max}	0,8
Spurkranzbreite:	–	0,7 _{min}	0,7

Messwerte MaK DE 1024

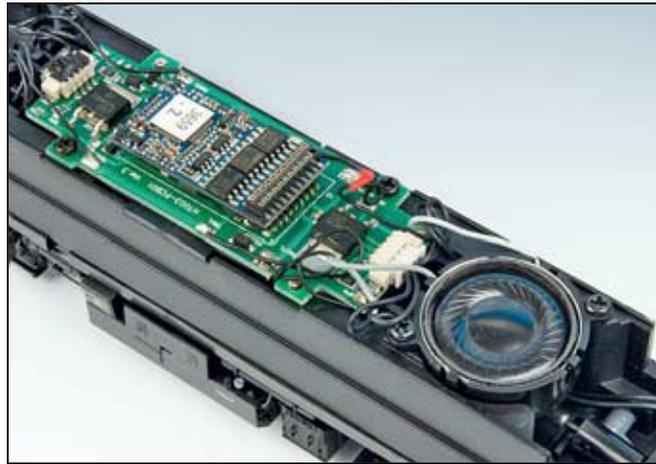
Gesamtgewicht:	497 g
Haftreifen:	2 (4)
Zugkraft	
Ebene:	156 g (zwei Haftreifen)
30 %:	161 g (vier Haftreifen)
30 %:	144 g (zwei Haftreifen)
30 %:	149 g (vier Haftreifen)
Geschwindigkeiten	
V _{max} :	160 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild} :	160 km/h bei Fahrstufe 126
V _{min} :	2,5 km/h bei Fahrstufe 1
V _{NEM zulässig} :	224 km/h
Auslauf (V _{max}):	132 mm
Schwungmasse:	2 (Ø x L: 15,6 x 10,0 mm)
Schnittstelle:	21-polig
Art.-Nr.:	180240
uVP:	€ 329,99

Auch die Zugkraft ist mit zwei Haftreifen in Verbindung mit dem relativ hohen Gewicht ausreichend für normale Modellbahneinsätze. Der Einbau der zusätzlichen Radsätze mit Haftreifen bringt nur eine geringfügige Erhöhung der Zugkraft – mit dem Risiko, dass der am stärksten belastete Haftreifen am hintersten Radsatz aus der Nut rutscht. Die fahrtrichtungsabhängige Stirn- und Schlussbeleuchtung mit LEDs kann jeweils separat zu- und abgeschaltet werden. Nicht mehr ganz zeitgemäß sind die neonweißen LEDs der Stirnbeleuchtung. Der Normschacht für die Kupplungsaufnahme wird in einer Kullisse am Fahrzeugrahmen geführt.

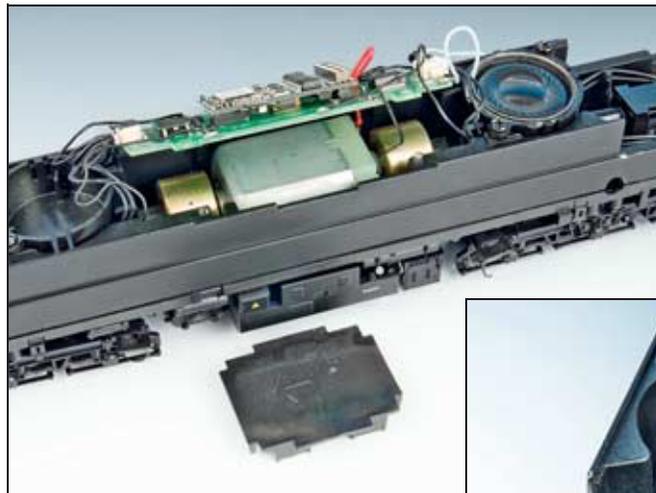
Die Betriebsanleitung beschränkt sich auf die nötigsten Hinweise für die Inbetriebnahme, Wartung und Ergänzung von Zurüstteilen. Zusätzlich gibt es ein Falblatt von ESU mit Hinweisen zu Funktionen und Einstellmöglichkeiten am Decoder. Allerdings ist die gerade einmal 0,7 - 0,9 mm hohe Schrift für den interessierten Besitzer des Modells eher eine Zumutung ...

Fazit

Das Modell gibt auf gutem Niveau sein Vorbild in allen Einzelheiten korrekt wieder. Die Fahr- und Traktionseigenschaften könnten durch hochwertigere Haftreifen noch verbessert werden. Sehr unpraktisch sind die Bedienungsanleitungen in Miniaturausführung. Auf alle Fälle braucht das von uns in MIBA 3/94 getestete Lima-Modell mit diesem Modell keinen Vergleich zu scheuen, denn es verfügt über manches Detail, das von Hobby Trade leider nicht nachgebildet wurde. bz 



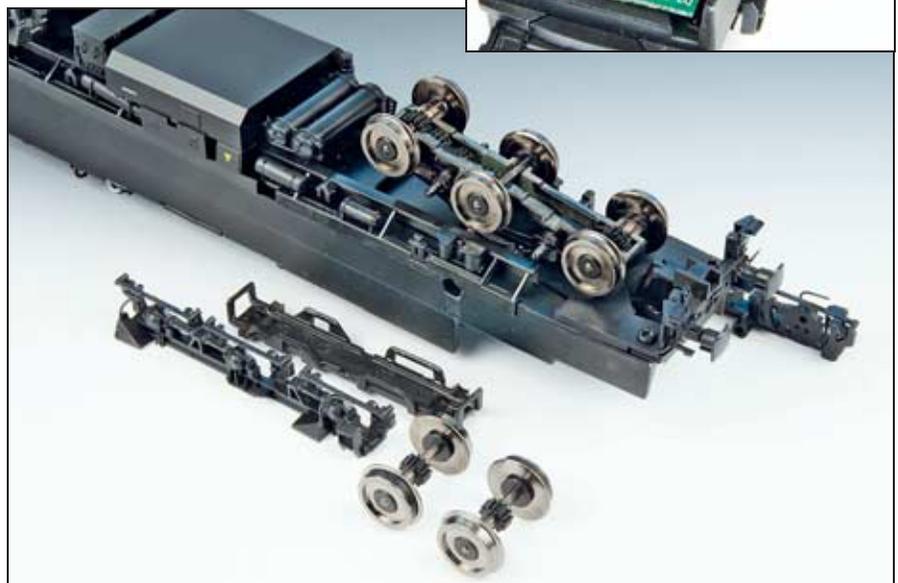
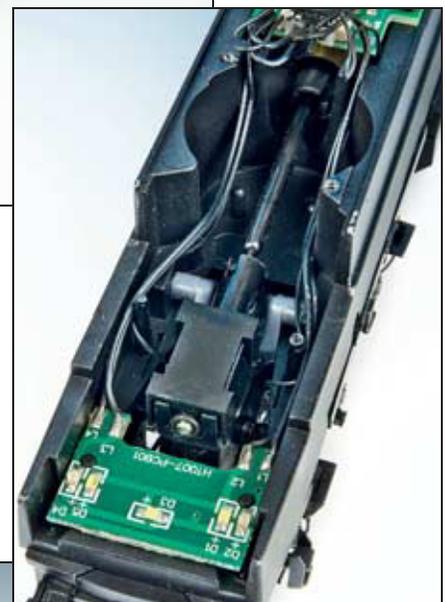
Auf der Platine unter dem Dach ist die 21-polige Schnittstelle untergebracht; hier findet auch der bereits eingebaute Sounddecoder von Esu Platz.



Der vollständig gekapselte Motor verfügt über zwei Schwungmassen; die Kunststoffplatte zum Einklipsen hält ihn sicher fest.

Rechts: Über Kardanwellen erfolgt der Antrieb auf die Schnecken-Stirnrad-Getriebe der Drehgestelle. Die Beleuchtung ist auf der kleinen Platine untergebracht.

Unten: Nach dem Abnehmen der Seitenblenden lässt sich die untere Abdeckung des Drehgestells abheben – hier können dann die Tauschradsätze mit den Haftreifen eingesetzt werden.



Eine neue Ausstellungsanlage in Deutschlands Mitte

Modellbahnschau Odenwald



Zwei sehenswerte Anlagen unter einem Dach sind nun im Städtchen Fürth im Odenwald zu bewundern. Die große „Deutschland“-Anlage stammt aus der Konkursmasse des früheren „Modellbahnzentrums Harz“. Die von Gerhard Dauscher konzipierte und erbaute Anlage wurde überarbeitet und mit einem sehr abwechslungsreichen Digitalfahrbetrieb ausgestattet. Die Österreich-Anlage von Josef Brandl war vorher noch nicht öffentlich zu sehen. Holen Sie sich bei unserem fotografischen Rundgang Appetit für einen Besuch.

Seit März 2009 kann man auf über 450 qm Hallenfläche in der Mitte Deutschlands auch die große Welt der kleinen Bahnen bewundern. Auf aktuell fast 100 qm Anlagenfläche wird dort quasi Deutschland von der Nordsee bis zu den Alpen auf einer Märklin-Anlage gezeigt. Dabei herrscht aufgrund von mehr als 100 digital gesteuerten Zügen ein reger Fahrbetrieb. Seit August 2009 ist zusätzlich die berühmte Anlage „Dürnstein“ von Josef Brandl im Einsatz, nachdem sie digitalisiert und in die Gesamtanlagensteuerung integriert ist. Die Öffnungszeiten sind zu Beginn nur an jedem 1. und 3. Wochenende im Monat.

Auf der Anlage stehen zahlreiche Brücken unterschiedlicher Bauart.



Von der Küste zu den Alpen

Die H0-Anlage „Von der Küste zu den Alpen“ umfasst eine Fahrt quer durch Deutschland. Auf 50 m Länge und bei einer Breite zwischen 1,60 und 2,20 m gibt es allerhand an Motiven und Szenen zu entdecken, insbesondere der Brücken- und Tunnelbau ist von ganz besonderer Art. Alleine der Brückenbau füllt ein ganzes MIBA-Praxis-Heft

„Brücken und Überführungen“ (Best.-Nr. 150 87428; € 10,-). Für die Landschaftsgestaltung wurden mehr als 350 kg Gips, 100 qm Fliegengitter und über 700 qm Sperrholz verbaut.

Die gesamte Gleislänge beträgt mehr als 1100 m. Über 250 Weichen und 190 Signale kombiniert mit einer Digitalsteuerung schaffen einen äußerst abwechslungsreichen Betrieb, insbesondere in den fünf Bahnhöfen. Ferner sorgen zehn Schattenbahnhöfe als Zugspeicher für reichlich Abwechslung auf der Anlage. Es stehen mehr als einhundert Züge einsatzfähig bereit, von denen bis zu vierzig gleichzeitig unterwegs sein können.

Ein Reisebericht

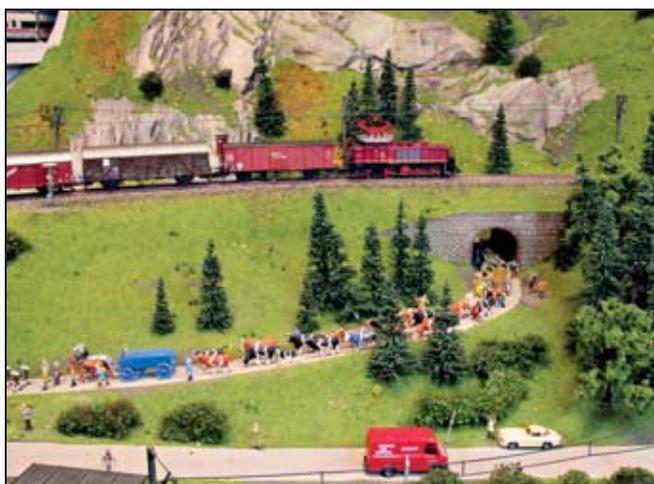
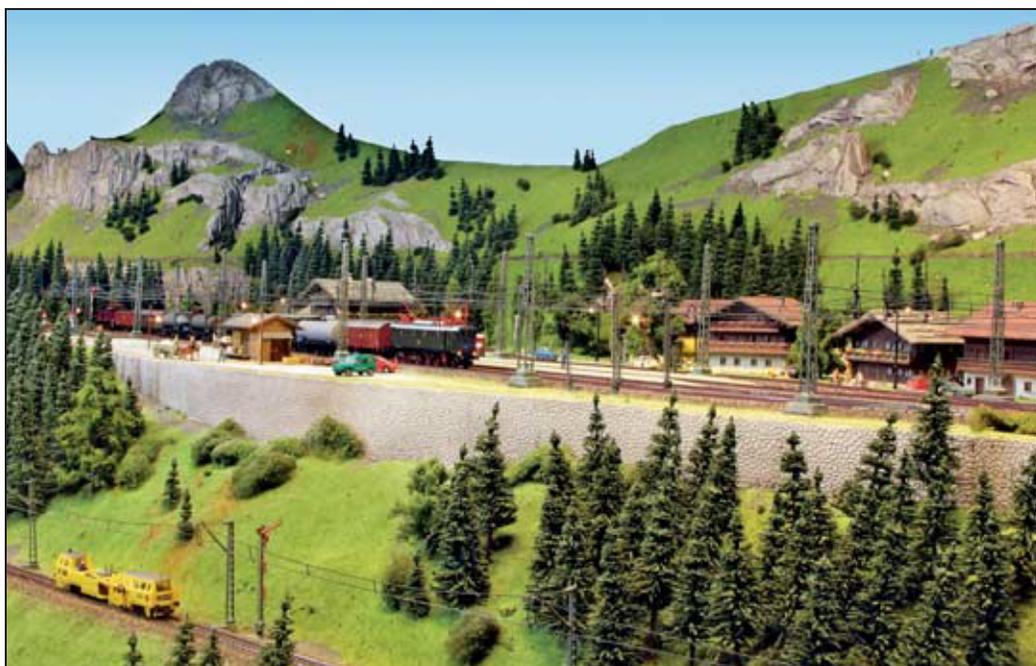
Die Reise beginnt in einer kleinen Hafenstadt mit einem natürlichen Hafen, in dem sowohl Industrie- als auch Personenschiffahrt zu beobachten ist. Dem Hafen liegen Vorbilder des Hamburger Hafenszenariums sowie des Nürnberger Binnenhafens zugrunde. Durch den Bahnhof der Hafenstadt, dessen Empfangsgebäude in Insellage errichtet wurde, führen vier Durchgangsgleise und drei von der Regionalbahn genutzte Gleise. Von diesem Bahnhof gelangt man direkt an die Kaimauern des Industriebahnhofs und an die Endstation für die Regionalbahn. Zu sehen ist neben einem „Sound“-798er, der seine Passagiere am Anleger abholt, auch ein „doppeltes Lottchen“ – zwei V 36er, die in Konkurrenz mit einer V 65 und V 100 im Industriebahnhof rangieren.

Landeinwärts gelangt man in einen landschaftlich sehr ansprechend gestalteten Bereich, der allmählich ansteigt und dem Harzer Bergland nachgestellt ist. Am Fuße der Berge verläuft die Hauptbahn, während die Nebenbahn an Höhe gewinnt. Der Hintergrund wird durch einen Gipssteinbruch mit Verladestelle dominiert, welcher einem Vorbild bei Osterode/Harz nachempfunden wurde. Hier rangieren entsprechende Züge, um den neu gewonnenen Gipsbruch abzutransportieren. Mit diesem Bereich ist auch gleichzeitig das Ende des einen langen Anlagenschenkels erreicht. In der Mitte der Anlage erstreckt sich ein zwölfgleisiger Hauptbahnhof einer mittelgroßen Stadt, der zugleich als Verkehrsknotenpunkt dient.

In allen Bahnhöfen, so auch hier, warten über 500 Preiserlein auf den nächsten Anschlusszug; sie werden über

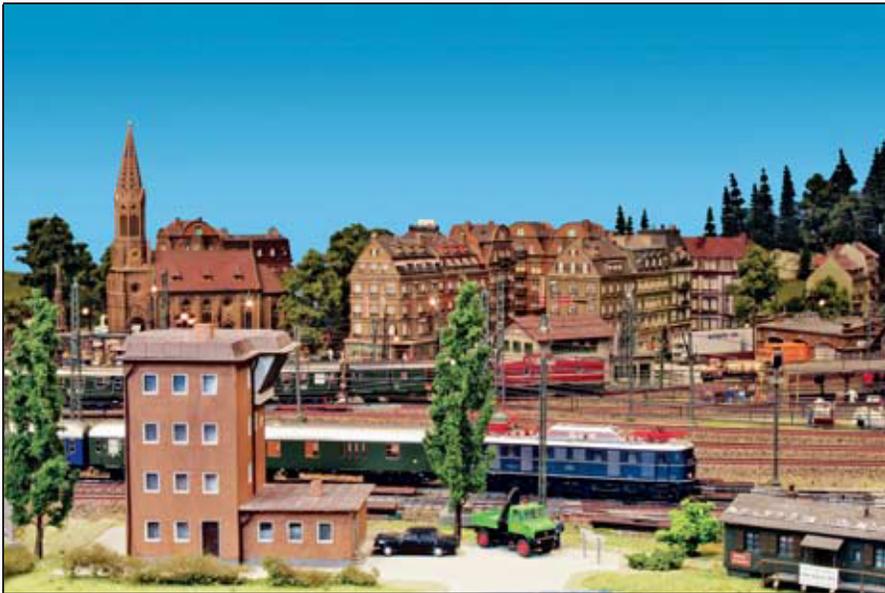


Der zentrale Bahnhof mit angegliederter Stadt ist „Petersberg“. Hier treffen alle Haupt- und Nebenstrecken aufeinander. Das Bahnhofsgelände fällt mit seinen zwölf Gleisen sehr weitläufig aus und bietet auch ausreichend Platz für den abwechslungsreichen Zugverkehr.



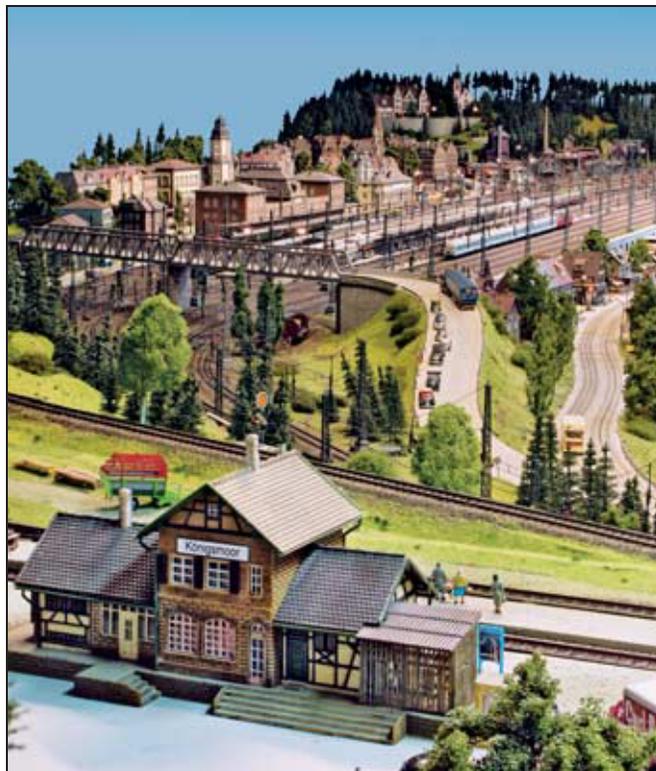
Der erhöht gelegene Alpenbahnhof „Stefanshöhe“ wird über eine eingleisige Nebenstrecke erreicht. Er spiegelt die typische Alpenregion wider.

Solche Szenen, wie der Almbtrieb, finden sich allenthalben auf der Anlage.



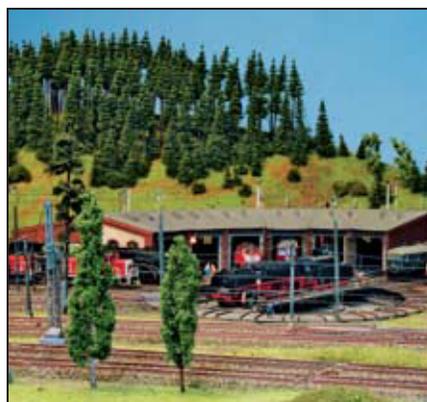
Zum rechten Anlagenschenkel teilen sich an der Bahnhofsausfahrt von „Petersberg“ die verschiedenen Strecken. Sie sind auch in ihrem Verlauf vom Besucher nicht auf Anhieb zuzuordnen, was die Betrachtung noch spannender macht.

Der Blick schweift vom kleinen Bahnhof Königs Moor und der lang geschwungenen Bahnhofseinfahrt zur großen Stadt „Petersberg“, die den betrieblichen Mittelpunkt bildet.



Unten: Petersberg hat zwei Bahnbetriebswerke (hier das Dampf-Bw), um die unzähligen Loks gut versorgen zu können.

Unten links: Kleine Detailszenen finden sich immer wieder. Sie beleben die große Anlage ungemein.



Lautsprecheransagen entsprechend informiert. Hinter dem Empfangsgebäude erstrecken sich die Häuserzeilen der Altstadt und ein Kirchplatz, auf dem gerade ein Wochenmarkt stattfindet. Sofern hier die Reise nicht beendet ist, sondern in Taxi, Bus oder der Straßenbahn fortgesetzt wird, geht die Fahrt weiter Richtung Bayern.

Während sich die Ausfallstraße zwischen Industrie- und Kommunalbetrieben einem kleinen Luftkurort nähert, führen die Gleise der Hauptbahn durch die Industrieanlagen und weiter entlang am Bahnbetriebswerk. Hier beginnt der zweite lange Anlagenschenkel mit dem Bahnbetriebswerk. Hinter diesem fängt die Neubaustrecke an, die mit drei Betonbrückenkonstruktionen über ein weit geschwungenes Tal führt, welches dem Altmühltal nachempfunden wurde. Der eilige Reisende wird seine Fahrt über diese Neubaustrecke im ICE oder IC fortsetzen. Der Genießer wird auf der alten Hauptbahn weiterfahren, um die eindrucksvolle Landschaft zu betrachten. Der Urlauber wird eher die Regionalbahn wählen, die sich gemächlich in der Voralpenregion nach oben arbeitet. Dabei kann er entweder schon in einem kleinen Bahnhof im Altmühltal zum Wandern aussteigen und dort von einem hohen Aussichtsturm über die Täler schauen oder er fährt noch weiter in das Voralpenland, um dort eine Klettertour zu beginnen.

Von dem Bahnhof im Altmühltal, dessen Ansagerin für die Zuginformationen unverkennbar aus Sachsen kommt, geht ein Stumpfgleis zu einem Sägewerk, welches von einer 212 mit einem Holzgüterzug angefahren wird. Des Weiteren enden hier auch verschiedene Regional- oder kurze Güterzüge, beispielsweise tauchen hier auch die E 60, eine E 75 oder „Sound“-218er mit Übergabezügen auf. Sowohl die Neubaustrecke als auch die im Tal verlaufende Hauptbahn erreichen allmählich das Voralpenland. Während die Hauptstrecken in den Tunnelöffnungen verschwinden, gewinnt die Nebenbahn an Höhe und erreicht am Fuße der Berge den Voralpenbahnhof.

Fahrbetrieb: der feine Unterschied

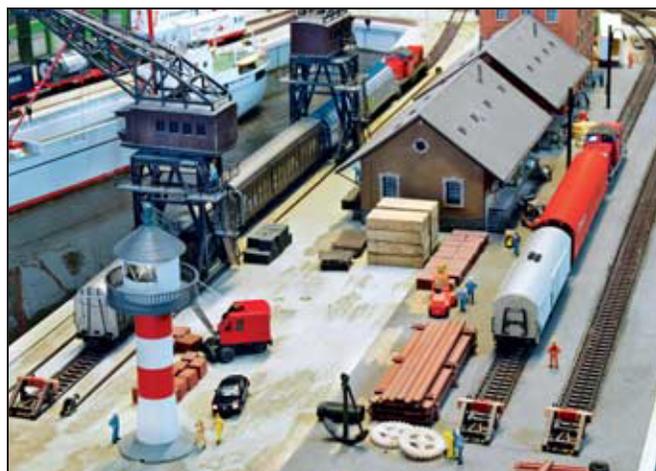
Die Anlage zeichnet sich durch vielfältige Fahrmöglichkeiten aus. Neben fünf ICEs und zahlreichen mit 101ern, 103ern, 120ern bespannten Intercitys, Interregios und TEEs sind auch Schnell- und Eilzüge (mit BR 110, 111,



112, 118, 119, 181 oder BR 210, 218, 220 oder 230 bespannt) und Nahverkehrszüge (mit BR 116, 117, 141, 143, 144, 212, 216, 218, 280 bespannt) oder Triebwagen der Reihen 420, 515, 517, 610, 628, 798 unterwegs. Daneben verkehren auch zahlreiche Sonderzüge, wie beispielsweise der „Rheingold“, der von einer „Sound“-18er gezogen wird. Aber auch der Güterverkehr kommt nicht zu kurz. So ist ein sechs Meter langer Tankzug oder ein fast ebenso langer Kohlewagenzug von „Peine Salzgitter“ unterwegs. Dabei haben die verschiedenen Züge unterschiedliche Prioritäten, sodass der Fahrbetrieb ständig wechselt und ein standardisiertes „Abspulen“ ausgeschlossen ist.

Besonders interessant sind die einzelnen, neu programmierten Aktionen: So rückt beispielsweise der Turmtriebwagen der BR 701 aus dem Bahnbetriebswerk aus, um Oberleitungsschäden zu reparieren. Dazu wird die Strecke blockiert und sämtliche regulären Züge müssen über die Gegenseite ausweichen.

Oder der Tunnelrettungszug wird angefordert, um einen Brand am Bahndamm zu löschen, den zuvor der „Rheingold“-Sonderzug ausgelöst hat. Oder ein ICE erleidet einen Motorscha-



Oben: Auf dem linken Anlagenschenkel, der thematisch dem Harz angenähert ist, fällt ein großes Bruchsteinviadukt auf. Es besteht aus Sperrholz und wurde mit Heki-Platten verkleidet.

Mitte: Im Hafengebiet herrscht reger Güterumschlag. Die Gleise werden vom computergesteuerten Fahrprogramm ebenso angefahren wie die reinen Fahrstrecken. Man kann also den Rangierverkehr live verfolgen.



Links: Eine Schienenbusgarnitur bedient die Anlegestelle auf der anderen Seite des Hafens; so werden auch die Fahrgäste des Ausflugsverkehrs an ihr Ziel gebracht.



Die Anlage „Dürnstein“ wird beherrscht von zwei großen Blickfängen: der geschwungen verlaufenden Donau und der in aufwendiger Selbstbaurarbeit gestalteten Altstadt. Neben der von Brandl gekonnt gestalteten Landschaft gefällt unter anderem die Szenerie mit der den Fluss überquerenden Fähre.



den und hat im Tunnel Feuer gefangen. Rauch und flackerndes Licht sieht man schon aus dem Tunnel dringen, aber auch hier ist glücklicherweise der Tunnelrettungszug rechtzeitig zur Stelle, um Schlimmeres zu verhindern. Der Schaden am ICE selbst ist jedoch so groß, dass er von einer Doppeltraktion der BR 216 in das Bahnbetriebswerk geschleppt werden muss. Beobachtet werden können ferner noch die Nahverkehrszüge der BR 610, 628 und 798, die nicht nur den Regionalverkehr bedienen, sondern auch zahlreiche Rangiermanöver in den Zielbahnhöfen absolvieren. Programmiert sind auch Zugüberholungen auf dem linken Gleis oder Tankfahrten der Regionalbahnen im Bahnbetriebswerk oder die Zustellfahrt in ein Sägewerk, quer über die Hauptstrecke.

Als weitere Attraktion kann auf einem Fernseher live die Fahrt auf der Anlage aus Sicht eines Lokführers verfolgt werden. Diese wirkt dank der neuen hochauflösenden Kameras verblüffend echt.

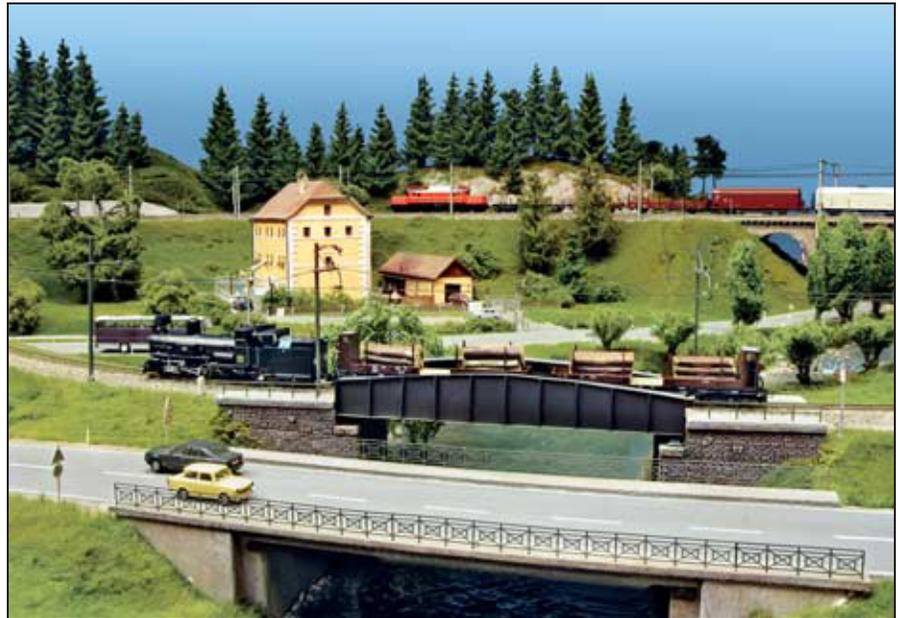
Alle Personenwagen sind mit Innenbeleuchtung ausgestattet und mit Preiser-Figuren besetzt. Bei den eingesetzten Hochleistungsdecodern und der „Soft-Lok“-Steuerungssoftware ist es möglich, die Geschwindigkeit auf ein Minimum zu reduzieren bzw. entsprechend zu erhöhen. Demzufolge er-

scheint die Einfahrt eines Zuges in den Bahnhof absolut vorbildgerecht, wenn er immer langsamer werdend schließlich zum Stehen kommt. Das Motorengeräusch bei den „Sound“-Lokomotiven passt sich dem selbstverständlich an.

Ferner bevölkern mehr als 2500 Miniaturfiguren die Anlage und 9000 Bäume sorgen für den landschaftlichen Eindruck. Auf der Straße bewegen sich die Preiserlein mittels Faller-Car-System, das in Zukunft weiter ausgebaut wird, oder mittels einer Straßenbahn. Kleine Szenen wie Radrennen, Almabtrieb, Kapellen, Wochenmarkt etc. bereichern die Anlage. Eine Steuerelektronik lässt es regelmäßig auf der Anlage Nacht werden. Dabei wird dann das Nachtleben auf der Anlage geweckt.

Dürnstein: Erweiterung

Als Fortsetzung ist der Anschluss an die schon aufgebaute, aber erst im Digitalumbau befindliche Anlage „Dürnstein“ des bekanntesten deutschen Anlagenbauers Josef Brandl zu bestaunen. Dieses bisher im Privatbesitz befindliche Kleinod nach österreichischem Vorbild war bislang der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Es zeigt Szenen aus der Wa-



Das markante Gebäude in der Bildmitte war der frühere Standort der Anlage.

Die schmalspurige Nebenbahn wird vor allem für den Holztransport eingesetzt.

Der Ausflugsdampfer nähert sich der Anlegestelle in der Wachau.





Oben: Auf einer großen Gitterfachwerkbrücke überquert die zweigleisige Hauptstrecke im Hintergrund der Anlage die Donau. Der Schiffsverkehr mit realistischen Modellen ist ebenfalls nachgestellt. Alles wird überragt von einer Burgruine.

Mitte: Zugbegegnung auf der Hauptstrecke



Unten: Im Hauptbahnhof auf der vorderen Anlagenzone begegnen sich Normalspur und Schmalspur. Die Kombination gelang unter anderem mit gekonnten Selbstbauegebäuden und einem Übergangsbauwerk.



chau mit der malerisch am Fluss liegenden Kleinstadt „Dürnstein“. Neben österreichischem Normalspurverkehr bereichert auch eine Schmalspurstrecke nach dem Vorbild der Mariazellerbahn diese Anlage. Nachgestellt sind Schiffs- und Fährverkehr auf der Donau, die zwar nicht maßstäblich umgesetzt wurde, aber eine für Modellverhältnisse beachtliche Größe erreicht und damit auch wirklich wie ein Fluss wirkt.

Die nach den üblichen Brandl'schen Grundsätzen hochdetaillierte und landschaftlich äußerst harmonisch gestaltete Anlage wird zudem von zwei Burgen überragt. Deutschlands bekanntester Anlagenbauer hat zudem auch das Haus verewigt, in dem die Anlage lange Jahre bis zu ihrem Verkauf stand. Die Stadt selbst fängt den romantischen Eindruck einer über die Jahrhunderte kaum veränderten Altstadt ein. Hierzu tragen vor allem die zahlreichen Selbstbauten von Originalgebäuden bei.

Die neuen Betreiber wollen nun diesen Zweig mit seinen Schattenbahnhöfen an den Deutschlandteil anschließen und auch hier hochwertigen Digitalverkehr veranstalten. Höhepunkte dürfte dann der grenzüberschreitende Zugverkehr setzen, denn auch diese Anlage basiert auf dem Wechselstrom-System von Märklin. HM 



Im ersten Stock dieser großen Halle ist die großzügige Märklin-Anlage aufgebaut. An Tischen in der Mitte ist ein Spiel- und Bastelbereich für Kinder eingerichtet. Zahlreiche Vitrinen im Eingangsfoyer zeigen weitere Modellloks und -züge.





Rund um eine kleine Dorfkirche (3)

Grünzeug aus Pfarrers Garten

Sommerzeit – Gartenzeit: Dieser Devise folgt offensichtlich auch der Pfarrer der Dorfkirche auf dem Diorama von Thomas Mauer. Er zeigt hier, wie sich auch im Modell ein gepflegter Nutzgarten anlegen lässt.



Genau gegenüber der Kirche St. Jakobus steht das Pfarramt. Hier ist das Domizil von Pastor Braun, der allerdings mit seinem aus den Erzählungen K.G. Chestertons bekannten Namensvetter nicht allzu viel gemeinsam hat. Kriminalfälle interessieren ihn in der Regel eher nicht, als bodenständiger Mann ist er dafür aber ein leidenschaftlicher Hobbygärtner – am liebsten genießt er die Ruhe hinter dem Haus auf seiner Bank bei einer guten Tasse Kaffee. Hier kann er entspannen und die Predigt für den kommenden Sonntag vorbereiten ...

So oder so ähnlich könnte man sich jedenfalls den Bewohner des Pfarrhauses auf meinem Diorama mit der Dorfkirche von Jakobwüllesheim vorstellen. Neben dem Haus entlang der Hauptstraße entsteht der Nutzgarten, der Zugang zum Haus gegenüber der Kirche wird mit Blumenbeeten verschönert. Hinter dem Haus finden rund um eine Rasenfläche einige schattenspendende Bäume Platz, ebenso ein Sitzplatz mit Bank und eine mit Rankengewächsen umschlungene Pergola.

Der Nutzgarten des Pfarrhauses – der Pfarrer ist nahezu Selbstversorger. Den Eingangsbereich rechts schmücken Rosen.

Fotos: Thomas Mauer

Linke Seite: An der Straßenseite des Pfarramts befindet sich Pfarrer Brauns Nutzgarten; sogar ein kleines Gewächshaus ist vorhanden. Die Sonnenblumen geben dem Ganzen eine heitere Note, ein gepflegter Garten ist doch eine Zier ...

Blumen für den Garten

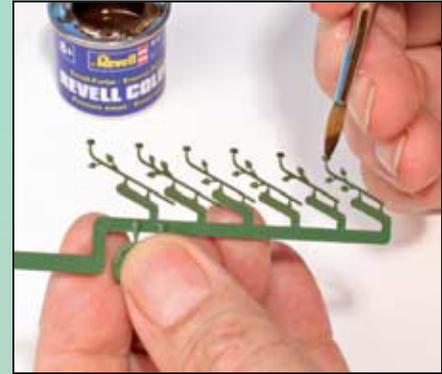
Schon seit einiger Zeit bietet Busch äußerst filigranes „Grünzeug“ für unsere Modellbahn an – Mais- und Tabakpflanze gehören ebenso dazu wie Sonnenblumen und Rosen. Hier findet sich dann auch die passende Ausstattung für Pfarrer Brauns Garten.

Fangen wir einfach einmal mit den Sonnenblumen an. Der Sonnenblumenbausatz (Art.-Nr. 6003) besteht aus den Stängeln samt Blättern, Bodenplatten und Blütenblättern. Die Blütenmitte an der Spitze des Stängels wird mit brauner Farbe lackiert, während die Pflanze einen grünen Anstrich erhält. Verwendet wurden dazu Farben von Humbrol und Revell. Mit einer winzigen Menge Klebstoff versehene Blütenblätter lassen sich dann mit der Fingerspitze aufpressen; die fertige Sonnenblume wurde mit einem Seitenschneider aus dem Rahmen getrennt und auf die Bodenplatte geklebt.

Was hier in wenigen Sätzen schnell beschrieben ist, erweist sich bei der praktischen Umsetzung als „Fummellei“. Wichtig sind ein gut beleuchteter Arbeitsplatz und eine helle, möglichst weiße Unterlage! Zudem braucht man nicht unbedingt eine komplette Packung an einem Bastelabend fertigzustellen – das schont die Nerven. Aber das Ergebnis lohnt die Mühe!

Die Rosen (Art.-Nr. 1205) bestehen ebenfalls aus Stängeln, Blüten und Bodensockeln. Auch hier nimmt ein wenig Farbe den Plastikglanz; zudem lassen sich die Blüten farblich variieren. Die Blätter der Rosen und Sonnenblumen sollten mit einer Pinzette um den Stängel gebogen werden, da sie „nur“ zweidimensional aus der Packung kommen. Bei den Rosen sollten die Blüten zunächst im Spritzrahmen verbleiben; mit Sekundenkleber kann man den Stängel jeweils in die winzige Öffnung der Blüte kleben. Erst danach habe ich die kompletten Rosen aus dem Rahmen getrennt.

Aber Vorsicht – Busch scheint die Sorte „Hüpfburgia“ zum Vorbild gewählt zu haben, dann allzu leicht springen die Rosen von der Pinzette! Die



Die Sonnenblumen von Busch bestehen aus den Stängeln samt Blättern, Bodenplatten und Blütenblättern. Die Blütenmitte an der Spitze des Stängels wird mit brauner Farbe lackiert, während die Pflanze einen grünen Anstrich erhält.



Links: Die mit einer winzigen Menge Klebstoff versehene Blütenblätter werden mit der Fingerspitze aufgedrückt. Die fertige Sonnenblume kann dann mit dem Kunststoffseitenschneider aus dem Rahmen getrennt und auf die Bodenplatte geklebt werden.

Rechts: Die Rosen von Busch entstehen auf die gleiche Weise. Ein wenig Farbe kann nicht schaden – alle Bauteile werden vor dem Zusammenbau lackiert. Die Blätter werden mit einer Pinzette unregelmäßig gebogen, damit der Stängel insgesamt dreidimensional wirkt.



Links: Den „Kopf“ des Blütenstängels benetzt man mit wenig Sekundenkleber und steckt ihn mithilfe einer Pinzette in die winzige Öffnung der Blüte. Auf der kleinen Bodenplatte finden sechs Blumen Platz.

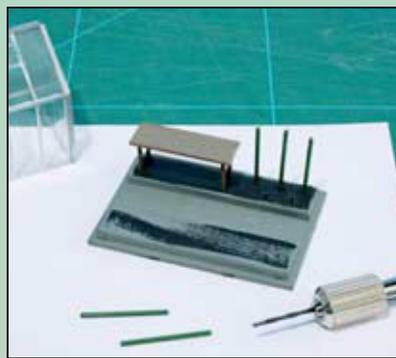
Löcher in der Bodenplatte sind etwas groß geraten, jede eingesteckte Pflanze kippt schneller um, als man reagieren kann. Ein dickflüssiger Kunststoffkleber wie Uhu-plast gibt dem Ganzen aber schnell Halt.

Mein Blumensortiment wurde zunächst aber sicher verpackt beiseitegelegt. Bis zum Einpflanzen ist noch einiges zu erledigen – wie etwa die Herstellung eines Stapels Brennholz, denn der nächste Winter kommt bestimmt! Dazu habe ich dünne Ästchen von Ziergehölzen aus dem Garten auf eine Länge von etwa 5 mm geschnitten und mit einem scharfen Bastelmesser gevier-

telt. Gestapelt wurden die Holzstücke dann in einer kleinen Schlichthilfe aus Kunststoff, als Kleber diente Weißleim, der so dosiert werden muss, dass kein Klebstoff nach vorne herausquellen kann. Nach dem Durchtrocknen des Stapels klebte ich seitlich noch zwei Stützpfeiler an und bedeckte das Holz mit einer Bahn „Teerpappe“ gegen Witterungseinflüsse. Diese entstand einfach aus einem Streifen Papier, der zuvor dunkelgrau gefärbt wurde. Obenauf kamen noch einige Holzstücke als Ballast, danach konnte der fertige Holzstapel hinter dem Pfarramt platziert werden.



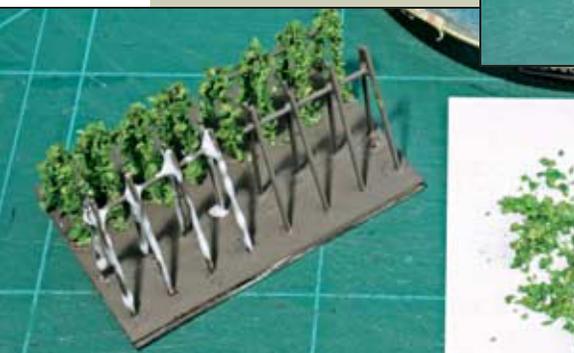
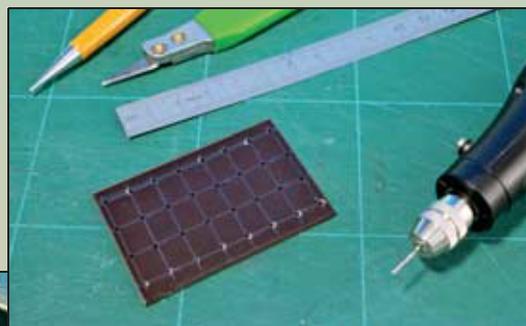
Ein Stapel Brennholz entsteht: Dünne Ästchen werden abgelängt, geviertelt und dann in einer Schlichthilfe sauber gestapelt. Der Holzstapel wird noch mit einem gefärbten Streifen Papier abgedeckt, einige Holzscheite beschweren die „Teerpappe“. Zwei seitlich aufgeklebte Stützpfosten vervollständigen die kleine Bastelarbeit.



Oben links: Da unser Pfarrer ein leidenschaftlicher Hobbygärtner ist, darf ein kleines Gewächshaus nicht fehlen. Die leicht hervorstehenden Streben des Gewächshauses werden mit einem Lackstift von Faller farblich betont.

Oben rechts: Nach der Grundierung der Bodenplatte werden Löcher für die Rankhilfen aus 1 mm dickem Draht eingelassen. Ein kleiner Tisch (hier von Kibri) sollte auch nicht fehlen.

Oben: Die erhöhten Flächen werden mit Flocken und Gartenerde gefüllt; danach erfolgt die Begrünung, beispielsweise mit Silflor-Gespinst. Die Gemüsekisten stammen aus dem Preiser-Sortiment.



Für das Bohnenstangenbeet wird ein Raster auf eine Kunststoffplatte gezeichnet und in die Schnittpunkte mit einem Bohrer Löcher entsprechend der Stärke der Bohnenstangen gesetzt. Der Bohrer wird bei den äußeren Reihen schräg angesetzt, damit die außenliegenden Stangen schräg an die mittig stehenden Stangen angelehnt werden können.

In den Sortimenten der bekannten Hersteller finden sich allerlei Dinge, die man für die weitere Gestaltung des Pfarrgartens benutzen kann. Meine Blumenkübel kommen von Faller, die Bänke von Preiser, Mülltonnen, Pergola und Gewächshaus dagegen von Kibri. Apropos Gewächshaus. Die Metallstreben des Gewächshauses, die an den Spritzlingen erhaben ausgeführt sind, wurden mit einem Lackstift von Faller (Art.-Nr. 170691) farblich betont. Trotz des Lackstifts gerät man jedoch schnell auf die Verglasung – mit einem in Terpentin getränkten Pinsel mit feiner Spitze lässt sich der Schaden beheben.

Ein Glashaus muss – wohl oder übel – auch eingerichtet werden. Die Grundplatte habe ich zementgrau gefärbt und in die Bodenplatte einige Löcher für Rankhilfen aus kurzen Drahtstücken gebohrt. Ein Tisch für Arbeiten im Gewächshaus sollte auch nicht fehlen; die Pflanzflächen wurden mit Flocken und Erde bestreut. „Blumen“ und „Gurken“ stammen von Silflor und dienen eigentlich der Baumbegrünung. Kisten und Spaten stammen wiederum aus Figuren-Sets von Preiser.

Für einen Nutzgarten machen sich auch Bohnenstangen immer recht gut. Als Grundlage diente ein Stück 1 mm starke Kunststoffplatte; für die außenliegenden Stangen habe ich den Bohrer etwas schräg angesetzt, damit sie an die gerade stehenden Stangen in der mittleren Reihe angelehnt werden können. Die Bohnenstangen entstanden aus 1 mm starkem Draht und wurden mit Alleskleber in den Bohrungen der Bodenplatte befestigt. Die Bohnenstangen wurden braun lackiert; leicht verdünnter Weißleim diente zum Fixieren des Blattwerks von Noch.

Bevor die Begrünung des Pfarrgartens erfolgte, wurden die Standorte der zu pflanzenden Bäume kreisrund markiert – mindestens in der Dimension des Wurzelfußes. Hier wurden wieder Schieferplättchen entlang der Markierung auf ein Leimbett gesetzt, das ihnen ein wenig Höhe verschaffte – so „versanken“ sie später nicht im Gras. Die Rasenflächen habe ich mit Fasern und dem Grasmaster von Noch gestaltet. Kreppband diente zum exakten Begrenzen der Rasenflächen; auch alle umliegenden Gebäude und fertiggestalteten Flächen sollten mit Folie abgedeckt werden, da sich die Fasern gerne überallhin verteilen und dann nur schwer wieder zu entfernen sind. Eine erste Lage aus Sand und grünen Flo-

cken bildete einen saugfähigen Untergrund, der satt mit dem Weißleimgemisch durchtränkt wurde. Nach dem Begrasen musste das Kreppband schnell wieder abgezogen werden, da der dünnflüssige Leim rasch unter die Abklebung läuft. Mit einem Staubsauger wurden die nicht haftenden Fasern abgesaugt.

Jetzt endlich können auch die Blumen in ein Leimbett „gepflanzt“ werden. Die umgebenden Beete gestaltete ich mit feinen Flocken und Gartenerde; zum Verteilen der Streumaterialien diente die Spitze eines ausrangierten Löffels. Halt gibt dem Ganzen wiederum das Weißleimgemisch. Auch der Weg hinter dem Haus wurde mit Heki-Sand vorsichtig bestreut.

Jetzt fehlte noch die Gestaltung des Nutzgartens, einige Vorarbeiten waren ja bereits erledigt worden. Das Gewächshaus, das Bohnenstangenbeet, die Sonnenblumen und einige überzählige Rosenstöcke konnten mit unverdünntem Weißleim an der vorgesehenen Stelle aufgeklebt werden; die restlichen freien Flächen erhielten ebenfalls wieder einen Überzug aus Deko-Sand und Gartenerde.

Die Bepflanzung erfolgte mit Blättern von Noch sowie Vliesstreifen und Flocken. Man glaubt fast kaum, dass sich so Porree oder Lauch imitieren lassen – aber das Ergebnis wirkt durchaus realistisch. Voraussetzung ist eigentlich nur eine scharfe Schere, mit der ein langfloriges Vlies in ganz schmale Streifen geschnitten werden kann. Diese Streifen drückte ich mit flach aufgelegter Pinzette in den feuchten Untergrund, sodass die Fasern auch wirklich senkrecht standen. Die „Blätter“ von Noch gehen, in der richtigen Farbe ausgewählt, als Spinat oder Salat durch. So sind der Fantasie eigentlich keine Grenzen gesetzt, vorausgesetzt, man hat schon einmal einen Nutzgarten gesehen. Dies ist in Zeiten von Fastfood und Tiefkühlkost vielleicht nicht ganz selbstverständlich ...

Erst ganz zum Schluss setzte ich die Bäume mit der Klebepistole – bis dahin hätten sie doch ganz erheblich bei der Feindetaillierung gestört. Der Wurzelbereich wurde noch bis an die Umrandung aus den Schieferplättchen beige-streut. Jetzt kann auch Pfarrer Braun endlich den Kaffee auf seiner Bank genießen, ehe wieder Unkraut „schuffeln“ ansteht – die Nachbarn sollen ja schließlich keinen schlechten Eindruck bekommen! *Thomas Mauer* 



Die Standorte der zu pflanzenden Bäume wurden kreisrund markiert und Schieferplättchen von Jeweha entlang der Markierung in ein Leimbett gesetzt. Der Sitzplatz im Garten unter der Pergola erhielt ebenfalls einen Belag aus Schieferplättchen. Feine Gartenerde diente zum Einfügen.



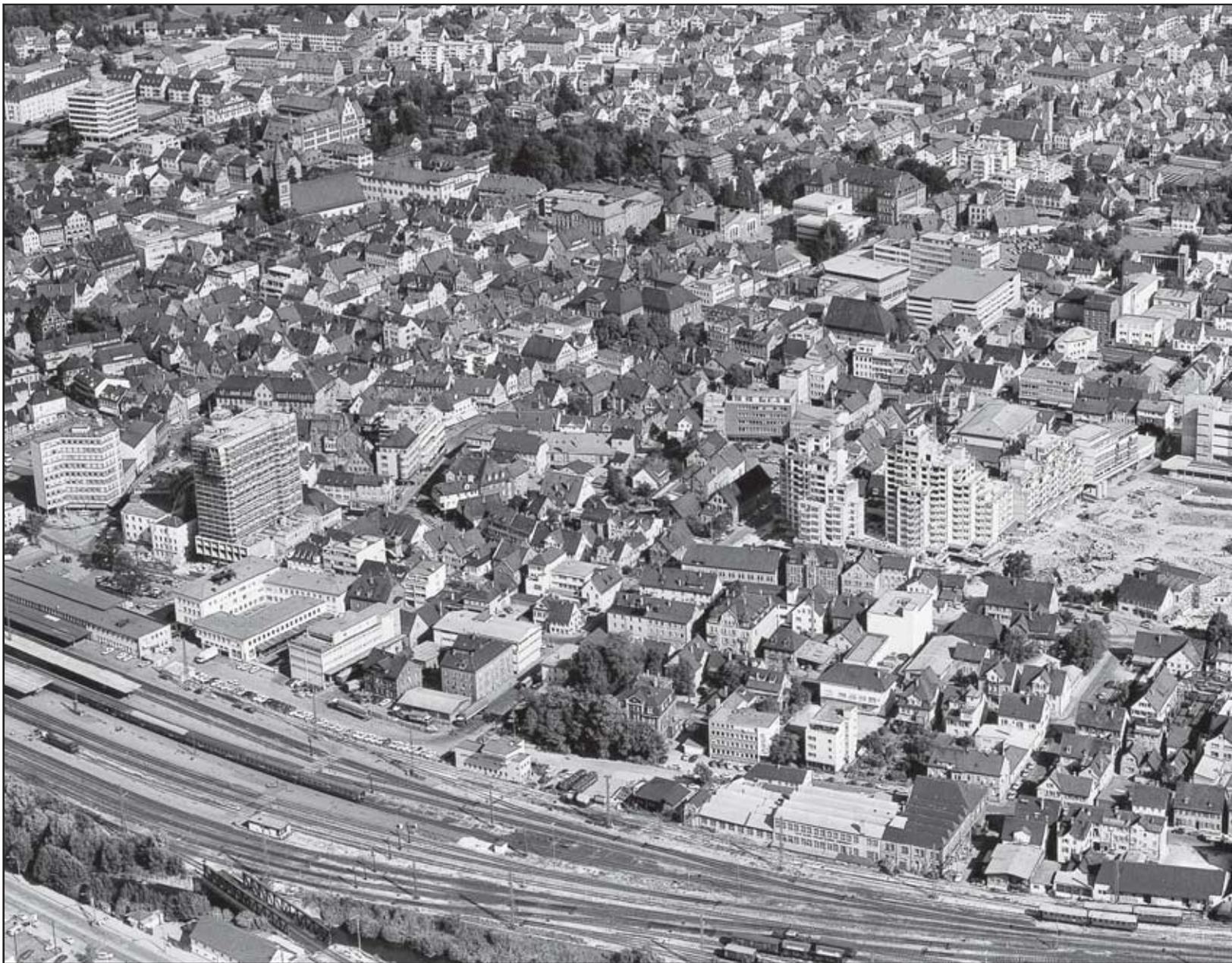
Links: Mit dem Grasmaster von Noch wird die Rasenfläche begrünt. Alle umliegenden Gebäude und fertiggestalteten Flächen sollten mit Folie abgedeckt werden, da sich die Fasern gerne überallhin verteilen ...

Rechts: Nun können auch die Rosen in ein Leimbett gepflanzt werden; die weitere Gestaltung der Beete erfolgte mit feinen Flocken und Gartenerde. Halt gibt den Streumaterialien wiederum das Weißleimgemisch.



Die vorbereiteten Pflanzen und das Gewächshaus erhalten ihren Platz im Nutzgarten des Pfarramtes; die freien Flächen werden mit Deko-Sand und Gartenerde bestreut, mit dem Leimgemisch durchtränkt und dann mit Blättern, Vliesstreifen und Flocken bepflanzt. Eine Pinzette ist für diese Arbeit unerlässlich. Rechts: Pfarrer Braun genießt noch eine Tasse Kaffee – danach kann es bei dem schönen Wetter wieder an die Gartenarbeit gehen ...





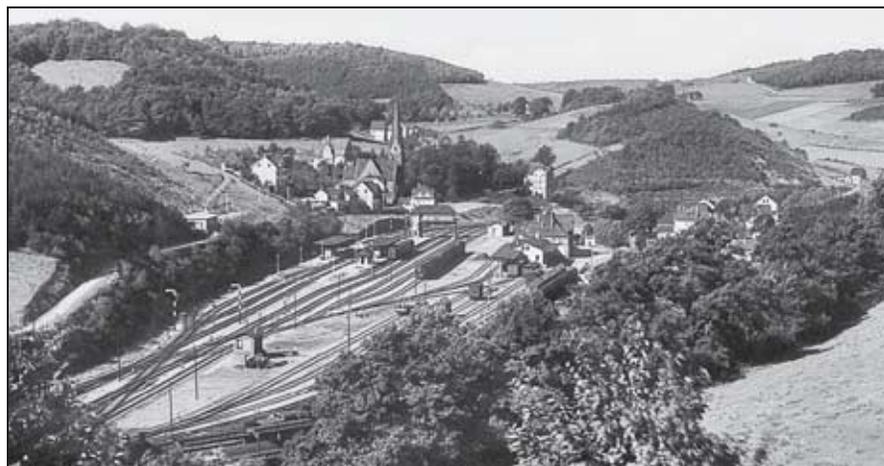
Das große Sommer-Gewinnspiel (3/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo?



28 Oben: Für viele Fans zählt die Stadt sicherlich zum Modellbahnmekka. Der internationale Schnellzug dürfte in Richtung Frankreich unterwegs sein und auch heute kann man hier noch in Züge nach Paris einsteigen. Der Schienenbus brummt dagegen schon lange nicht mehr aus dem Bahnhof hinaus. (9 Buchstaben)

29. Sehr kleiner Bahnhof in kleinem Ort mit großer bekannter Benediktiner-Abtei an (stromabwärts) großem Fluss. Aus dem kleinen Bahnhof ist zwischenzeitlich ein einfacher Haltepunkt geworden, der in km 17,4 der „Fluss“talbahn liegt, die weitgehend eingeleisig, weitgehend nicht elektrifiziert ist und die mehrfach die Kursbuchnummer änderte. Heute findet hier „Ringverkehr“ mit Pendolino, Regio-Shuttle und NE 81 sowie Güterzügen statt. (6 Buchstaben)



30. Modellbahnerherz, was willst du mehr? Bei diesem westfälischen Bahnhof handelt es sich zwar um einen Durchgangsbahnhof, der im aktuellen Personenverkehr jedoch als Spitzkehre betrieben wird. Das markante Reiterstellwerk gibt es genauso als Modell wie die aktuellen Lint-Triebwagen. Der Güterverkehr brummt auch heute noch mächtig, denn hier wird mit ganz viel Schotter der Schotter verdient. (6 Buchstaben)

31. Bernd Lenz hat sicherlich seine helle Freude an diesem Werbebild für einen seiner neuesten Spur-0-Güterwagen. Die Werksanlagen sehen heute allerdings völlig anders aus, die Bahnanlagen sind sehr deutlich geschrumpft, denn heute dominiert hier der LKW. Langlaufende oder internationale Schnellzüge sieht die immer noch nicht elektrifizierte und nicht durchgehend zweigleisige Hauptstrecke heute nicht mehr, dafür Triebwagen der verschiedensten Farben und Firmen. Der Güterverkehr ist zwischenzeitlich recht bescheiden und beschränkt sich auf wenige Züge zwischen zwei Knotenbahnhöfen. (9 Buchstaben)



Unser großes Sommer-Gewinnspiel, diesmal ausgetüftelt von Ludwig Fehr, geht in die letzte Runde – bleiben Sie dran!

Stadt, Land, Fluss, Bahnhof ...

So vielfältig wie die Überschrift fallen auch die Luftbilder aus dem legendären Archiv Michael Meinhold aus. Ganz im Sinne von mm soll daher „sein“ Sommer-Gewinnspiel möglichst abwechslungsreich fortgesetzt werden.

Unsere erste Doppelseite ist recht modellbahnerfreundlich. Von zwei Bahnhöfen gibt es die Stellwerke im Modell, ein Bahnhofsname war schon häufiger werbewirksam auf Güterwagen zu sehen und in einem Ort sollen dem Vernehmen nach sogar heute noch hochwertige Modelleisenbahnen hergestellt werden. Flüsse gibt es in der Nähe aller vier Bahnhöfe, drei davon sind sogar namensgebend für die jeweiligen Eisenbahnstrecken.



32. Hier haben wir einen bei Modellbahnern und -herstellern beliebten Universal-Bahnhofsamen. Auch beim Vorbild ist er so häufig, dass er mit Namenszusätzen versehen werden muss. „Unser“ Bahnhof liegt an einer internationalen Verbindung mit abnehmender Bedeutung, stellt dafür einen wichtigen Verknüpfungspunkt in einem noch jungen S-Bahn-Netz dar. (8+7 Buchstaben)

33. Richtung Nordosten und dann immer geradeaus. Die Strecke wurde bereits Anfang des 20. Jahrhunderts wegen des West-Ost-Verkehrs viergleisig ausgebaut, 1968 elektrifiziert und 1980 als eine der ersten Strecken für 200 km/h freigegeben. Heute verkehren im Nahverkehr Züge von DB Regio, der NordWestBahn und der eurobahn und eine Strecke der TWE kreuzt hier die DB-Rollbahn. (9 Buchstaben)

34. Unten links: Der markante Bahnhofsbau einschließlich Bahnsteighalle wurden in den letzten Jahren aufwendig saniert. Seit 2007 verkehren hier ICEs, aber erst seit 2008 auch unter 15 kV 16 2/3 Hz. (6 Buchstaben)



Hauptbahnen unter Strom

Der Name unseres Bahnhofs 32 ist einfach zu lang für unsere Auswertefelder, er wird daher mit einer allgemein üblichen Schreibweise abgekürzt. Den Punkt haben wir schon für Sie gesetzt!

Ansonsten hat er aber durchaus Gemeinsamkeiten mit den anderen Bahnhöfen dieser Doppelseite, denn alle liegen an wichtigen Hauptbahnen, die daher zwischenzeitlich elektrifiziert wurden. Während dies bei den meisten Strecken bereits seit Längerem der Fall ist, wird ein Hauptbahnhof erst seit Dezember 2008 mit elektrischer Traktion erreicht. Schnellverkehr in die nächste Großstadt gibt es hier trotzdem bereits seit 1929.



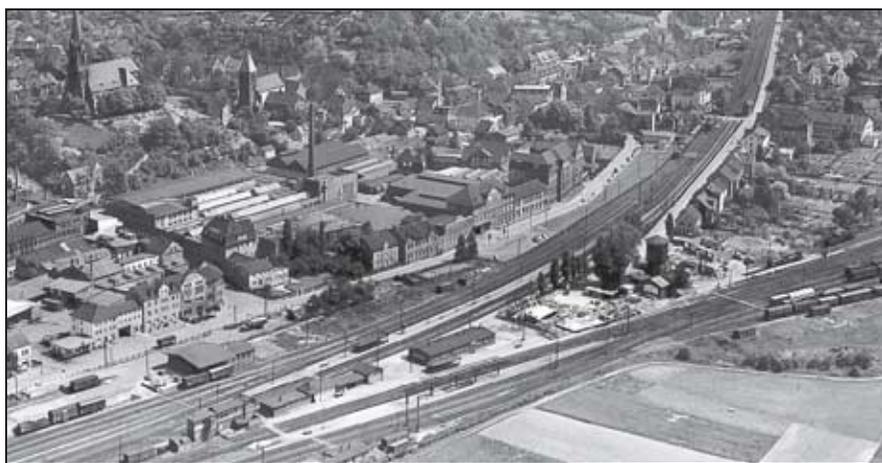
Dass die eine Hauptstrecke dank einer neuen internationalen Schnellverkehrsstrecke ihren hochwertigen Fernverkehr jüngst verloren hat, ist nicht weiter tragisch. Denn so ist Platz auf den Gleisen für eines der jüngsten, aber streckenmäßig größten S-Bahn-Netze der Republik.

Die Mittelgebirgsstrecke mit legendären Schiebelokeinsätzen wurde in den letzten Jahren weniger stark frequentiert. Der leichtere Umweg über die Rheinstrecken ist aber zwischenzeitlich so ausgelastet, dass die alte Nord-Süd-Verbindung im Güterverkehr wieder deutlich aufgewertet werden soll. Die südlichste Strecke weist dagegen eine Trassierung auf, die man sonst nur bei echten Gebirgsbahnen findet.

35. Die Hauptstrecke war schon mehrfach dabei. Auf der Gitterbrücke liegen Meterspurgleise und eine der beiden hier endenden Schmalspurbahnen heißt fast so wie der Bahnhof. (6 Buchstaben)

36. Am Fuße einer Bergstrecke liegt dieser Bahnhof, dem 37 Tunnel folgen. Ansonsten wird hier erfolglos geschossen. (8 Buchstaben)





37. Oben: Im Jahr 1952 begann hier die Fertigung unzähliger „Universal-Motor-Geräte“, die jedoch 2002 verlagert wurde. Dafür verkehren seit 2002 moderne Stadtbahnwagen auf den Eisenbahngleisen. (8 Buchstaben)

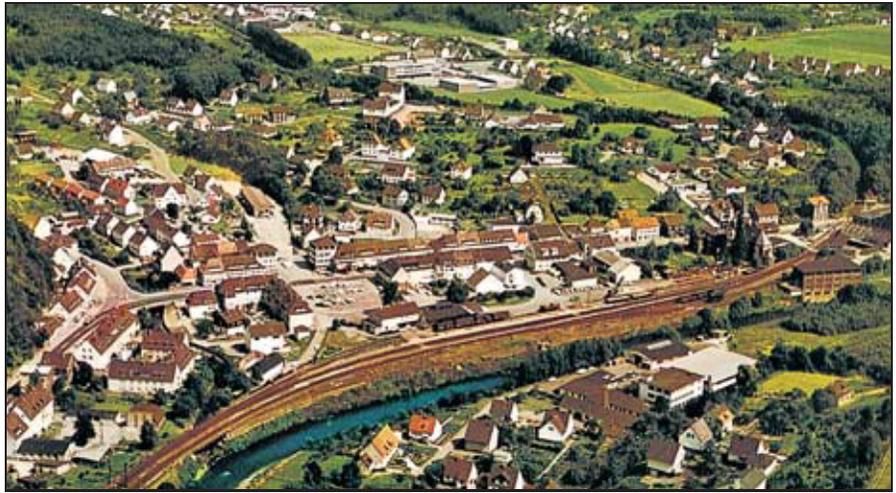
38. Von der zweigleisigen Hauptstrecke zweigen in unserem Bahnhof am Rande des Sauerlands insgesamt drei eingleisige Strecken ab, von denen zwei heute noch Personenverkehr aufweisen. Rechts im Bild verlassen zwei zunächst parallel geführte Strecken den Bahnhof. (11 Buchstaben)



39. Auch diese Hauptbahn ist bis heute nicht elektrifiziert. Die enge Lage von Fluss und Bahn ist so kennzeichnend für diese Strecke, dass die Straße nicht überall Platz findet. Das zweite Streckengleis fehlt abschnittsweise, allerdings aus anderen Gründen. Rund 10 km flussaufwärts hat sich das Tal dann auch deutlich geweitet, wie man auf der ersten Doppelseite dieser Rätselfolge unschwer erkennen kann. (10 Buchstaben)

Fotos: Archiv Michael Meinhold

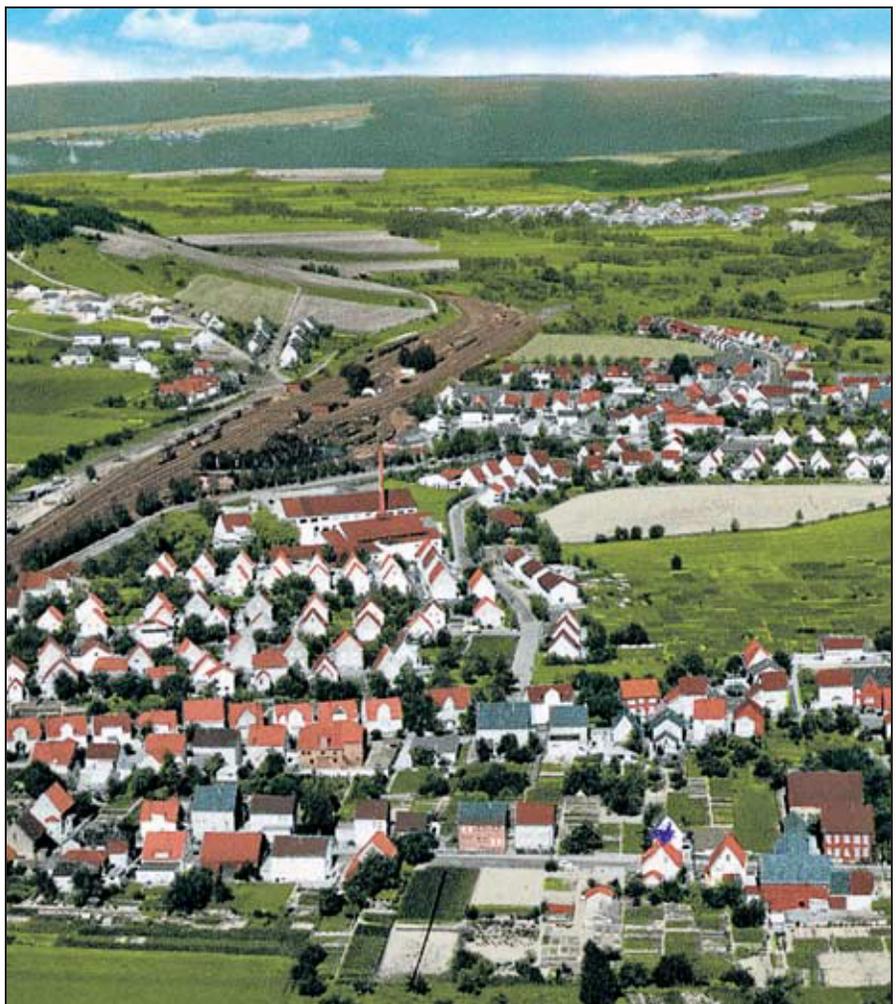
40. Auf der eingleisigen Strecke verkehren heute Talente, 7 km weiter zweigt eine besondere Strecke ab, die im vorigen Teil Thema war und nach weiteren 6 km kommen wir zu einem bekannten Eisenbahnmuseum. Ach ja, für die Historiker: Der deutlich sichtbare Linksbogen führte zum Übergabebahnhof einer Schmalspurbahn, die einen sehr religiös anmutenden Namen hatte. (13 Buchstaben)



41. So ländlich friedlich, wie es der Ortsname suggeriert, ist der Anlass zur Errichtung der deutlich sichtbaren Lagergebäude nicht gewesen. Deren Funktion hat auch den Bahnhofsnamen eine Bekanntheit erlangen lassen, die mit dem Bahnhof selbst aber auch gar nichts zu tun hat. Die Funktion des Bahnhofs könnte man vielleicht am besten mit Übergangsstation bezeichnen. Ansonsten sind eisenbahnmäßig hier in Spitzenzeiten die InterCity in dichtem Abstand durchgefahren und auch im Güterverkehr hat es mächtig gedampft und gebrummt. Dank einer parallelen Neubaustrecke ist es heute auf den Schienen vergleichsweise ruhig und im Personennahverkehr wird dank Cantus mächtig geflirtet. (9 Buchstaben)



42. Eigentlich ein bescheidener Ort, dessen Bahnhof unter Eisenbahnfreunden Kultstatus genießt. Hierüber wurden schon wahrhaft dicke Bücher geschrieben und auch die Modellbahner wurden reichlich bedacht. Für die in großer Zahl erforderlichen Jumbos gibt es einen Großteil der Gebäude des markanten Betriebswerks im Modell. Im Nachbarort wurden als Krönung dem ganzen Ort mit Bahnhof eine komplette Ausstellungsanlage vom Feinsten gewidmet, über die die MIBA nicht zuletzt wegen deren herausragender Modellqualität schon ausführlich berichtet hat. (9 Buchstaben)



Kirchen, Berge, Burgen, Auen ...

... haben auch die zu den Bahnhöfen dieser Doppelseite zugehörigen Orte aufzuweisen. Vier Bahnhöfe sind nicht elektrifiziert, vier Durchgangsbahnhöfe sind darunter, früher waren es noch drei Abzweig-/Anschlussbahnhöfe. Alle liegen in Mittelgebirgen und auch rund um die Aue ist es nicht wirklich flach. Aber deren (Bahnhofs-)Namen kennen höchstwahrscheinlich mehr Hobbyköche als Hobbyeisenbahner.

So viel Rätselflug für dieses Jahr mit Bildern aus dem Archiv Michael Meinhold. Lösungen abschicken und bis zum nächsten Flug ...
Ludwig Fehr



Gewinnen Sie passend zu Ihrer Lieblings-epoche einen der drei abgebildeten Liliput-Züge samt der Digitalsteuerung „Dynamis“ von Bachmann/Liliput!

Hauptgewinn: Liliput-Digitalzug mit Komfort-Steuerung!

Wer alle drei Rätsel korrekt gelöst hat, nimmt an der Verlosung eines Digitalzuges samt kabelloser Steuerung teil. Je nach der bevorzugten Epoche des Hauptgewinners gibt es:

- einen DB-Zug Epoche III mit der Lokomotive 92 231 und vier Wagen oder
- einen DRG-Zug Epoche II mit der 84 001 und drei Wagen der Bauart Altenberg oder
- einen FLIRT der Epoche V in der Lackierung der Cantus-Verkehrsgesellschaft.

Das Triebfahrzeug hat selbstverständlich einen Digitaldecoder. Fahren Sie Ihren neuen Zug komfortabel mit der kabellosen Digitalsteuerung „Dynamis“! Das Gewinnset in Wert von ca. € 500,- wurden uns von der Fa. Bachmann/Liliput zur Verfügung gestellt. Herzlichen Dank! 

Großes Sommer-Gewinnspiel: Lösungs-Coupon 1

28.
29.
30.
31.
32. /
33.
34.
35.
36.
37.
38.
39.
40.
41.
42.

Bitte in Großbuchstaben ausfüllen (ß als SS, Umlaute Ä, Ö, Ü als einen Buchstaben).

3 Triebfahrzeuge, 5 Wagen, 10 Zubehör-Artikel

Doch das ist noch nicht alles! Wer zu allen drei Teilen die richtigen Lösungen einschickt, nimmt an der zusätzlichen Super-Auslosung teil, siehe oben.

Name:

Straße und Hausnummer:

PLZ und Ort:

Meine Baugröße: Meine Epoche:

Senden Sie den Coupon (oder eine Kopie) bis zum 30. September 2009 an: MIBA-Verlag, Senefelderstraße 11, 90409 Nürnberg, Fax: 0911/519 65-40. Mitarbeiter des Verlags und ihre Angehörigen dürfen nicht teilnehmen. Rechtsweg ausgeschlossen.

Doppelstockzüge der frühen DB



Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn startete 1936 mit einer revolutionären Form des Nahverkehrs. Vieles fand dabei erstmals Anwendung im Eisenbahnbetrieb. Nicht nur, dass die Dampfzüge einschließlich Lokomotive in harmonischer Einheit eine Stromlinienform besaßen und als Wendezüge genutzt werden konnten, sondern hier wurde auch der Grundstein für den Einsatz der raumökonomischen Bauform von Doppelstockeinheiten im deutschen Regionalverkehr gelegt.



Oben: V 200 waren in den 50er- und 60er-Jahren häufig als Mitteltraktion mit LBE-Wagen und ym-Wagen im Hamburger Vorortverkehr anzutreffen.

Links: Auch die sogenannte Lollo (Vorserien-V 160) war eine Regelbespannung der LBE-Dostos.



Durch die Verkürzung der Wagenverbindung wird die Länge der Einheit maßstäblich.

Unten: Damit der Faltenbalg genug Bewegungsfreiheit hat, müssen die Böden an den Enden ausgespart werden.



Die Verbindungsdeichsel aus Blech ist so zu biegen, dass sie 3 mm kürzer wird. Zum Vergleich liegt die Originaldeichsel davor.

Unten: Die Schnittstelle zum Jakobsgestell wird so beschnitten, dass der Faltenbalg tiefer sitzt.

Im Laufe ihrer Dienstzeit, besonders bei der DB, erfuhren die Wagen zahlreiche Veränderungen, die zum Teil auch von außen deutlich sichtbar waren. Jedes zweite Abteilfenster wurde mit einem klappbaren Oberlicht ausgestattet. Die Anordnung war jedoch nicht bei allen Wagen gleich. Am Wagenende ohne Führerstand verblieben die kleinen Stirnfenster. Das Führerstandsende erhielt neue große Fenster, allerdings mit planen Scheiben. Die unterschiedlichen Signalleuchten wurden von der Position her annähernd vereinheitlicht.

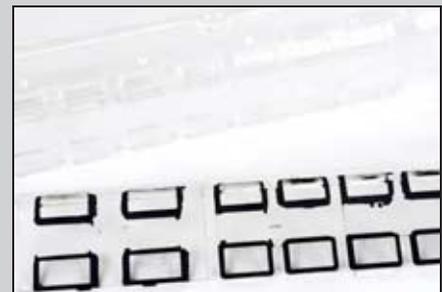
Später setzte die DB den unteren Leuchten Reflexglaslaternen vor. Vermutlich Ende der 60er-Jahre wurden die Führerstände ausgebaut, die Gepäcktüren verschlossen und an deren Stelle Übersetzfenster eingebaut, da man auf diese Weise die Sitzplatzkapazität erhöhen konnte. Bei dieser Gelegenheit bekam auch das andere Wagenende große Stirnfenster. Die sogenannten „Elefantenpuffer“ tauschte man gegen konventionelle Rechteckpuffer.

Diesen Bauzustand repräsentiert auch die komplette Wageneinheit DW 8 des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde (VLV), die meistens in der Halle des renovierten Lübecker Hauptbahnhofs aufgestellt und heute noch einsatzfähig ist, und ein Wagenteil des DW 5, der im Werksmuseum von Linke Hoffmann Busch (heute Alstom) in Salzgitter steht. Beide stellen freilich – wie leider viele Museumsfahrzeuge – einen Anachronismus dar, da sie trotz der deutlich sichtbaren technischen Veränderungen wieder die historische Lackierung der Lübeck-Büchener-Eisenbahn tragen.



Für die Kurzkupplungskulisse wird eine Öffnung in den Boden geschnitten. Weil der Drehgestellzapfen nun keinen seitlichen Halt mehr hat, übernehmen zwei Wankstützen an der Rahmenseite die Auflage.

Unten: Die Dachform ist am Ende zu flach und muss daher mit einer Zweikomponentenmasse aufgefüllt werden. Die Stirnfenster werden zunächst verschlossen.

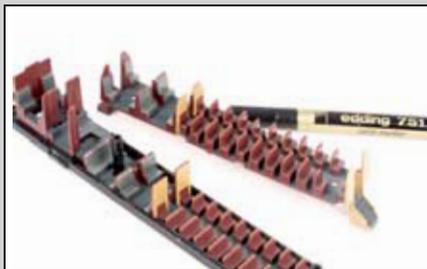


Vor dem Wiedereinsetzen der Fenster werden die Rahmen mit einem schwarzen Faserstift umrandet. Zu sehen bleibt in der Fuge zwischen Wagenkasten und Festereinsatz nur ein hauchdünner Strich als Gummiimitat.



Die Inneneinrichtung erhält einen mehrfarbigen Anstrich. Die messingfarbenen Sitzbügel lassen sich am einfachsten mithilfe eines Lackstifts darstellen.

Die stirnseitigen Enden des Mitteldecks werden umgebaut. Zum Vergleich ist jeweils die hintere Inneneinrichtung im Originalzustand belassen.



Modelle

Viele Jahre waren im H0-Programm von Lima sowohl eine komplette LBE-Einheit mit Lokomotive als auch eine DB-Version der Doppelstockwagen enthalten. Da man ungünstigerweise die erste Bauform entsprechend DW 1 und DW 2 als Vorbild für die Modelle ausgewählt hatte, war die DB-Ausführung ein solcher Kompromiss, dass man schon alle Augen – einschließlich der Hühneraugen – zudrücken musste, um sie akzeptieren zu können. Mit etwas Modellbauaufwand und aktuell erhältlichen Zurüstteilen lässt sich aus diesen Wagen jedoch etwas Ansehnliches herstellen.

Dabei ist es wichtig für den Gesamteindruck, dass zunächst die Wagenkästen auf den Fahrwerken tiefergelegt und die beiden Wagenhälften wesentlich kürzer gekuppelt werden. Ferner gilt unser Augenmerk der Dachausrüstung, die sich bei allen acht Vorbild-einheiten stark von der bei Lima gewählten Ursprungsausführung unterscheidet. Für unseren Modellumbau sollen hier exemplarisch zwei Einheiten des letzten Bauloses von LHB im Zustand der DB – je eine der Epochen IIIa (Wagen 30008, ex DW 8) und IIIb (Wagen 30997, ex DW 7) – dargestellt werden.

Bauschritte für alle Varianten

Erst einmal müssen die Wagenhälften in sämtliche Einzelteile zerlegt werden. Etwas schwierig gestaltet sich das Herausoperieren der Fenstereinsätze. Die durchgehenden und spröden transparenten Kunststoffteile neigen schnell zum Brechen. Zum Glück passiert das aber zwischen den Fensterscheiben, so dass nach dem erneuten Einsetzen keine Spuren von außen zu sehen sind. Ferner müssen die Fensterbänder wieso in der Mitte (Dachbereich) längs geteilt und mit Aussparungen für die später durch das Dach tauchenden Lüfterangüsse versehen werden.

Zuerst ist die Kopfform zu korrigieren. Dazu werden die Frontpartien mit Spachtelmasse oder Zweikomponentenkleber aufgefüttert und nach dem Aushärten abgefeilt und glattgeschliffen. So entsteht ein stärker gerundeter und etwas höher gewölbter Stirnbereich.

Jetzt rücken wir den Abdeckhauben für die Scharfenberg-Kupplung mit einer Laubsäge zu Leibe und bearbeiten anschließend die Öffnung nach. Die großen Stirnfenster und die Signalleuchten müssen zunächst komplett mit Spachtelmasse oder 2K-Kleber verschlossen werden. Die verschlossenen Bereiche passen wir außen mit einer

Feile und Schleifpapier der Stirnform an.

Als Nächstes sind die Gepäcktüren entlang der Außenfugen herauszuschneiden. Einteilige Schiebetüren mit Fenster entstehen aus Blech oder dünnem Kunststoff und werden hinter die Außenwände geklebt. Am Dach müssen die Leuchten über den vorderen Einstiegen, die kleinen Lüfter und die Anspritzpunkte in Dachmitte weggefeilt werden. Jeder Wagenkasten erhält dann zwei quadratische Lüftungsklappen (6 x 6 mm) auf der Wagenmittellachse. Die Position kann man den beiden Fotos mit Angaben zu den Positionen der Dachausrüstung entnehmen.

Wagenboden und Fahrwerk

Zuerst ist die Mittelachse unten aus dem Faltenbalg herauszuschrauben. Die Stützfeder für das Mitteldrehgestell (Jakobsgestell) wird nicht mehr benötigt und wandert in die Bastelkiste. Nun wird die Faltenbalgimitation beidseitig um je vier Lamellen gekürzt (dieser Schritt ist abhängig von den später zu befahrenden Gleiskrümmungen, hier min. $R = 500$ mm).

Jetzt feilen wir den Boden unter dem Faltenbalg komplett plan. Passend dazu werden die hochstehenden Rahmenwände um die Steckzapfen auf dem Jakobsgestellrahmen weggeschnitten. Ist das erledigt, kann der Faltenbalg auf das Jakobsgestell geklebt werden. Die Metall-Verbindungsdeichsel von der Mittelachse zum Jakobsgestell muss nun so in Schlangenlinie gebogen werden, dass sie 3 mm kürzer wird.

Danach wird die Deichsel wieder eingesetzt und die Mittelachse im Faltenbalg von unten eingeschraubt. Der Verbindungsarm mit Schnappverbindung, der die andere Wagenhälfte mit dem Jakobsgestell und dem Faltenbalg verbindet, muss ebenfalls 3 mm gekürzt werden. Vorteilhaft ist es dabei, die zwei Enden des durchtrennten Arms nicht einfach zusammenzukleben, sondern diese mit einem Draht, der in passende Bohrungen in den beiden Hälften eingeklebt wird, zu verstiften. Schließlich muss der Verbindungsarm ab und zu ein- und Ausrasten der Schnappverbindung zum Faltenbalg heil überstehen.

An den führenden Drehgestellen werden, wie beim Mitteldrehgestell, die hochstehenden Wände entfernt. Unter den Wagenböden müssen passend dazu an der Drehgestellaufnahme der



Solange der LBE-Wagen DW 8 im Versuchswendezugbetrieb von Essen nach Düsseldorf im Einsatz war, wurde er auch als Reserve für das Eilzugpaar E 714/719 verwendet.

Kragen und die Stege abgetrennt werden, sodass der Boden in diesem Bereich plan ist. Damit der Wagen beim Fahren nicht kippelt, erhält der Boden auf einer Seite seitliche Wankstützen aus Kunststoffresten.

Bahnräumer aus Blech oder Kunststoff unter dem Führerstandsende bilden den Abschluss der Fahrwerksarbeiten. Die zu klein geratenen Räder müssen wir leider beibehalten. Der Tieferlegungsaufwand mit maßstäblichen Rädern ist nicht vertretbar. Jedoch verdecken die Drehgestellrahmen die Räder so weit, dass der falsche Durchmesser kaum auffällt.

Die an den Drehgestellrahmen angeformten Kupplungen sollte man abschneiden und nur am Wagenende ohne Führerstand gegen eine Kurzkupplungskulisse von Roco, Symoba, Fleischmann o.a. ersetzen. Das andere Ende erhält ein vorbildmäßiges „Komplettpaket“, das je nach Epoche unterschiedlich aussieht. Wie die Kupplungskulisse angebracht wird, hängt vom verwendeten Fabrikat ab. Die an den vorgestellten Modellen benutzte Kulisse von Fleischmann findet auf dem für die Deichsel ausgeschnittenen Wagenboden unter dem Führerpult Platz. Vor das führende Drehgestell gehört ein geschlossener Bahnräumer, der aus einem Kunststoffstreifen oder Blech entsteht.

Inneneinrichtung

Die stirnseitigen Enden der Inneneinrichtung werden so verändert, wie auf der Abbildung zu sehen ist. So entstehen ein verlängertes 1.-Klasse-Abteil am einen Wagenende und ein Gepäckabteil hinter dem Führerstand am anderen Wagenende. Durch verschiedene Farben wird die Inneneinrichtung aufgewertet: Böden mittelgrau, Bügel an Sitzbänken messingfarben, Sitze 1. Klasse (Epoche IIIa = 2. Klasse) hellgrau

streichen, Wände in der 2. Klasse (Ep. IIIa = 3. Klasse) in hellem Holzton (beige). Nicht nur Fahrgäste „beleben“ den Wagen, sondern auch eine Lokführerfigur im Führerstand.

Wagen 30008 in Epoche IIIa

An den Stirnseiten werden Öffnungen für die „Schießscharten“, also die kleinen Windschutzscheiben, mittig zu den alten Fenstern mit den Abmessungen 6 x 4,5 mm mit abgerundeten Ecken und je eine Öffnung für eine Signalleuchte eingebracht. Der Wagen 8 trug seine Leuchte unter den Frontscheiben, bei anderen waren sie teilweise darüber angeordnet. Die Signalleuchten stellen wir mittels 2-mm-Metallrohrabschnitten dar.

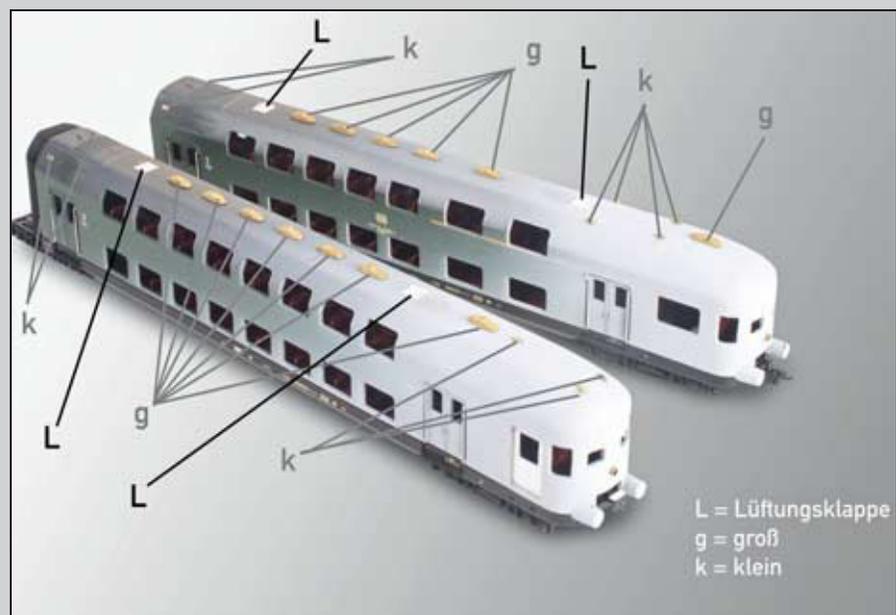
Als Nächstes finden die neuen Dachlüfter ihren Platz auf dem Dach. Kürzlich hat mein Freund Christoph von Neumann Messing-Feinguss-Lüfter entwickelt, die über den Vertrieb „Wagenwerk“ erhältlich sind. Da für die Anord-

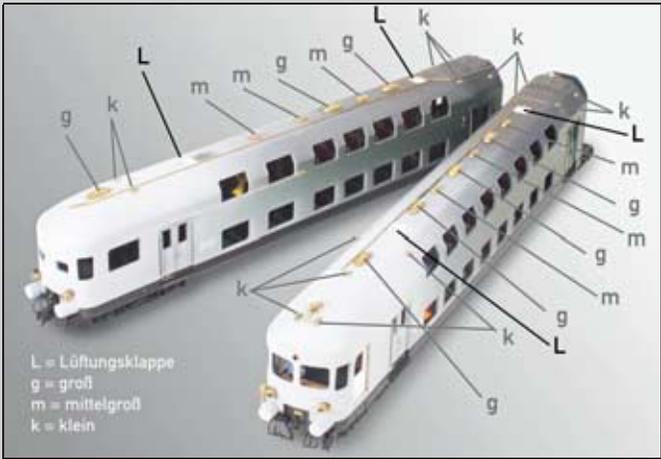
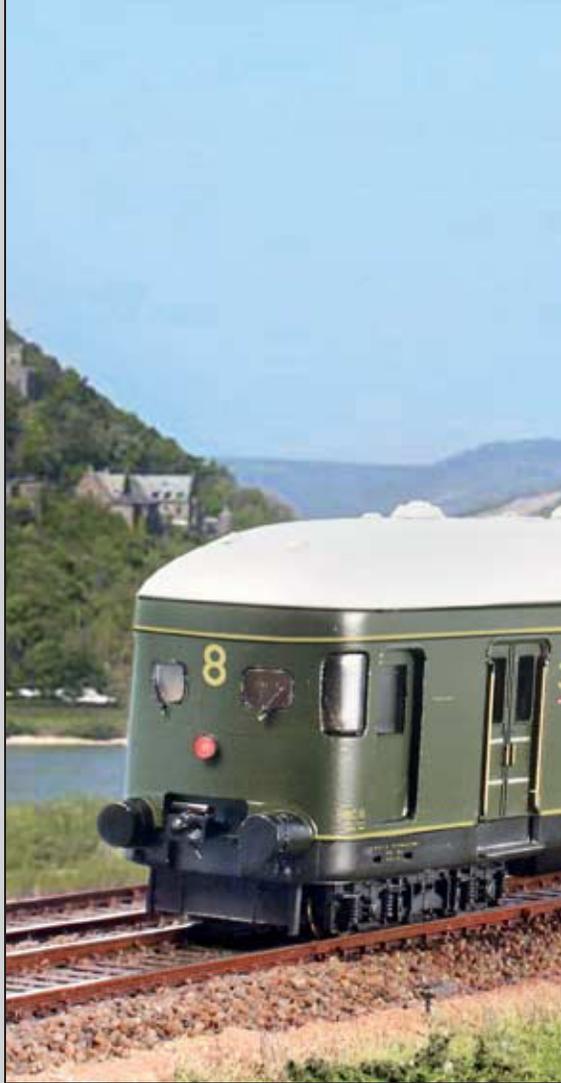
nung der Dachlüfter keine Detailzeichnungen vom Vorbild zur Verfügung standen, war ich auf Fotos angewiesen. Der Rest ist Augenmaß (siehe Modellfotos). Die großen Lüfter sitzen mittig zu den Abteilsternen. Achtung! Die Vorbildwagen besaßen unterschiedliche Lüfteranordnungen. Hat man sich für eine bestimmte Wagennummer entschieden, sollte man hierzu unbedingt passende Vorbildfotos zur Hand haben.

Neben den Lüftern erhält jede Wagenhälfte zwei quadratische Dachluken, die man offen oder geschlossen darstellen kann. Die Wagenkästen bekommen eine flaschengrüne (RAL 6007) und die Dächer eine weißaluminiumfarbene (RAL 9006) Lackierung. Außer eingesetzten Scheiben erhalten die Führerstandsfenster aufgesetzte Scheibenwischer. Nach dem Einsetzen der Fenster kann man mit eingesetzten Sonnenrollos den vorbildgetreuen Eindruck des Modells noch unterstreichen.

Zur Ergänzung der Abteilsternen standen mir vor längerer Zeit geätzte

Hier sieht man die Position der Dachlüfter und Klappen für den Wagen DW 8 (Epoche IIIa).





Lüfter- und Klappen-
position für Wagen
30997 (Epoche IIIb)



E 714, bestehend aus dem Wagen 30008 und gezogen von 03 1022 (Roco), fährt durchs Rheintal Frankfurt entgegen.
Fotos: Alfred Fordon





Große Schauanlage an der holsteinischen Westküste (3)

Modellbahn-Zauber auf dem Lande

Eine hohe Staumauer ist nur ein spektakulärer Blickfang, mit dem diese große Schauanlage aufwarten kann! Der dritte Teil unseres Anlagenberichts führt uns unter anderem ins Rheintal mit seinen touristischen Attraktionen, weiter können wir mit einer Nebenbahn in die Bergeinsamkeit fahren und in einem Kloster innere Einkehr halten. Interessant auch die Vorgänge in einem Sägewerk, in dem zumindest die Umlademöglichkeiten nachgebildet wurden.

Neben dem großen Bahnhof „Martenburg“, den wir im letzten Teil unserer Artikelserie über die Schauanlage „Modellbahn-Zauber“ bereits vorgestellt hatten, befindet sich der hochmoderne ICE-Halt. Er wurde als eigenständige Station konzipiert, weil die Neubaustrecke auf keinen Fall in den alten Kopfbahnhof eingeführt werden konnte.

Wenn wir nun der Neubaustrecke ein Stück weit folgen, kommen wir zu einer landschaftlichen Sehenswürdigkeit erster Güte: zu einem Stausee, der mit einer hohen Staumauer gegen das Tal abgeschlossen ist. Drei Verkehrswege führen in unterschiedlicher Höhe an diesem Monument der Ingenieurbaukunst vorbei, sodass es aus verschiedenen Perspektiven zu sehen ist.



Oben: ICE-Halt in Martenburg. Die Hochgeschwindigkeitszüge konnten nicht in den Kopfbahnhof eingeführt werden.

Links: Drei Brücken vor dem Staudamm – Neubaustrecke, alte Bahnlinie und Bundesstraße teilen sich den knappen Platz.

Unten: Die großen Tunnelportale sind typisch für die Neubaustrecke.





Immer wieder gibt es Motive zu bestaunen wie die Straßenbaustelle oben.

Liebevoll ausgestaltet: das Sägewerk

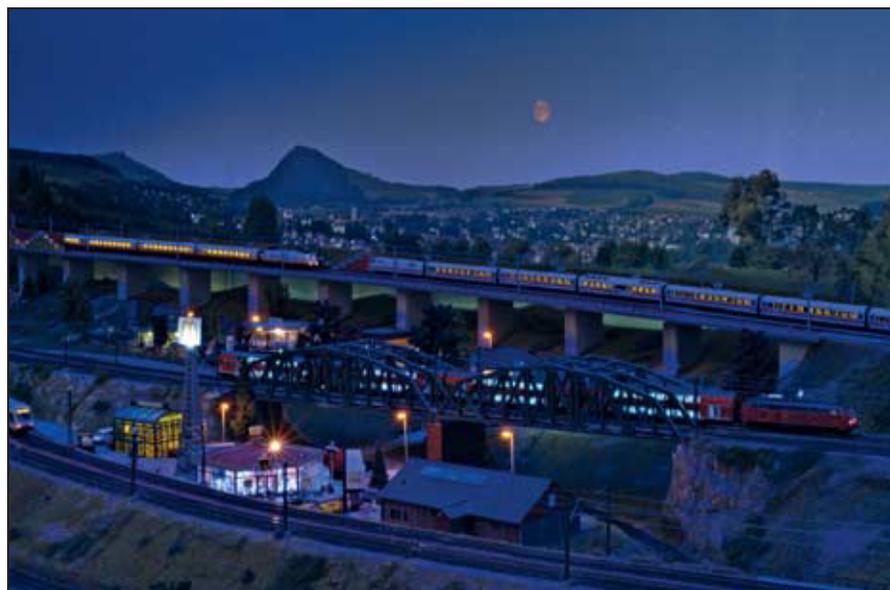
Besonders eindrucksvoll sind die Nachtszenen auf der Anlage!

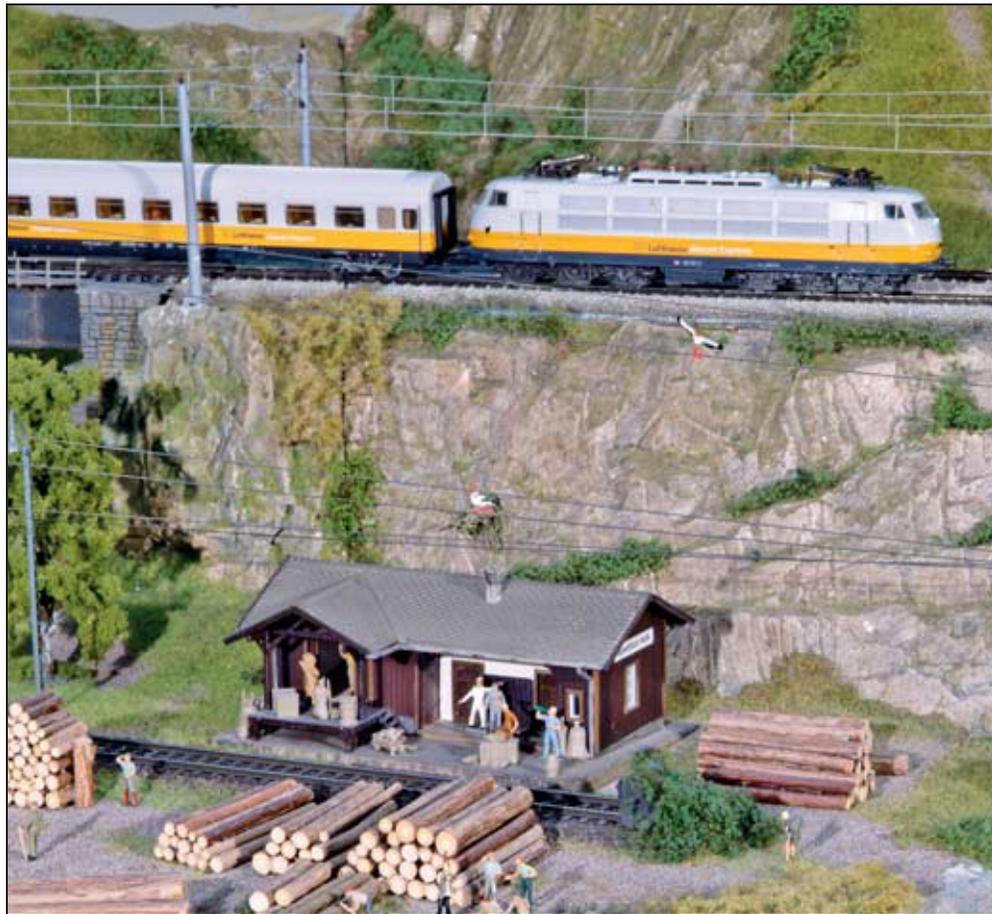


Auf der untersten Ebene quert die alte Bahnlinie auf einem Steinbogenviadukt das enge Tal. Gleich daneben hat man in den Siebzigerjahren die Brücke der Bundesstraße errichtet, leider ist sie schon erneuerungsbedürftig. Die Baustelle erzeugt lange Staus auf der Straße. Ganz oben schwingt sich die Stahlbetonkonstruktion der Neubaustrecke über das Tal. Da das Niveau dieser Brücke sogar noch über der Krone der Staumauer liegt, ergibt sich ein hervorragender Ausblick der ICE-Fahrgäste auf den Stausee.

Im weiteren Verlauf wird die Landschaft felsiger und schroffer. Wir unternehmen einen Besuch in einem ausgedehnten Sägewerk. Auf Schiene und Straße kommen dicke Baumstämme an, die mit einem Portalkran entladen werden. Sie werden hier zu Balken und Brettern verarbeitet und dann wieder verladen und weiterversandt.

Wenden wir uns wieder der Hauptstrecke zu; sie führt unterhalb des Sägewerks durch einen – noch dazu kurzen – Tunnel. Wenn der Zug auf der anderen Seite wieder ans Tageslicht kommt, sind wir im Rheintal! Wie man das von zahlreichen Postkartenmotiven kennt, verläuft zwischen Bahnlinie und Rheinufer die Bundesstraße. Nur ein





Holzverladung spielt auf diesem Teil der Anlage eine gewichtige Rolle.

Fotos: MK

Am Rande der Altbau-Hauptstrecke liegt malerisch der ebenso wie das Sägewerk sehr liebevoll gestaltete Bauernhof, dessen Gemüsegarten sehenswert ist.





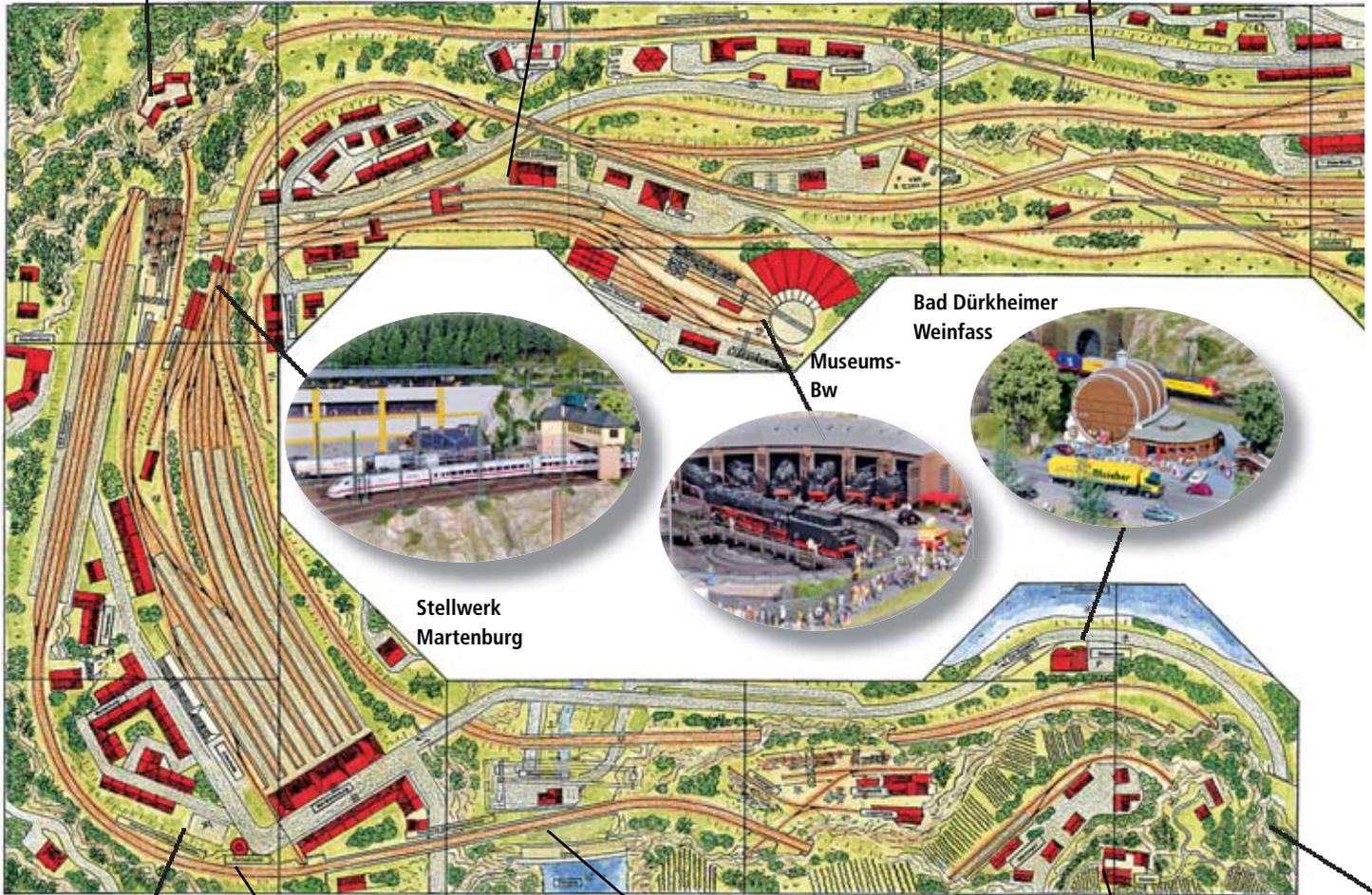
Burgberg mit Gewitter



Bahnhof Sybillenstein



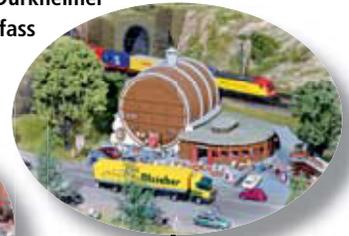
Rampen zum Hauptbahnhof



Stellwerk Martenburg



Museums-Bw



Bad Dürkheimer Weinfass



Rathaus Martenbu



Fernsehturm Martenburg



Neubaustrecke am Stausee



Kloster Röcki



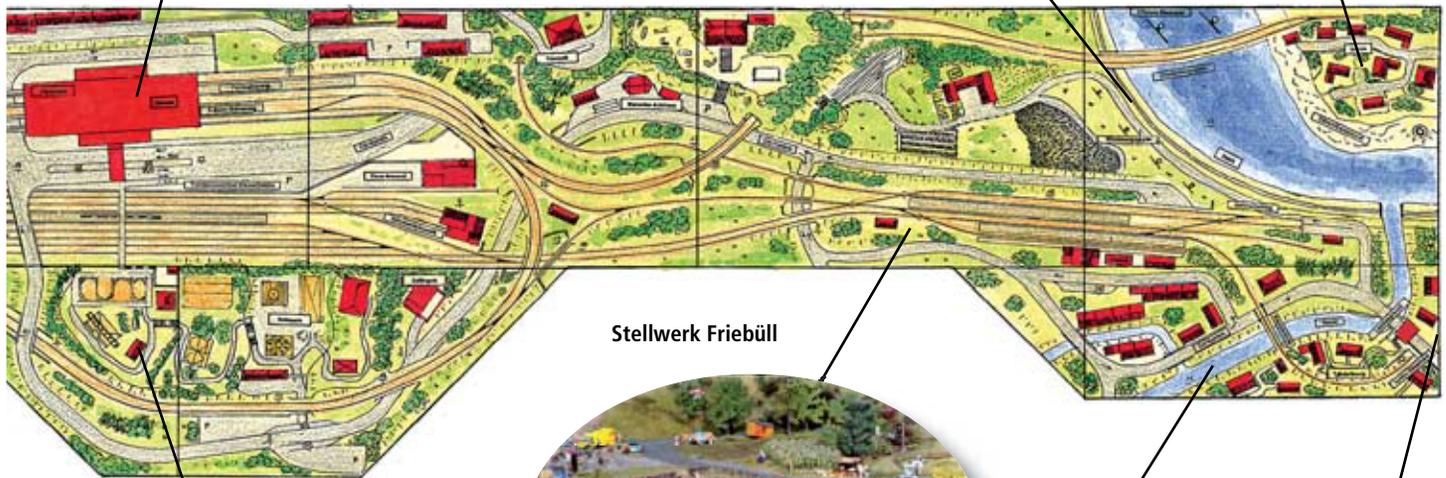
Hauptbahnhof
Flensburg



Windpark-Anlage

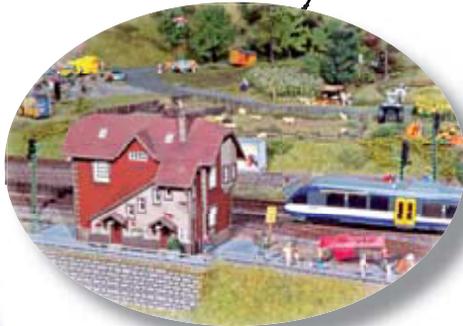


Insel Sörum



Stellwerk Friebüll

Kirmes in
Flensburg



Grachten in Friebüll



Grenzübergang nach
Dänemark



Kletterer am
Klosterberg



Zauber in Zahlen:

Die Schauanlage „Modellbahn-Zauber“ erstreckt sich auf einer Länge von 25 m und einer Breite von 8,50 m. Die reine Anlagenfläche beträgt rund 100 qm. Darauf sind rund 700 m Gleis und 232 Weichen verlegt, Täler werden auf mehr als 30 Brücken überquert. Der Zugverkehr läuft computergesteuert durch 7 Bahnhöfe. Auch abseits der Gleise geht es sehr lebhaft zu: Fallcar-Autos laufen auf 120 Metern Straßen.

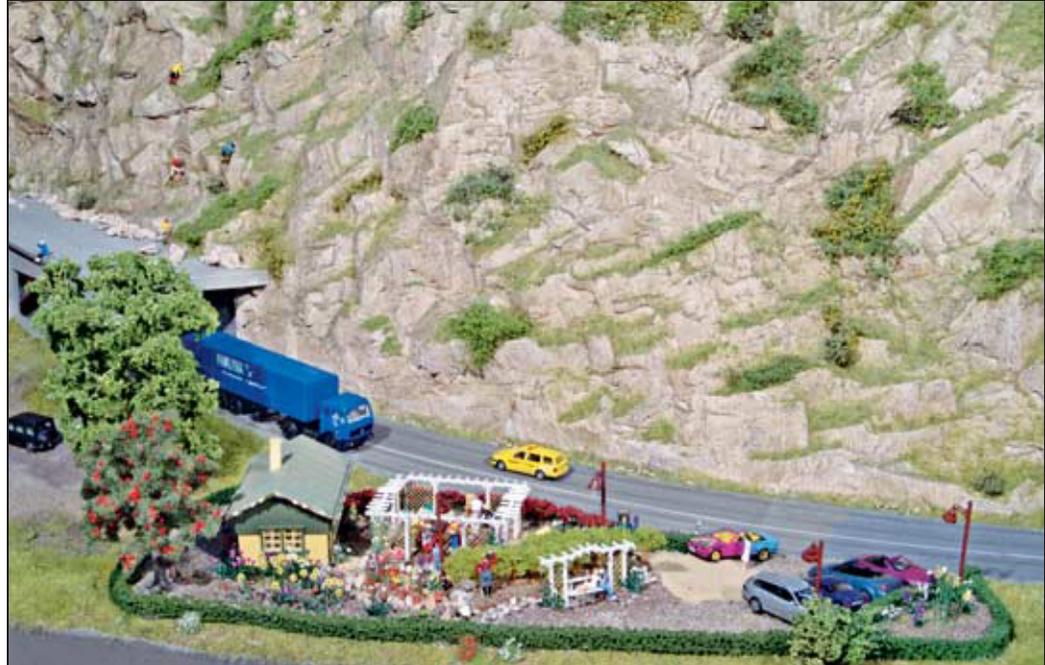
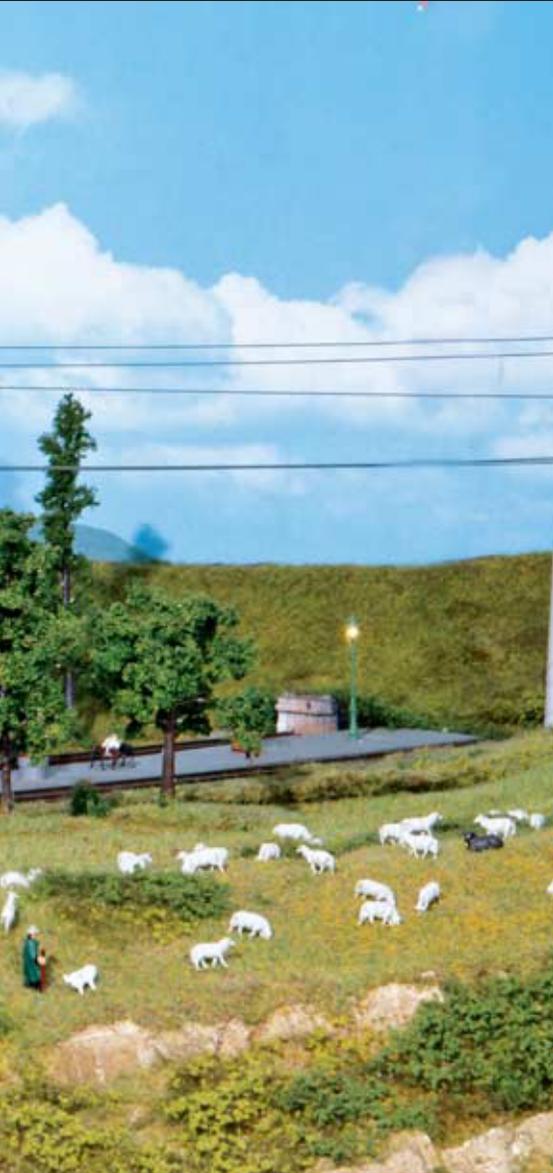
Schauanlage „Modellbahn-Zauber“, Brückenstraße 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.: 04881/525
Öffnungszeiten und weitere Informationen unter: www.modellbahn-zauber.de



Die beschauliche Nebenbahn-Endstation Rödingen (oben) wird von Triebwagen bedient. Hierher fährt, wer dem Touristenrummel des Rheintales entfliehen möchte.

Wahrzeichen des kleinen Ortes ist das Kloster mit seiner zweitürmigen Kirche. Ansonsten kann man in der Umgebung die Waldeinsamkeit genießen.



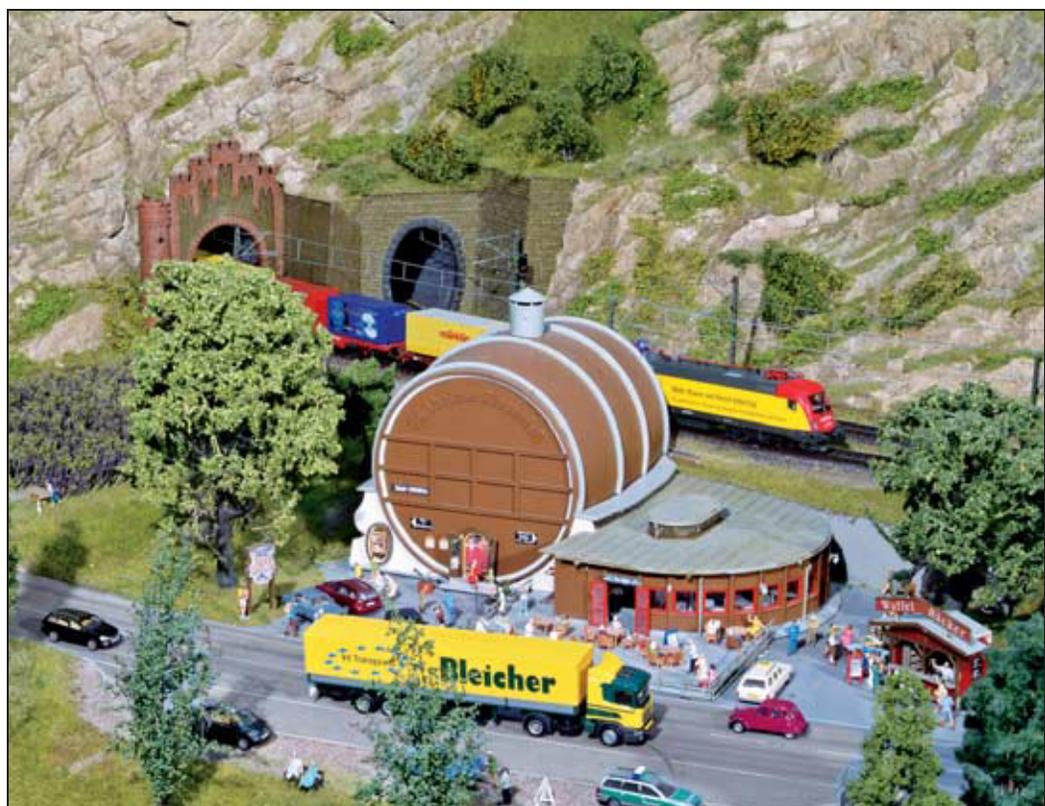


kurzes Stück weiter taucht die Bahn schon wieder ins Dunkel ein: Vor uns liegt bereits der Loreley-Tunnel. Auch im Modell gibt es im Rheintal einiges an touristischen Attraktionen zu sehen. Als Beispiel sei nur auf das Riesenfass verwiesen, das im Inneren ein Lokal beherbergt.

Etwas abseits des vielbesuchten Rheintales liegt der kleine Ort Röckingen mit seinem stillen Kloster. Zum Ausklang unserer Reise eignet sich dieses Idyll ganz besonders. Mit dem Schienenbus erklimmen wir die steile und kurvenreiche Nebenbahn. Der Gleisplan der Endstation verrät durch seine fehlende Weichenverbindung, dass hier ausschließlich Triebwagen verkehren.

Wir sind am Ende unserer Reise im Modellbahn-Zauber angekommen und können uns nun entscheiden, ob wir noch in dem ruhigen Bergort Röckingen verweilen wollen oder etwa an die Nordsee zurückkehren, die wir bereits im ersten Teil unserer Artikelfolge gesehen haben. Ob er lieber in „Friebüll“ oder in „Röckingen“ bleiben möchte – diese Frage muss jeder Besucher selbst beantworten. jw 

Alle möglichen Gastronomiebetriebe von der Würstchenbude bis zum Nobelrestaurant finden sich im Rheintal der Modellbahn-Zauber-Anlage; dazu noch Bademöglichkeiten. Bahn und Straße sind zwischen Berghang und Fluss mehr oder weniger eingezwängt.



Die Prignitzer Kreisringbahn in H0 wächst weiter

Neues vom Kreisel

Weite Felder, Wiesen und Weideflächen, durchschnitten von einem in Kies gebetteten Schienenstrang – ländlich geht es zu auf der entstehenden H0-Anlage nach Motiven der einstigen Perleberger Kreisringbahn. Nach den beiden Segmenten mit dem dreigleisigen Kleinbahnhof Dallmin baute Peter Sommerfeld weitere Anlagenteile mit kleinbahntypischen Motiven.

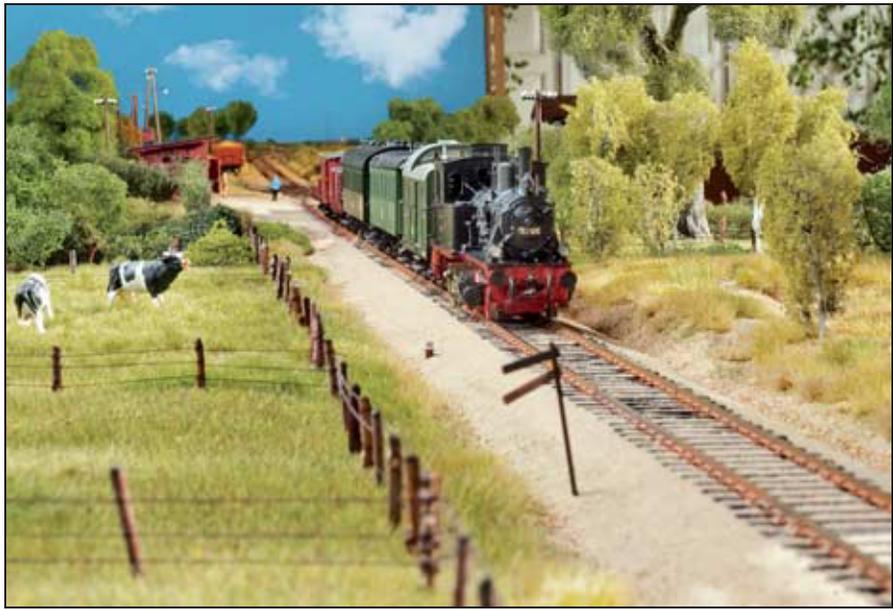
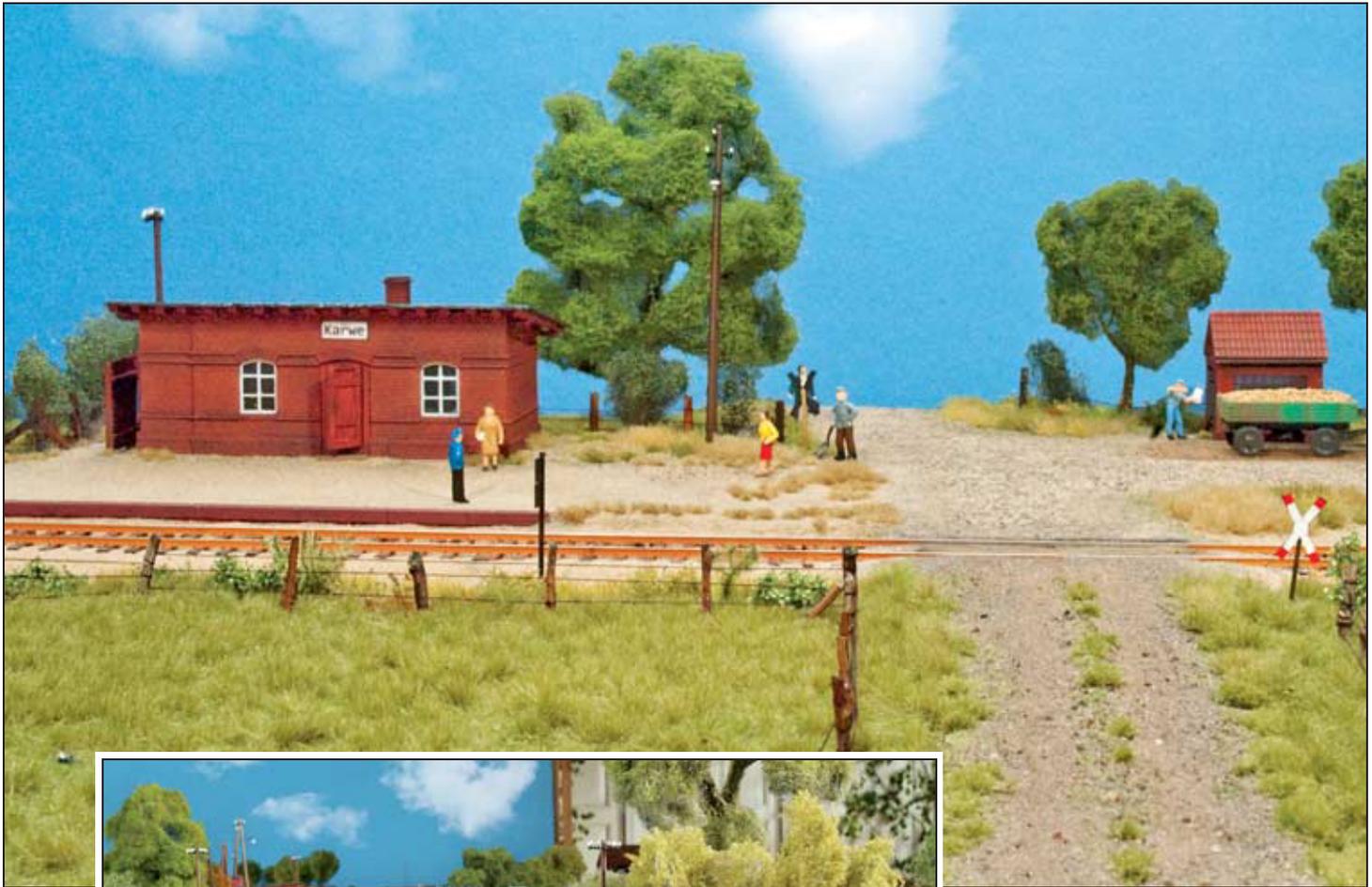


Die Feldscheune in der Nähe von Klüß (zwischen den Haltestellen Karwe und Neuhausen) steht im Mittelpunkt des gleichnamigen Moduls. Der Bau war für die Prignitz typisch: Nur die beiden Giebel wurden aus rotem Ziegelmauerwerk errichtet, während Vorder- und Rückseite aus verbretterten Toren bestanden. Im Inneren stützte eine Fachwerkkonstruktion das mit „Frankfurter Pfannen“ gedeckte Dach. Auf den Gleisen des „Kreisel“ unmittelbar vor der Scheune rumpelt eine 91.19 samt Reisezug vorüber (großes Foto).

Erinnern Sie sich an Dallmin, den „Bahnhof auf zwei Segmenten“ (MIBA-Spezial 78, S. 62-69) nach einem authentischen Vorbild in der Prignitz? Mein erklärtes Ziel bestand darin, mit dem Bau dieses Betriebsdioramas in H0 neben dem Spaß und der Freude an unserem Hobby zugleich einen aktiven und sehr speziellen Beitrag zur Darstellung der jüngeren Geschichte meiner Heimat zu leisten.

Wie sich auf einer Modellbahnausstellung gezeigt hat, muss mir dies wohl irgendwie auch gelungen sein, denn vor allem die älteren Besucher erkannten „ihre“ Kleinbahn, wie sie einst das Bild der Landschaft und den Lebensrhythmus in der Prignitz mitbestimmt hatte. Von solcher Anerkennung motiviert, konnte ich meine schon seit längerem geplanten, neuen Bauprojekte in Angriff nehmen. Sie sind freilich wieder in meiner heimatlichen Prignitz angesiedelt und haben verschiedene Streckenabschnitte der Kreiskleinbahn sowie die Haltestellen Karwe und Neuhausen zum Gegenstand. Beide liegen im nördlichen Teil des einstigen „Kreisel“, zwischen Dallmin und dem Anschlussbahnhof Berge/Prignitz, wo früher die Strecke nach Putlitz begann.







Einfahrt eines Personenzuges in eine der vielen Haltestellen des „Perleberger Kreisels“. Man beachte die Gleissperre im Ladegleis.

Rechts: Selbst beim Bau des unbeschränkten Bahnübergangs wurde noch gespart. Anstelle von (imprägnierten) hölzernen Altschwellen genügte eine Grobkies-Nivellierung.

Unten: Traktoren vom Typ ZT 300 verkörpern um 1967 modernste DDR-Landtechnik. Beachtlich: die stabile Ladestraßenkante!



Das Empfangsgebäude von Neuhausen gehörte zu den wenigen größeren Bauten der Kreisringbahn. Der winzige Güterschuppen besaß keinen Gleisanschluss. Express- und Stückgut mussten per Handwagen vom bzw. zum Gepäckwagen des Zuges transportiert werden. Die Zeichnung entstand im Maßstab 1:120 und entspricht der Baugröße TT. *Zeichnung: lk nach Originalvorlage von Peter Sommerfeld*



Rechts: In Zeiten geringeren Fahrgastaufkommens, zumeist außerhalb des Berufsverkehrs, setzte die Deutsche Reichsbahn die Einheitstriebwagen der Baureihe VT 135 ein. Das bekannte H0-Modell von Tillig (Art.-Nr. 73124), das hier gerade die Feldscheune auf dem gleichnamigen Modul passiert, spiegelt die historische Realität exakt wider. *Fotos: ri*



Typisch Prignitz

Von Anfang an erschien es mir wichtig, das typische Erscheinungsbild der Prignitzer Kleinbahnen wieder zum Leben zu erwecken. Was war das Besondere, das Unverwechselbare dieser Landschaft und ihrer Eisenbahn? Wer sich in der Dampflokgeschichte auskennt, weiß natürlich, dass die Prignitz das letzte Rückzugsgebiet der mecklenburgischen T 4 war. Doch sie allein schafft noch keine Prignitz! Auch den leichten Oberbau gab es anderenorts.

Typisch waren dagegen die genormt anmutenden Haltestellengebäude wie in Quitzow, Karwe und Groß Buchholz, die ansehnlichen Empfangsgebäude von Dallmin und Neuhausen sowie die alten Scheunen mit Ziegelmaurgiebeln auf Fundamenten aus Feldsteinen. Auch die stabilen Ladestraßenkanten waren ein charakteristisches Merkmal des „Kreisel“. Nach dem Bau der Empfangs- bzw. Haltestellengebäude von Dallmin und Karwe entsteht derzeit das Empfangsgebäude von Neuhausen. *Peter Sommerfeld/fr* 

Wenn Sie mehr über den „Perleberger Kreisel“ und andere Klein- oder Nebenbahnen auf dem Lande in Ost und West, Nord und Süd, über längst verschwundene Vorbilder und ihre Auferstehung im Modell, über ländliche Bahnhöfe und idyllische Strecken zwischen Feldern, Wiesen und Wäldern, über landwirtschaftliche Ladegüter und sogar eine Moorbahn in Gn 15 wissen möchten, dann greifen Sie zum neuen MIBA-Spezial 81, das sich in farbenfroher Vielfalt mit der „Bahn auf dem Lande“ in Vorbild und Modell beschäftigt.

Best.-Nr. 120 88109 • € 10,-

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck, Tel. 0 8141/534 81 34 Fax 0 8141/534 81 33, E-Mail bestellung@miba.de





Märklin-Kompaktanlage mit Talsperre

Unterer Bahnhof – oberer Bahnhof

Eine kleine Rechteckanlage, mit deren Gleisplan der Erbauer nach wie vor zufrieden war, wurde dadurch „aufgemöbelt“, dass sie ein Thema „verpasst“ bekam. Wilfried Raulf beschreibt im Folgenden, wie er mit neuen Gebäuden den Charakter seiner Märklin-Anlage grundlegend verändert hat.

Der Bericht meiner Schmalspuranlage, die ich in MIBA 7/2005 vorstellte, hatte die Überschrift „Auf Meterspur nach Augumenthal“. Als Zukunftsaussicht schrieb ich damals, dass ich als Nächstes plane, meine Märklin-Anlage komplett umzubauen. Die erste Idee war, dass ich Lüdenscheider Häuser nachbauen und sie in die vorhandene Anlage integrieren wollte. Dieses Vorhaben habe ich schnell verworfen, da die Häuser, die ich ins Auge gefasst hatte, viel zu groß waren und meine kleine Anlage völlig überladen hätten.

Somit fasste ich den Entschluss, einzelne Motive oder Besonderheiten aus meiner Heimatstadt oder deren Umgebung nachzustellen.

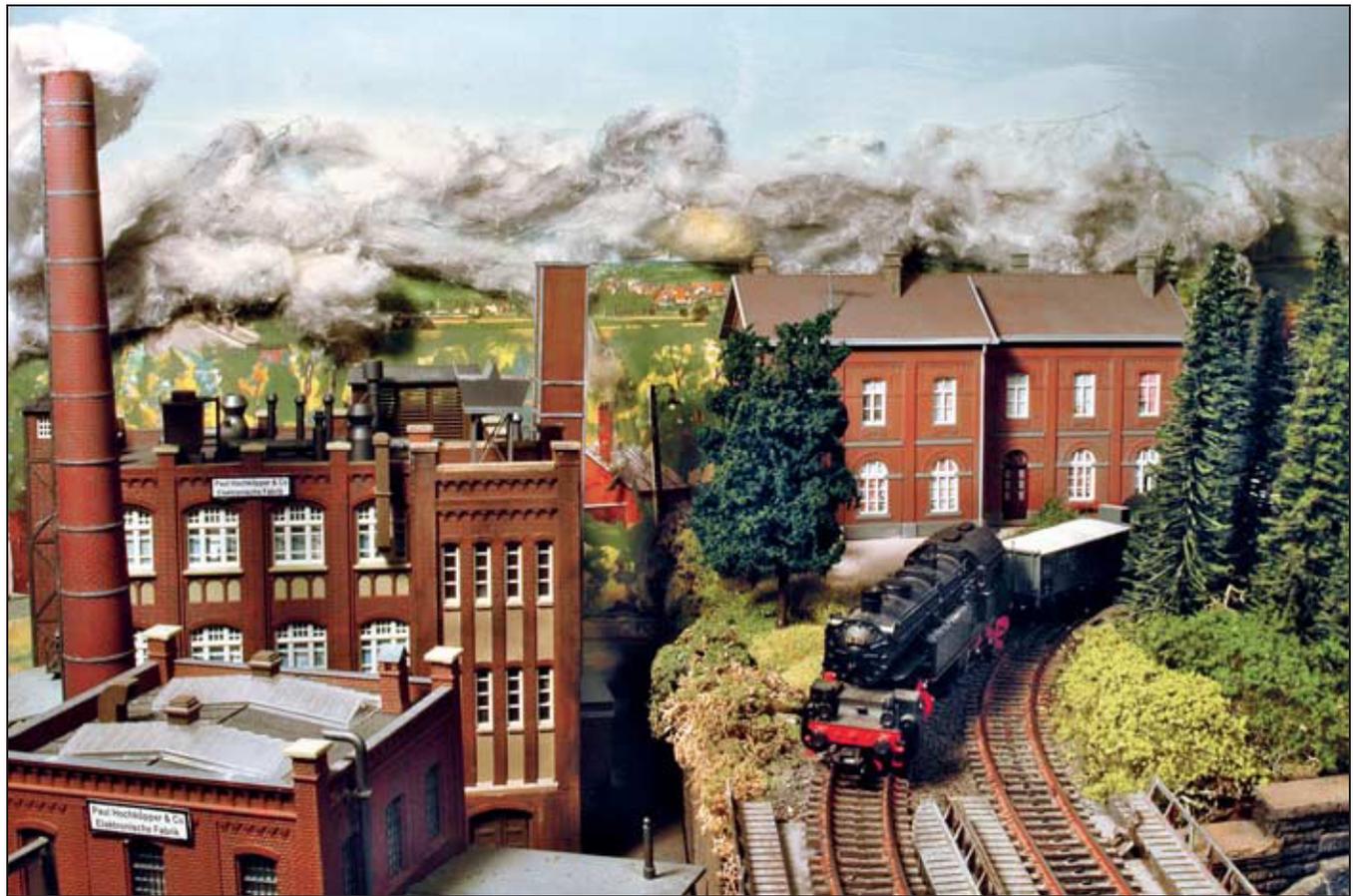
Vorgeschichte der Anlage

Jetzt aber erst mal der Reihe nach: Als ich die Anlage 1994 plante, wollte ich einen Rundkurs bauen, auf dem meine Züge durch viel Landschaft fahren können. Auf ausgiebige Rangiermöglichkeiten legte ich keinen so großen Wert. Außerdem wollte ich eine Nebenbahn

befahren können, auf der ich von einem unteren Bahnhof in einen oberen Bahnhof gelangen konnte.

Der vorhandene Platz, den ich in meinem Kellerraum zur Verfügung habe, reicht gerade mal für eine kleine Kompaktanlage von 2,70 x 1,50 m. Nach ausgiebigem Studium von Gleisplänen stieß ich in einem Alba-Buch auf den Gleisplan von Ivo Cordes mit einem doppelten Oval und einer Gleiswendel. Dieser Anlagenplan beinhaltete alle Punkte, die ich umsetzen wollte. Außerdem besitzt der Gleisplan eine Streckenführung, bei der die einzelnen sichtbaren Abschnitte nicht als zueinandergehörig erscheinen, was mir sehr gut gefiel.

Aus diesen Gründen legte ich meinem Anlagenbau diese Vorlage zugrunde. Dass der Gleisplan vom Märklin-Anlagenbau-Studio schon mal realisiert wurde, störte mich nicht, da ich den Plan sowieso abänderte und dadurch eine neue Gleisgeometrie gezeichnet werden musste. Gebaut wurde in offener Rahmenbauweise. Als Gleismaterial wurde das K-Gleis von Märklin eingesetzt. Gefahren wird digital, geschaltet analog. Ich setzte Gebäude ein, die mir gefielen. Dass sie teilweise nicht so recht zueinanderpassen wollten, störte mich weniger.



So vollendete ich diese Anlage im Großen und Ganzen bis 1996. Danach baute ich viele Jahre an der bereits erwähnten Schmalspuranlage. Dadurch geriet die Märklin-Anlage ein wenig in Vergessenheit. Ich habe zwar immer wieder meine Züge fahren lassen, aber gebaut habe ich daran zu jener Zeit nicht mehr. Als ich im Jahr 2005 die Schmalspuranlage fertigstellte, musste es wieder etwas zu tun geben. So überlegte ich, einen kompletten Neubau meiner Märklin-Anlage ins Auge zu fassen. Da mir aber die Gleisführung nach wie vor gut gefiel, entschloss ich mich, die Anlage – wie eingangs erwähnt – komplett nach Motiven aus meiner Heimat umzubauen. Die Streckenführung der Gleise wollte ich jedoch bestehen lassen. Dieses Vorgehen hatte außerdem den Vorteil, dass während des Umbaus immer mal wieder ein Zug fahren konnte.

Anlagenkonzept und Motive

Da Trinkwassertalsperren in meiner Heimat eine Besonderheit sind, kam mir die angedeutete Talsperre im Anlagenentwurf gerade recht. So gibt es nämlich in unserer näheren Umgebung sehr viele große und kleine Trinkwassertalsperren, wofür das Sauerland be-

kannt ist. So konnte auch ich eine Sperrmauer mit zwei Türmchen darstellen, aus der ein Flusslauf entsteht, der sich quer durch die Anlage zieht.

Auf die Zusammenstellung der Häuser und Fabriken legte ich diesmal besonderen Wert, da in meiner Heimatstadt viel Kleiseisenindustrie angesiedelt ist.

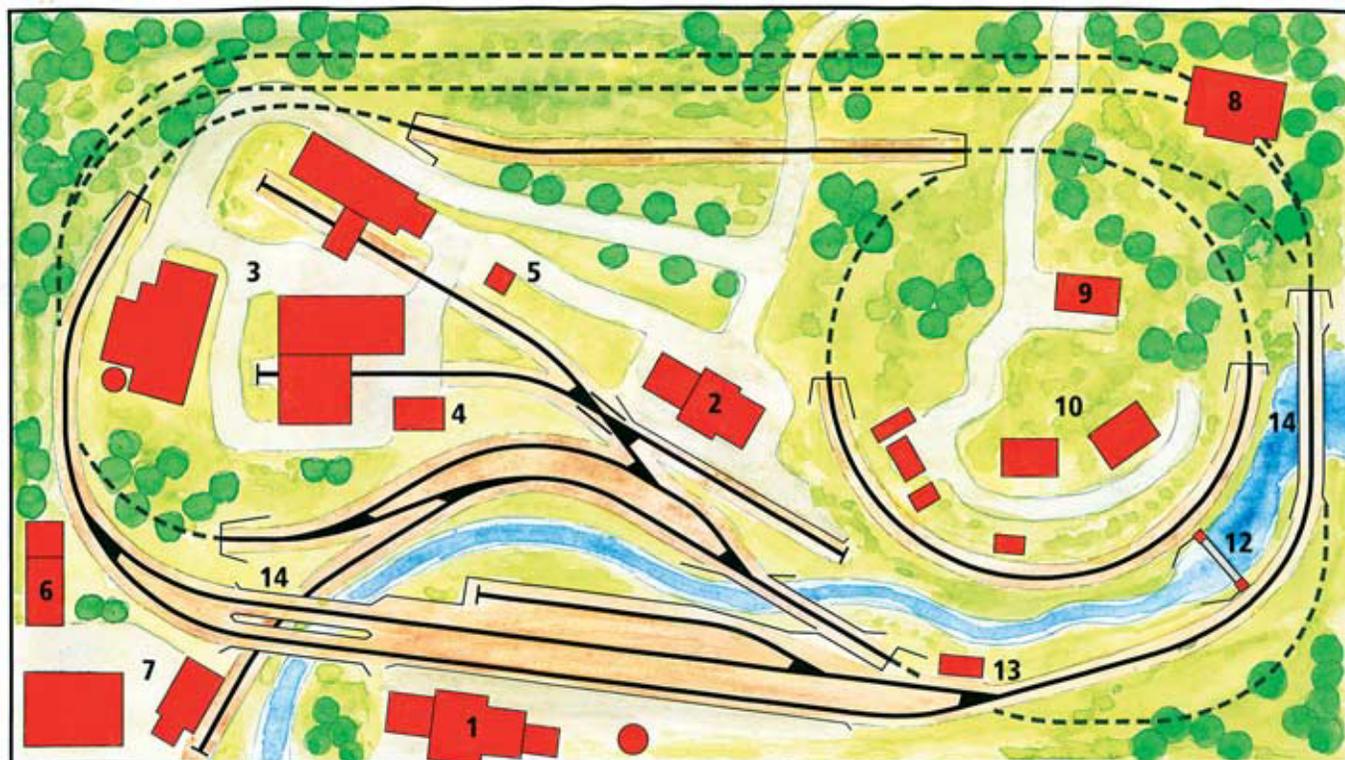
Betrachtet man historische Fotos von Lüdenscheid, dann fällt einem auf, dass sehr viele kleine oder mittelgroße Fabriken teils mit hohen Schornsteinen neben Wohnhäusern standen. Dazwischen gab es Baulücken oder sogar noch Landwirtschaft mit Feldern und Wiesen. Auch diese Situation habe ich versucht darzustellen. Eine gewisse Ordnung mit reinen Industriegebieten, wie sie heute überwiegend praktiziert wird, gab es damals noch nicht.

Einer der wohl bekanntesten und größten Lüdenscheider Unternehmer war Carl Berg. Er lieferte um 1900 dem Grafen Zeppelin nicht nur Konstruktionen, sondern auch Einzelteile aus Aluminium für seine Luftschiffe. Deswegen nannte ich eine Fabrik „Carl Berg AG Aluminiumfabrikation“ und stattete das Umfeld dementsprechend aus. Als Gebäude verwendete ich die Fabrikbausätze der Firma Piko. Viele größere Unternehmer ließen sich entweder in

Das Industrieareal (Bausätze von Piko und Kibri) nach Lüdenscheider Motiven bestimmt den Charakter dieser Kompaktanlage, zumindest auf der einen Hälfte!

der Nähe ihres Unternehmens oder am Stadtrand, meist aber auf einem Hügel mit viel Grundstück eine Villa bauen. Einige von diesen Villen gibt es auch heute noch. So auch die Villa von Carl Berg. Liebend gerne hätte ich dieses Gebäude nachgebaut und auf meiner Anlage platziert. Die extremen Ausmaße schreckten mich jedoch ab, so dass ein etwas gekürzter Bausatz des Kibri-Gebäudes 18902 als Villa genügen musste.

Damals gab es nicht nur Mittelständler, sondern auch Klein- oder Kleinst-Unternehmer. Schnell machte der Name „Kellerfabrikant“ oder „Lüdenscheider Fabriksken“ die Runde. Fabriksken nannte man eine kleine Fabrik, die eher aussah wie ein besserer Schuppen. Diese Gebäude wurden entweder an Wohnhäuser gebaut oder standen einzeln oder in Gruppen hinter oder neben den eigentlichen Wohnhäusern. Häufig arbeiteten die Inhaber alleine in diesen Gebäuden. Bei Erweiterungsbedarf wurde der Schuppen um- oder angebaut und man stellte Personal



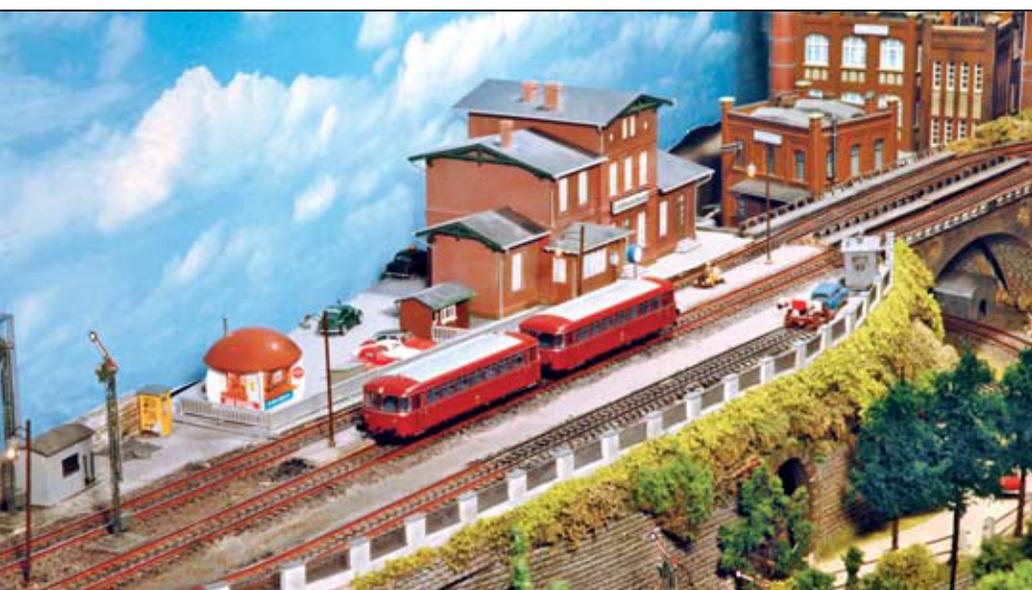
Schematischer Gleisplan, es bedeuten: 1 = Bf Lüdenscheid, 2 = Bf Brügge, 3 = Fabriken Berg AG, 4 = Verwaltung, 5 = Pfortner, 6 = Reihenhäuser, 7 = Fabriken, 8 = Villa, 9 = Tankstelle, 10 = Siedlung, 11 = Schuppen, 12 = Staumauer, 13 = Stellwerk, 14 = Brücken
Der obere der beiden Bahnhöfe ist mit Industrierhintergrund versehen.

ist in der neuen MIBA-Broschüre „Spezialitäten der Bundesbahn“ von Otto Humbach auf der Doppelseite 8/9 zu sehen. Auch befuhr in späteren Jahren ein VT 98 diese Strecke. Deswegen ist mein „roter Brummer“ fast im ständigen Einsatz.

Bau der Anlage

Das Grundgerüst entstand in offener Rahmenbauweise aus stabilen Holzbrettern. Das Gestell habe ich mit Rollen versehen, sodass die gesamte Anlage (z.B. für Bautätigkeiten) vorgerollt werden kann. Die Abstände der einzelnen Waben habe ich so groß gehalten, dass ich von unten in die Anlage greifen kann, um etwaige Störungen zu beseitigen.

Die Trassenführung wurde aus 6-mm-Sperrholz gefertigt. Als Bahndamm und zur Dämmung benutzte ich 3-mm- und 2-mm-Korkplatten aus dem Baumarkt, die ich übereinanderklebte. Verlegt wurde das Märklin-K-Gleis, das ich anschließend einschotterte. Für die Konstruktion kleiner Hügel fertigte ich eine Geländehaut aus Fliegendraht und Moltofill-Überzug. Größere Flächen überspannte ich mit Hasendraht. Danach wurde ein altes Betttuch in ca. 20 x 20 cm große Stücke gerissen und in 1:1 verdünnten Weißleim getränkt. Nach leichtem Auswringen legte ich die getränkten Lappen auf den Hasen-



ein. Auch solch eine kleine Szene habe ich dargestellt.

Von der Ortschaft Lüdenscheid-Brügge führt auch heute noch eine Nebenbahn in die Bergstadt Lüdenscheid. Diese Strecke ist so steil, dass man sich in früheren Jahren eine Mallet-Dampflok BR 96 beschaffte. Diese Maschine schaffte es zwar, die schweren Lasten die Steilrampe hoch nach Lüdenscheid zu befördern, hatte jedoch den Nach-

teil, dass das Gleisbett für diese Loks nicht geeignet war und es zu Schäden kam. Auf meiner kleinen Anlage kann auch ich von dem unteren Bahnhof über ein Umfahrgleis in den oberen Bahnhof fahren. So kann ich diese Szene mit einer BR 96 darstellen, denn mein Gleisbett ist für diese Lokomotive besser geeignet. Ein sehr schönes Vorbildfoto von dieser Maschine vor dem Lokschuppen im Betriebswerk Brügge

draht, bis die Flächen geschlossen waren. Nach dem Aushärten entstand ein tragendes Gerüst, das mit Moltofill überspachtelt wurde. Bohrungen in das knochenhart erstarrte Gerüst bereiten übrigens keine Probleme. Die Landschaftsgestaltung habe ich an die 50er- und 60er-Jahre angelehnt. Die Gebäudemodelle sind Serienprodukte der Industrie, die ich teilweise umbaute und alterte.

Gefahren wird die Anlage mit dem Märklin-Digital-System. Nach dem Austausch der alten Zentrale 6021 setze ich zurzeit zwei Mobile Stations ein, da ich nur digital fahre, aber analog schalte. Ursprünglich hatte ich die Anlage analog geplant. Nach der Verdrahtung der Weichen und Signale war der Anteil an Digitallokomotiven in meinem Bestand erheblich größer geworden. Die Umstellung aufs Digitalfahren kam dann schnell. Mittlerweile kann ich mir gar nicht mehr vorstellen, meine Loks analog zu regeln, da ich nur noch Digitallokomotiven besitze. Allerdings lohnt sich wegen der fertigen Verdrahtung eine Umstellung der Steuerung auf digital nicht mehr.

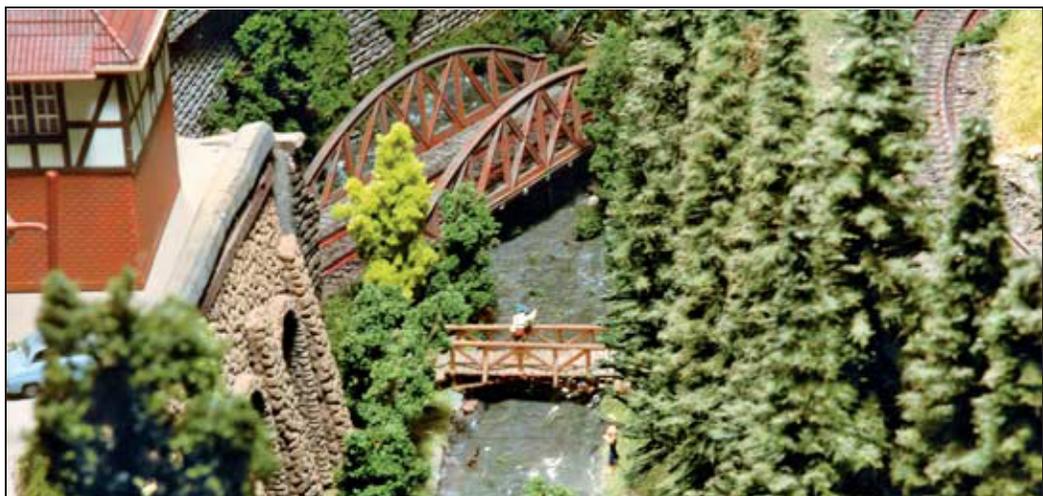
Mein Rundkurs ist in Blocks aufgeteilt. Vier Signale für drei Züge werden mit Reedkontakten und Magneten unter dem letzten Wagen gesteuert. Allerdings benutze ich diese Steuerung nur noch selten, da ich mittlerweile lieber von Hand und mit zwei Zügen gleichzeitig fahre.

Die Signale (Viessmann) und die Weichen werden von einem kleinen, abnehmbaren Gleisbildstellpult mit Tastern von Fleischmann bedient. Abnehmbar ist es, damit es beim Vorrollen der Anlage nicht im Weg ist. Die elektrische Verbindung bleibt natürlich bestehen, da vom Stellpult lange Flachbandkabel zur Anlage führen. Das rollende Material besteht bei den Loko-



Natürlich gibt es auf der Anlage auch einen überwiegend landschaftlich geprägten Teil.

Oben Arbeiterhäuser, Mitte Unternehmervilla, unten romantischer Flusslauf unterhalb der Stau-mauer





Im Bild oben Blick vom oberen zum unteren Bahnhof, im Hintergrund die Gleiswendel.

Fotos: Wilfried Raulf

Links eine Ansicht der Mauerkrone des Staudammes; solche Trinkwassertalsperren gibt es mehrere rund um Lüdenscheid.



motiven überwiegend aus Märklin-Produkten. Bei den Wagen greife ich gerne auch schon mal auf Roco-Fahrzeuge zurück.

Die meisten meiner Modellzüge stammen aus der Epoche III. Allerdings gehören einige genau genommen in die Epochen II oder IV, wenn dort Fahrzeuge dabei sein sollten, die mir gut gefallen.

Beleuchtung

Über der Anlage habe ich eine Lichtschiene angebracht, in der sechs Strahler die Anlage ausleuchten. Gleichzeitig habe ich weitere sechs Strahler mit Blaulicht angebracht. Leuchtet das Blaulicht, kann ich das normale Licht so dimmen, dass es zu sehr schönen Effekten auf der Anlage kommt.

Zukunftsaussichten

Grundsätzlich ist meine Anlage fertig. Allerdings gibt es nicht nur die ständigen Wartungsarbeiten zu bewerkstelligen, sondern auch immer noch die eine oder andere Verbesserung.

Da man auf meiner kleinen Anlage nur sehr kurze Züge vorbildgerecht einsetzen kann, baute ich mir für lange Züge auf meinem Dachboden noch eine einfache Rundstrecke, die teils auf Stelzen gebaut ist oder an der Wand unter einer Dachschräge entlangführt. Die Streckenführung ist ein einfaches Oval von ca. 4,20 x 1,20 m. Gebaut wurde mit dem Märklin-C-Gleis. Im Inneren des Ovals befindet sich noch ein kleines Betriebswerk mit acht Abstellgleisen. Hier kann ich mit meinen Dampflokomotiven vorbildgerecht rangieren. So befindet sich unter der einen Dachschräge die Schmalspuranlage und unter der anderen Dachschräge das gerade beschriebene Oval.

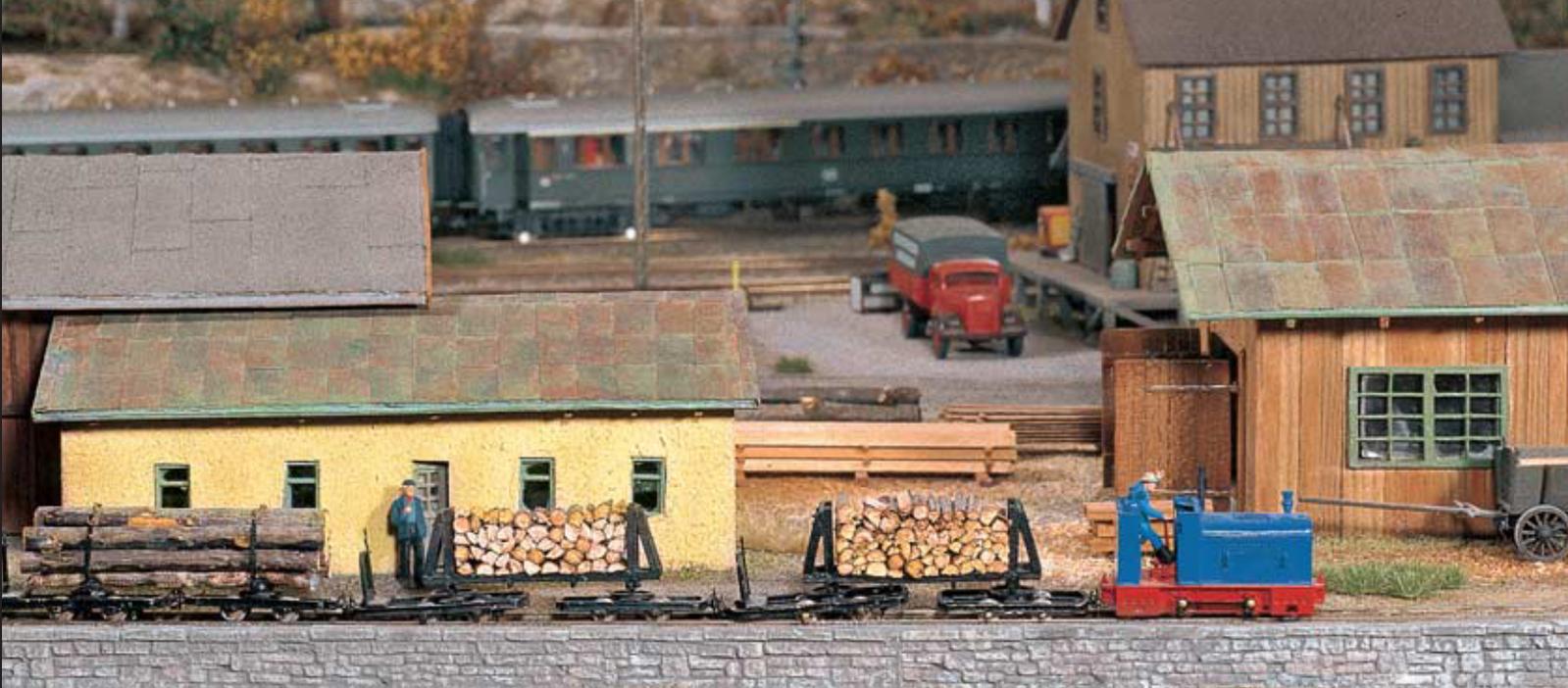
Als Nächstes werde ich den Nachbau von alten Lüdenscheider Häusern in Angriff nehmen, wenn mir zwischenzeitlich nicht noch ein anderes interessantes Projekt einfällt.

Wilfried Raulf



Ein Vorbild-Sägewerk als individuelles Modell umgesetzt

Vom Stamm- zum Schnittholz



In MIBA 8/2009 stellten wir ein Sägewerk mit Einblicken in die internen Betriebsabläufe vor. Sie erleichtern es, nicht nur ein Sägewerk aus einem Bausatz vorbildgerecht zu gestalten, sondern auch ein eigenes zu bauen. Auf Basis des vorgestellten Sägewerks setzte Helmut Brückner für seine H0-Anlage ein entsprechendes Sägewerk um.

Der Spänebunker

Die angestrebte Modellumsetzung sollte alle typischen Einrichtungen eines Sägewerks zeigen. Ganz oben stand mit dem Spänebunker das auffälligste Bauwerk auf der Liste. Es ist beim Vorbild schon von weitem zu sehen und lässt eine Zuordnung nicht schwerfallen. Beim Einschnitt von meterlangen Baumstämmen fallen große Mengen Späne an, die über Rohrleitungen in den Spänebunker befördert werden.

Entgegen dem Späneturm des Sägewerks meines Vertrauens sollte der Modellturm über den Gleisen der Feldbahn thronen. Für die Herstellung des

Späneturms verwendete ich 2 mm dickes Sperrholz, das ich auf einer Kleinkreissäge zuschnitt. Die beiden den Spänebunker tragenden Wände sägte ich hingegen aus 5 mm dickem Sperrholz.

Der Einbau einer Funktion wie das Entleeren des Spänebunkers in die Loren der Feldbahn reizte mich zugebenermaßen ebenfalls. Dazu habe ich in den Boden des Spänebunkers ein 10 mm durchmessendes Loch gebohrt und mit einem einfachen Blechschieber verschlossen. Mittels eines aufgelöteten Drähtchens lässt sich der Schieber von außen betätigen.

Nach einer Probeaufstellung und einer Funktionskontrolle des Schiebers galt es, die Verkleidung des oberen Bunkerteils in Angriff zu nehmen. Der Holzkranz am oberen Turmabschluss besteht aus 3 mm breiten Furnierholzstreifen (z.B. Teak), die auf 2 mm dickes Sperrholz geklebt sind. Wäscheklammern leisteten hier gute Dienste.

Als Dach diente mir ebenfalls 2 mm dickes Sperrholz, allerdings als Träger-

material für die Kupfereindeckung. Dünne Kupferfolie aus dem Bastelbedarf ist der ideale Werkstoff und kann mit einer Haushaltsschere sehr leicht in 9 x 21 mm große Abschnitte geteilt werden. Zuvor schliif ich die Folie mit 400er-Sandpapier leicht an, was ihr den Glanz nimmt und Farbaufträge besser haften lässt. Die Farbgebung der Kupferblechzuschnitte erfolgte in verschiedenen Grüntönen, die ich auf einer Palette nach Gutdünken zusammenmischte.

Der Dachaufsatz (Saugvorrichtung) und die seitlich angebrachte Leiter sind Kunststoffteile aus der berühmten Restekiste. Die Fundamente für die tragenden Wandelemente bestehen aus Holzleisten. So kann die Durchfahrts Höhe durch die Abmessungen der Leisten variiert werden.

Um etwas Abwechslung in das Sägewerksarrangement zu bringen, sind die Wände des Späneturms mit Moltofillspachtel überzogen. Das gibt ihm das Aussehen eines verputzten Gebäudes. Und damit dieser nicht neu aussieht, empfiehlt es sich, die Spachtelmasse mit ein wenig Binderfarbe abzutönen. Als Patina diente eine etwas gräuliche, stark verdünnte Wasserfarbe mit grünlichem Akzent. Der Betonsockel erhielt damals einen dunkelgrauen Anstrich. Hier kann sich jeder selbst am Vorbild orientieren und farblich variieren.



Über einen Schieber kann der Bunker entleert werden.

Aufgebockter Spänebunker für die Entladung in Feldbahnen, Lkws und andere Transportmittel. Fotos: Helmut Brückner

Kleiner Büroanbau

Ähnlich wie der Spänebunker entstand auch der Büroanbau aus 2 mm dickem Sperrholz. Erst nach dem Zuschneiden der Wände zeichnete ich die Öffnungen für Türen und Fenster an. Die Öffnungen können zwar mit einer Laubsäge herausgesägt werden, jedoch bevorzuge ich die Methode mit einem scharfen Stechbeitel. Auf einem Hartholzbrett aufgelegt, lassen sich Fenster- und Türöffnungen präzise aus dem Sperrholzzuschnitt herausarbeiten.

Mithilfe einer Schlüsselfeile werden die Fensterlaibungen verputzt und auf das gewünschte Maß gebracht. Dabei sollten die vorgesehenen Fenster- und Türansätze bündig in die Öffnungen passen. Bei den Fenstern sollte sogar auf einen strammen Sitz geachtet werden.

Nach diesen Arbeiten kann der Korpus zusammengeleimt werden. Damit die dünnen Sperrholzwände an den

Leimstellen Halt finden, habe ich die Wandenden, die später die Zimmerecken darstellen, mit dünnen Holzleisten verstärkt. Erst danach habe ich die Wände zusammengeleimt. Mehrere Gummibänder halten während des Abbindens die „Bude“ zusammen. Mit Winkeln sollte man dabei das Gebäude



Das verputzte Bürogebäude besitzt eine Dacheindeckung aus Kupferfolie.

nochmals auf Rechtwinkligkeit prüfen. Zudem erhielt mein Bürogebäude noch eine Aussteifung für die Längsseite in Form einer Trennwand. Durch das Spannen der Gummibänder wird einer Verformung der Längswände vorgebeugt, denn sie sind durch die vielen Öffnungen etwas instabil.

Anders als beim Späneturm besteht das Dach aus einer Balkenkonstruktion. Unter dem Dachüberstand sind die 2 x 1,5 mm messenden Sparren deutlich zu sehen. Damit auch der seitliche Dachüberstand überzeugend wirkt, habe ich über die Balkenlage entsprechend schmale Furnierstreifen gelegt und diese sauber begradigt. Wichtig ist, dass die Dachüberstände an beiden Giebeln gleich lang sind. Die Dacheindeckung erfolgt auch hier mit Plättchen aus Kupferfolie.

Vor der Verarbeitung des Kupfers glühte ich die Folie etwas aus und tauchte sie anschließend ins kalte Wasser. Das Kupfer wird auf

diese Weise noch weicher und bekommt eine unterschiedlich matte Oberfläche mit Farben von Blauviolett bis Dunkelbraun mit vielen Zwischentönen.

Nach dieser speziellen Vorbereitung schnitt ich das Blech mit einer Schere in Streifen und dann in Plättchen auf. Zum Fixieren der Kupferzuschnitte auf

der Holzlage der Dachhaut verwendete ich Pattex transparent.

Die letzte Patina erfolgte mit Pinsel und Künstlerfarbe wie z.B. stark färbender Kreide. Schon beim Antupfen mit dem Pinsel bleiben genügend Pigmente an den Borsten hängen, die dann auf das Blech getupft werden.

Das Bürogebäude steht quasi als Anbau an einem deutlich größeren Holzschuppen. Auch hier besteht der Korpus aus 2 mm dickem Sperrholz, das sowohl von innen wie auch von außen mit „Brettern“ verkleidet wurde. Die Ecken des Gebäudes erhielten auch hier eine Verstärkung durch 3 x 3 mm messende Vierkanteleisten.

Viel Mühe hat der Einbau der Tore in den Giebeln erfordert, denn es sollte eine dauerhaft stabile Konstruktion werden. Die Scharniere (Hängen bzw. Bänder) waren dazu aus Metall zu fertigen. Aus 1,5 mm breiten und 18 mm langen Blechstreifen entstanden die Ösen durch Umwickeln eines 1 mm durchmessenden Stahldrahts. Dieser Draht dient auch später als Aufhängung für die Tore.

Für eine sichere Befestigung der Blechstreifen mit der Öse (Hänger bzw. Bänder) auf den Holztoren mussten sie mit zwei Befestigungsstiften versehen werden. Diese bestehen aus zwei Messingdrähtchen (0,3 mm), die ich in zwei zuvor gebohrte Löcher einlötete. Nach dem Verputzen der Lötstellen sehen sie aus wie große Schraubenköpfe. Das aus der Innenseite herausstehende



Für die Dacheindeckung wurde Kupferfolie ausgeglüht und in 9 x 20 mm große Schindeln geschnitten.

Links: Die mit Pattex aufgeklebten Kupferschindeln wurden noch mit Künstlerkreide patiniert.

Drahtende habe ich etwas angezogen, verlötet und abgeknipst.

Nun sind die Tore fertig zum Einbau. Sie sollten nur mit geringem Spiel in die Öffnung passen. Mit einer Reißnadel können nun die zu bohrenden Löcher für die Hänger markiert und gebohrt werden. Der abgewinkelte Draht wird in die Ösen der Tore eingeführt und dann durch die Bohrungen in der Wand gesteckt. Nach dem Ausrichten der Tore brauchen nur noch die nach

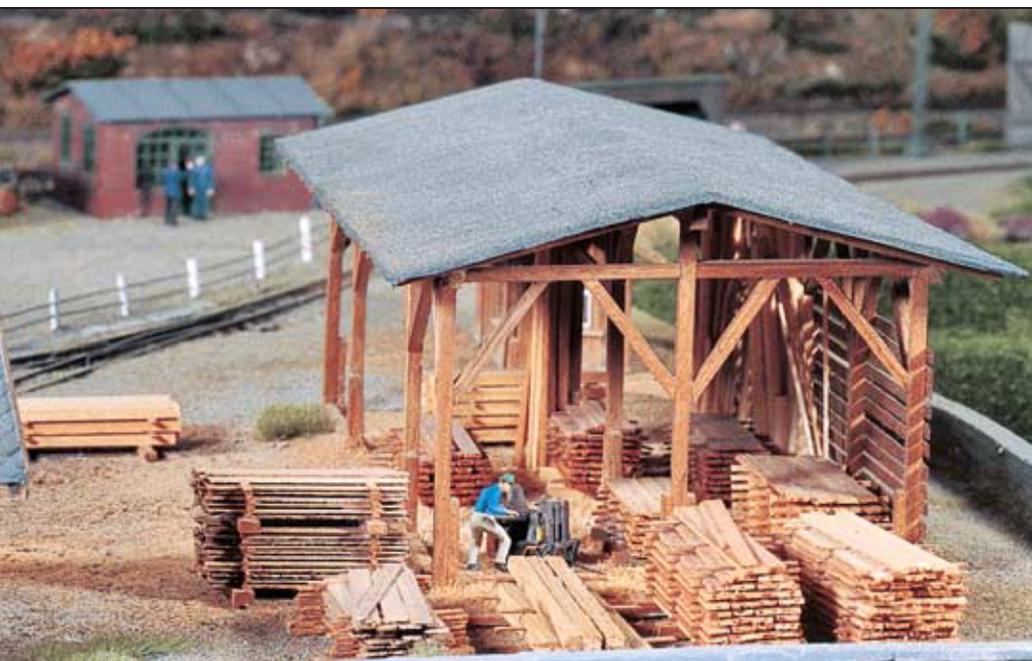
innen ragenden Drahtenden verlötet zu werden. Nach einer Funktionskontrolle können die Drahtenden abgezwickelt werden.

Das Dach erhält wieder eine echte Konstruktion aus Sparren und Pfetten. Für die Sparren sind in den Längswänden des Gebäudes bereits vor dem Zusammenbau Aufnahmeschlitzte hineingesägt worden. Pfetten und Sparren habe ich vor der Montage in ausreichender Zahl zugeschnitten. Zuerst werden die Pfetten in die Schlitzte der Giebel gelegt und ausgerichtet. Danach können die Sparren mit einem winzigen Tröpfchen Weißleim im Bereich der Pfetten in die Schlitzte der Längswände gesteckt werden. Auf diese Weise lässt sich die Dachkonstruktion zügig zusammenbauen. Nach Abbinden des Leims ist sie komplett abnehmbar. Damit es sich auch wieder leicht aufsetzen lässt, ist die Position des Daches an der Innenseite zu kennzeichnen.

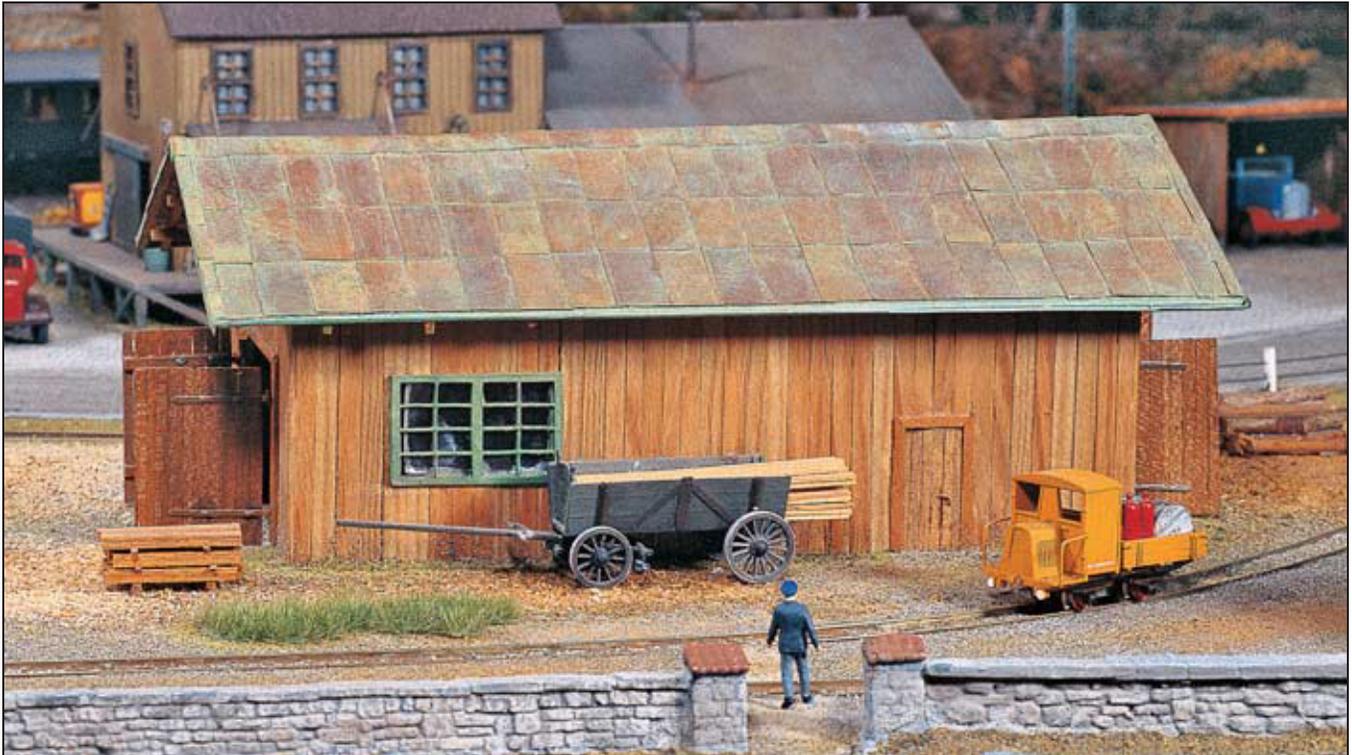
Offener Lagerschuppen

Ein weiteres markantes Bauwerk ist der offene Schuppen für Schnittholz. Er schützt einerseits das geschnittene Holz vor der Witterung, andererseits unterstützt er durch seine offene Konstruktion das Trocknen des Holzes.

Der Bau des Schuppens ist eine relativ leichte und entspannende Bastelei. In eine Grundplatte aus 3 mm dickem Sperrholz habe ich für die Aufnahme



Raum zum Gestalten von Holzstapeln bietet die offene Lagerhalle für Schnittholz. Die Wetterseite ist mit einer luftigen Verbretterung versehen.



der Ständer aus 3 x 3 mm dicken Leisten Löcher von 3,5 mm Durchmesser gebohrt. Vor dem Einsetzen müssen sie auf die passende Länge geschnitten werden. Einige sind länger, da sie im Firstbereich stehen.

Vor dem Einpressen in die Bohrungen benetzte ich die Balken am Ende mit Weißleim und richtete sie mit einem Winkel senkrecht aus. Bei Bedarf müssen die Ständer bis zum Abbinden des Leims mit Metallklötzen oder anderen Hilfsmitteln fixiert werden. Nach Abbinden des Leims sind die drei Pfetten auf die entsprechenden Ständer zu legen, die zuvor wieder einen kleinen Tropfen Leim erhalten. Der Leim dient nicht nur der Befestigung, er gleicht auch geringe Längenunterschiede der Ständer aus. Auf die so entstandene Stellage werden nun die Sparren gelegt und mit Leim fixiert.

Beim Vorbild würde sich diese Konstruktion kaum gegen Wetterunbilden wie Sturm behaupten können. Erst Diagonalstreben, die sogenannten Kopfbänder, verleihen der Konstruktion ausreichend Stabilität. Die Kopfbänder bestehen aus den gleichen Leisten wie die Ständer. Ich habe sie auf einer Kleinkreissäge auf 45° Gehrung zugeschnitten und an den entsprechenden Positionen in die Konstruktion eingeleimt.

Statt der Kupfereindeckung erhält der offene Lagerschuppen eine Eindeckung aus Dachpappe. Dafür wählte

Oben: In einem der Schuppen ist die Blockkreissäge zum Sägen von Latten untergebracht.

Rechts: Das Dach des Schuppens ist als Pfettendach ausgeführt. Oberhalb der Mittelpfette sind noch sogenannte Zangen aus Furnierholzstreifen eingeleimt.



ich 400er-Schleifpapier, das ich mit einer Bastelschere in schmale Streifen schnitt. Entsprechende Schnittlinien lassen sich gut auf der Rückseite anzeichnen. Die so vorbereiteten „Dachpappen“ habe ich mit Pattex auf die zuvor aus Furnierholz aufgeleimte Dachschalung geklebt. Dabei ist auf eine geringe Überlappung zu achten, um einen vorbildgerechten Eindruck zu vermitteln. An den Dachenden muss die Pappe leicht nach unten gezogen werden, damit das Regenwasser abtropfen kann.

Abschließend sollte die Dachhaut noch ein wenig Patina erhalten. Dazu erhielt sie einen Wasser-Leim-Auftrag, den ich mit einem staubfeinen Gemisch aus Kohle und diversen Sanden mithilfe eines feinen Siebes bestäubte. Auf

diese Weise verschwinden auch glänzende Kleberreste. Mit ein wenig Künstlerkreide lassen sich nach dem Trocknen noch farbliche Akzente setzen.

Stattliches Gatterhaus

Zum Schluss soll das wichtigste Gebäude eines Sägewerks entstehen. Jeder geschnittene Balken und jedes geschnittene Brett geht durch dieses Gebäude. Ganze Wälder werden in den Jahren hier zu Schnittholz verarbeitet.

Das zum Vorbild gewählte Gatterhaus weist eine Besonderheit auf. Die Tore in dem dem Holzlagerplatz zugewandten Giebel lassen sich nur nach oben hin aufklappen. Dadurch stehen die Tore nicht im Weg und man hat einen ungehinderten Zugang zu den Sägegattern.



Das ist für diesen Zweck eine ideale Lösung, der funktionsfähige Nachbau im Modell indes ist ein wenig aufwendig.

Eine weitere Spezialität ist die große Spannweite des Daches, denn Stützen in der Mitte gibt es nicht. Das verlangt die besondere Konstruktion in Form eines Satteldachbinders, dessen Nachbau im Modell besonders reizvoll ist.

Prinzipiell entsteht der Korpus des Gebäudes wie bisher aus Sperrholz, jedoch mit dem kleinen Unterschied, dass ich nur 1 mm dickes Holz verwendet habe. Auch das Herausarbeiten der Fenster- und Türöffnungen geschah in der schon beschriebenen Weise.

Das helle Sperrholz erhielt eine Behandlung mit einer dunklen Beize. Das hat den Vorteil, dass nach dem Aufleimen der Verbretterung keine hellen Spalten zu sehen sind. Das Verbrettern schließt übrigens die Tür- und Fensteröffnungen mit ein. Damit sich das dünne Sperrholz wegen der zunächst ein-

seitigen Verbretterung nicht wölbt, lege ich es immer mit der Verbretterung auf einen ebenen Untergrund und beschwere es mit Gewichten.

Ist alles gut trocken, werden in bewährter Weise mit einem scharfen Stechbeitel die überstehenden Bretter auf einer Hartholzunterlage abgeschnitten. Auch die überleimten Öffnungen müssen wieder freigestochen werden. An diesen Stellen ist übrigens beim Aufleimen der Bretter auf ausreichend Leim zu achten.

Vor dem Zusammenbau des Gebäudes müssen nun noch die Schlitzlöcher für die Dachbinder in die Längswände gesägt werden. Das geht recht einfach, indem man die beiden langen Wände mit Leimklammern zusammenhält und die beiden Wände senkrecht stehend über eine Kreissäge schiebt. Die Schlitztiefe wird durch das Sägeblatt bestimmt, das um das erforderliche Maß aus dem Sägebrett herausgeschaut. Mit

ein paar Probeschnitten an einem Holzabfall lässt sich die korrekte Höhe einstellen. Diese Vorgehensweise setzt allerdings voraus, dass sich die Schnitttiefe der Kreissäge einstellen lässt.

Der Zusammenbau des Gebäudes sollte wie das aller Gebäude auf einer ebenen Fläche erfolgen. Nur dann ist gewährleistet, dass alle Wände plan aufstehen. Die Vorgehensweise erfolgt wie bereits geschildert.

Für das Dach werden elf identische Dachbinder benötigt. Das macht eine Baulehre erforderlich, in der die Binder maßhaltig gebaut werden. Als Basis dient ein Sperrholzbrett, auf das der Binder aufgezeichnet wird. Als Aufnahme der Furnierstreifen dienen kleine Drahtstifte. Diese werden nicht freihändig entlang der Linien eingeschlagen. Als Maß dienen zuvor auf eine Breite von 1,7 mm zugeschnittene Furnierstreifen, die für alle Binder reichen sollten. Diese Streifen werden entlang



Für die Anfertigung von Regenrinnen entstand die abgebildete Lehre. Ein schmaler Streifen des Kupferfolie wird unter der seitlichen Holzleiste eingeklemmt und anschließend um den Feder-



strahlendraht gewickelt. Der Kupferfolienstreifen sollte nur so breit sein und so unter dem Holz fixiert werden, dass er sich nur halb um den Federstahlendraht wickeln lässt.

der Linien aufgelegt sowie links und rechts mit Drahtstiften fixiert.

Die langen Furnierstreifen stellen die Sparren und den Untergurt dar. Zur weiteren Vorbereitung der Lehre können jetzt die senkrechten Streben mit einem winzigen Tropfen Leim an den jeweiligen Positionen fixiert werden. Nach Abbinden des Leims werden noch die für diese Streben erforderlichen Stifte eingeschlagen. Mit Aufleimen der zweiten Lage Sparren und des Untergurts kann der erste Binder aus der Lehre genommen werden.

Nun können nach und nach alle Binder in der Lehre zusammengeleimt werden. Während die Sparren zuvor auf Maß geschnitten werden müssen, dürfen die Streben überstehen und werden erst nach dem Abbinden des Leims abgelängt. Während der Leim des einen Trägers in der Schablone abbindet, kann der zuvor geleimte verputzt werden.

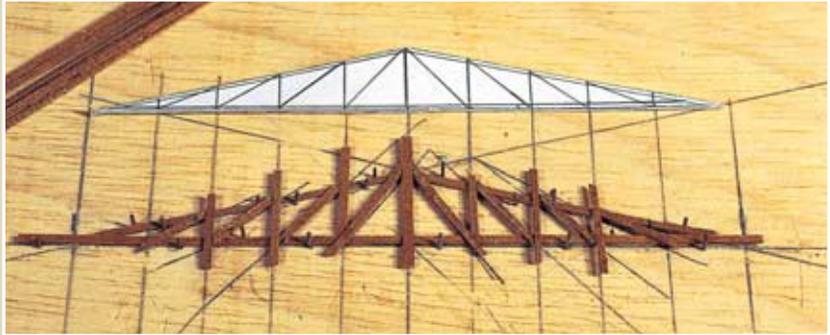
Wenn die nun sorgfältig gebauten Binder in Reih und Glied auf dem Gebäude stehen, mag man sie gar nicht mit einer Schalung zukleben. Ohne Schalung kann jedoch die Dachhaut nicht vervollständigt werden.

Die aufgeklebte Schalung wird mithilfe eines Stahllineals auf den passenden Dachüberstand im Bereich der Giebel zugeschnitten. Die Dachdeckung mit Pappe erfolgt wie schon beschrieben. Auch hier ist das Dach abnehmbar, um bei Bedarf eine Inneneinrichtung einbauen zu können.

Da das Gebäude von oben und unten offen und somit zugänglich ist, kann noch das Fachwerk eingebaut werden. Die Vierkantleisten haben einen Querschnitt von knapp 3 x 3 mm.

Auffällig sind die unterschiedlichen Tore in den Giebelwänden. Auf der einen Seite sind es gewöhnliche Drehtore, während auf der anderen Seite zum Holzlagerplatz Klapptore eingebaut sind. Letztere sind über Seilrollen zu öffnen, wobei Gegengewichte den Vorgang erleichtern. Die Schwerkraft hilft beim Schließen der Tore. In gleicher Weise habe ich die Mechanik im Modell konstruiert, um die Tore wahlweise offen oder geschlossen zu zeigen. Mit einem Servoantrieb und einer passenden Umlenkung lassen sich die Tore auch fernbedient öffnen.

Eine Inneneinrichtung habe ich noch nicht installiert, ist jedoch geplant. Groß- und Kleinserienanbietern bieten hierzu viele interessante Ausstattungsdetails an. *Helmut Brückner* 



Auf einem Weichholzbrettchen ist der Satteldachbinder aufgerissen. Kleine Stiftchen halten die Furnierstreifen in Position. Zuerst wird der Untergurt eingelegt, der links und rechts überstehen darf. Dann werden die Sparren eingelegt, wobei diese in der Länge exakt zugeschnitten werden müssen. Danach können die verbindenden Streben mit winzigen Tröpfchen Weißleim aufgeklebt werden.



Auf die Streben werden nun wieder ein Untergurt und dann eingepasste Sparren aufgeleimt.



Nach Abbinden des Holzleims werden die überstehenden Leisten mit einem Stechbeitel abgeschnitten und anschließend versäubert.

Unten: Dank des verwendeten Furnierholzes wirken die Satteldachbinder sehr zierlich und geben der Dachkonstruktion eine gewisse Luftigkeit.





Die bay. Gattung E-I als H0-Modell von Micro-Metakit

Bayerisch bunt

Farbenfroh geht es stets zu, wenn Micro-Metakit eine Baureihe in den H0-Maßstab umsetzt. Denn mit Bedacht werden Vorbilder ausgewählt, die in vielen Lackierungsvarianten realisiert werden können. Ein Beispiel dafür sind die neuen Modelle der bayerischen Gattung E-I. Martin Knaden stellt die Pretiosen vor.

Mit D-gekuppelten Güterzuglokomotiven hielt man sich in Bayern gar nicht erst auf. Im Gegensatz zu anderen Bahnverwaltungen, die aus Kostengründen weniger komplizierte Konstruktionen bevorzugten – Preußen beispielsweise besaß mit beiden Spielarten der G 7 rund 1400 D-Kuppler ohne Laufachsen –, gönnten sich die Süddeutschen bei ihrer neuen Gattung E-I eine führende Laufachse, die mit dem ersten Kuppelradsatz in einem Krauss-Helmholtz-Gestell verbunden war und somit nicht nur den Oberbau entlastete (13,5 t Achslast im Vergleich zu 14,7 t bei der G 7), sondern auch zur Führung im Gleisbogen beitrug.

1895 bis 1896 baute Krauss zunächst zwölf Nassdampf-Lokomotiven mit einem Zwillingstriebwerk, das vor der Laufachse angeordnet war. Wie bei der preußischen Konkurrenz gab es aber auch bei der E-I zwei Ausführungen: Mit den Betriebsnummern 2063 und 2064 erprobte man eine Doppelzylinder-

der-Verbundvariante der Bauart „Sondermann“, der aber kein Erfolg beschieden sein sollte. Zwei weitere Lokomotiven, Nr. 200 „Hagenbach“ und 201 „Jockgrim“, wurden für die Pfalzbahn gebaut. Die Steuerung lag teilweise zwischen den Rahmenwangen. Alle vier Sondermann-Loks wurden bereits 1899 wieder auf normalen Zweizylinderantrieb umgebaut. Die weiteren 48 Lokomotiven erhielten wieder das einfache Zweizylindertriebwerk.

Die Maschinen bewährten sich im Güterzugdienst so weit gut, wurden aber schon nach relativ kurzer Zeit von den weiter steigenden Zuglasten eingeholt. Einige Loks mussten nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung abgegeben werden; die Ausmusterung der übrigen Maschinen erfolgte in den Jahren 1924 und 1925. Die im vorläufigen Umzeichnungsplan der Reichsbahn vorgesehene Baureihennummer 56.3 kam im endgültigen Plan von 1925 folglich nicht mehr zur Anwendung.

Die E-I als H0-Modell

In der bei Micro-Metakit üblichen Bauweise als hochdetailliertes Messingmodell sind die Veteranen nun im Maßstab 1:87 erhältlich. Alle Varianten zeigen die für sie typischen Details, wie z.B. bei Frontlampen oder Verrohrung. Die Lok 2125 stellt sozusagen die Normalausführung in bayerisch-grüner Länderbahnlackierung dar. Eine Sonderstellung nimmt die in schmuckem Blau gehaltene 2064 ein, denn sie gehört zu der Serie mit Verbundzylindern, welche selbstverständlich am Modell entsprechend dargestellt sind. Und schließlich fällt die Bauart des Pfälzischen Netzes auf, die als Gattung G4.III in dunklem Violett lackiert ist.

Allen Varianten ist gemeinsam, dass sie aus geätztem bzw. gestanztem Messingblech zusammengelötet und mit unzähligen Messinggussdetails komplettiert sind. Der Motor liegt im Kessel und gibt die Kraft über ein Getriebe weiter, das sich unsichtbar in der Feuerbüchse versteckt.

Die Reflektoren der Lampen bestehen aus poliertem Stahl. Auch die Radreifen sind aus Stahl gedreht. Der Verzicht auf Haftreifen lässt die Loks völlig taumelfrei über die Gleise gleiten. Die mit diesem Antriebskonzept erzielbare Zugkraft genügt für eine Reihe von leichtlaufenden Wagen in der Ebene durchaus. Freilich hat die Sache ihren Preis: Den Liebhabern bayerischer Loks muss die Pracht 1646,- Euro je Modell wert sein. MK 

Die pfälzische G4.III „Hagenbach“ gehörte bis 1899 zur Bauart „Sondermann“ und unterschied sich u.a. durch ihre Doppelzylinder und die Innensteuerung von den Loks der Gattung E-I.



Im Gegensatz zu den Pfalz-Lokomotiven (ganz oben) waren die bayerischen Maschinen mit vierachsigen Tendern gekuppelt (rechts). Oben die normale E-I im grünen Länderbahn-Dekor, unten die „Sondermann“-Lok der K.Bay.Sts.B. in der speziellen Lackierung der Landesgewerbeausstellung Nürnberg 1896. Sie unterscheiden sich durch die Steuerung mit Gegenkurbel an der vierten Kuppelachse von den pfälzischen „Sondermann“-Maschinen, wodurch eine extrem lange Schwingenstange notwendig wurde – im Modell minutiös nachgebildet. Die Anschriften der Modelle bestehen aus perfekt geätzten Messingschildern. Die Inneneinrichtung einschließlich der Führerstands-lackierung ist mustergültig dargestellt. Fotos: MK





Klassische Garnitur: Der im Grün der 30er-Jahre lackierte Triebwagen der Reihe 800 mit dem Beiwagen der Reihe 1200. Rechts: Auch der Beiwagen hat an den Stirnseiten viele angesetzte Messingdetails. Ganz rechts: Den Triebwagen gibt es auch in einer beige Lackierung.

Die Nürnberger Triebwagen der Reihe 700/800 in HO

Vorkriegs-Klassiker

Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Nürnberg-Fürther Straßenbahn ab 1925 ihren Wagenpark grundlegend zu modernisieren. Entstanden ist ein Wagen, der knapp 50 Jahre lang das Bild der Nürnberger Straßenbahn prägte wie kein anderer: Der „Holz-800er“. Ab Oktober kehrt dieser Klassiker als hochwertiges Resinmodell im Maßstab 1:87 zurück. Tobias Schneider berichtet.

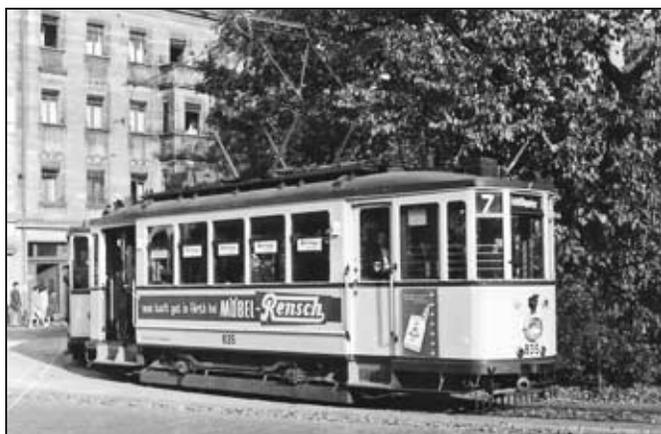
Im Jahre 1925 wurden die Prototypen 711 und 712 von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) sowie von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) geliefert und mit ihnen zahlreiche Neuerungen erprobt. Der Wagenkasten hatte erstmals bei Nürnberger Triebwagen ein Tonnendach statt eines Laternendaches. Alle vier Einstiege wa-

ren doppelt breit. Von innen beleuchtete Fahrzielbänder und Liniennummern waren erstmals direkt über den Stirnfenstern angebracht. Auch bei der elektrischen Ausrüstung wurden neue Wege beschritten: Bei beiden Triebwagen wurde die vom Direktor der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, Friedrich Schwend, entwickelte Nutzbremsschal-

tung erprobt. Außerdem waren die Motoren ständig in Serie geschaltet, die Regelung der Geschwindigkeit erfolgte durch Veränderung des Magnetfeldes der Motoren. Die beiden Prototypen wurden 1938/39 den Serienwagen angeglichen und waren bis 1963 im Einsatz.

Noch im Jahr 1925 begann die Auslieferung der Serienfahrzeuge mit geringfügigen Änderungen. So waren nur die jeweils in Fahrtrichtung hinteren Einstiege doppelt ausgeführt und eine konventionelle „Serien-Parallel-Schaltung“ der Motoren kam zur Anwendung. Während die Triebwagenreihe 751-780 noch Fahrmotoren mit Gleitlagerung besaß, erhielten die Wagen 801-870 bereits Rollenlager. Daher wurde auch mit Einführung der Rollenlagerung eine neue Wagennummernserie begonnen. Zusammen bildeten die beiden Serien mit 100 Fahrzeugen die größte einheitliche Triebwagen-Baureihe der Nürnberg-Fürther Straßenbahn.

Im letzten Einsatzzustand zeigt sich der 1952 wiederaufgebaute Wagen 835 an der Billiganlage in Fürth. Foto: Dr. Heinrich Dillmann



Der Museumswagen 867 gehört seit 1979 zum Bestand des Historischen Straßenbahndepots St. Peter. Foto: Andreas Neuer





Durch die Kriegswirren

Im Jahr 1933 begann der Umbau der elektrischen Ausrüstung. Die nun erprobte Nutzbremsschaltung erhielten alle Triebwagen der Baureihe 700/800 teilweise noch während des Krieges nachgerüstet, war es doch endlich gelungen, den beim Bremsen erzeugten Strom wieder in die Fahrleitung einzuspeisen und den Stromverbrauch um bis zu 30 % zu reduzieren! Durch den Umbau stieg auch die Motorleistung von 2 x 50 kW auf 2 x 65 kW an.

Die in den Wagen 751 bis 780 sowie 801 bis 840 verwendeten Schleifringfahrerschalter wurden in eigener Werkstätte zu Nockenfahrerschaltern umgebaut, während die übrigen Wagen diese schon bei ihrer Auslieferung besaßen. Ab 1940 wurde der Anstrich von Olivgrün in die reichseinheitliche Lackierung Elfenbein mit dunkelgrünen Zierstreifen geändert. Die letzten olivgrünen Fahrzeuge waren aber noch bis Anfang der 1950er-Jahre im Einsatz.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden 14 Triebwagen völlig zerstört. Fünf weitere Wagen erhielten im Jahr 1950 bei MAN auf dem noch erhaltenen Fahrgestell einen neuen Aufbau, der sich jedoch nur in kleinen Details von den ursprünglichen Aufbauten unterschied.

Nach der Auslieferung moderner Fahrzeuge kamen die Wagen der Baureihe 751 bis 870 ab 1960 fast ausschließlich auf den Verstärkungslinien während der Hauptverkehrszeiten zum Einsatz. Ab 1963 wurden die ersten Wagen außer Dienst gestellt, umgebaut oder verschrottet. 15 Fahrzeuge wurden als Arbeitswagen weiterverwendet. Als letzter Wagen verabschiedete sich

am 2. Juli 1973 nach 47 Dienstjahren Nummer 820 vom Liniendienst.

Zeitzeugen bis heute

Verblieben sind die Wagen 801 (Deutsches Museum München), 819 (als Denkmal auf dem ehemaligen Firmengelände der Modellbahnfirma Lehmann), der Arbeitswagen A87 (ex 814, Bestand der nicht fahrfähigen Museumswagen der Verkehrs-AG Nürnberg) sowie der Wiederaufbauwagen 867, der seit seiner Restaurierung im Jahr 1979 wieder für Sonderfahrten des Historischen Straßenbahndepots St. Peter zur Verfügung steht.

Das neue Modell in H0

Das Resinmodell des Museumstriebwagens 867 (Baujahr 1929/Wiederaufbau 1950) ist ab Herbst beim Verein „Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.“ erhältlich. Es ist sowohl in einer elfenbeinfarbenen Lackierung mit grünem Zierstreifen, als auch in der grünbeigen Lackierung der 1930er-Jahre erhältlich. Unterschiedliche Wagennummern und Beschriftungsvarianten sind ebenfalls verfügbar.

Neben einem aufwendig gearbeiteten Fahrgestell und detaillierten Dachaufbauten besticht das Modell besonders durch geätzte Klappgitter an der Hinterplattform sowie separat angesetzte Türgriffe. Geätzte Außenspiegel und Tastrechen liegen jedem Modell bei. Der Wagen ist bereits für eine Motorisierung mittels KSW-Antrieb der Fa. Halling, Wien, vorbereitet. Unter www.strassenbahnfreunde-nuernberg.de finden Sie weitere Informationen  im Internet. *Tobias Schneider*

Kurz & knapp

Modell des Nürnberger Straßenbahntriebwagens Tw 700/800

- Maßstab H0
- Fertigmodell beige oder olivgrün (unmotorisiert) 179,- Euro
- Bausatz (unlackiert) 99,- Euro

- Eine Vorbestellung ist ab sofort möglich. Auf bis zum 31. Oktober eingehende Bestellungen wird ein Rabatt von 10 % gewährt!

- Bestelladresse:
Freunde der Nürnberg-Fürther
Straßenbahn e.V.
Schloßstraße 1
90478 Nürnberg
Fax: 0911/283-4623
Email: shop@strassenbahnfreunde-nuernberg.de

Heimat des Vorbilds: Das Historische Straßenbahndepot St. Peter

- Das Straßenbahnmuseum Nürnberg hat immer am ersten Wochenende des Monats (außer Januar) sowie an den vier Adventssonntagen geöffnet. An diesen Tagen verkehrt auch stündlich die Historische Burgringlinie 15 um die Nürnberger Altstadt.
- Historisches Straßenbahndepot St. Peter
Schloßstraße 1, 90478 Nürnberg
Telefon: 0911/283-4654
- Aktuelle Veranstaltungshinweise finden Sie unter www.nuernberg.de

Adler

Peter Heigl

160 Seiten; zahlreiche Abbildungen;
Format 17,4 x 24,4 cm; € 19,80; Buch
& Kunstverlag Oberpfalz, Amberg

Wenn sich ein in Deutschland erscheinendes Buch über Eisenbahngeschichte mit diesem Titel ankündigt, so kann es eigentlich nur um ein ganz bestimmtes Schienenfahrzeug gehen, konkret um die erste, im öffentlichen Schienenverkehr hierzulande tatsächlich eingesetzte Dampflokomotive.

Peter Heigl, Autor des neuen Buches zum Thema „Adler“, erweiterte den Darstellungsrahmen seines Werkes dadurch, dass er nicht nur das legendäre Original beschreibt, sondern sich in sieben, durchaus unterschiedlich gewichteten Kapiteln auch mit den Nachbauten befasst. Natürlich nimmt die echte „Adler“, als Lok des Eröffnungszuges der Premierenbahn Nürnberg–Fürth, den größten Raum dieser Publikation ein. Peter Heigl hat dieses Kapitel mit dem schon früher gängigen Titel „Eisenbahnfieber“ überschrieben. Die folgenden Kapitel resultieren aus der Chronologie der Ereignisse um das technikgeschichtliche Thema „Adler“ und reihen die 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen (1935), die 900-Jahr-Feier Nürnbergs (1950), die 125-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen (1960), die 150-Jahr-Feier derselben (1985), das dramatische Ereignis der brennenden „Adler“ (2005) und das einstweilige Schlussstück über den Wiederaufbau der Lokomotive (2007) bündig aneinander.

Die zahlreichen Faksimiles und Fotos vermitteln zusätzliche Informationen, wobei die Grobkörnigkeit der Fotodrucke die Frage gestatten muss, ob mit dieser Art der Wiedergabe möglicherweise die Historizität der Bildinhalte hervorgehoben werden sollte.

Bemerkenswertes Detail: Erst beim Wiederaufbau der „Adler“ nach dem Brand von 2005 entdeckte man 2007 einen Fehler früherer Nachbauten, die dem Schornsteinende eine konkave Form verliehen hatten, obwohl eine konische Gestaltung korrekt gewesen wäre. Inzwischen besitzt das Schornsteinende des Nachbaus wieder die historisch verbürgte, konische Form.

Fazit: Das Buch verkörpert einen wertvollen Beitrag zum kommenden, großen Eisenbahnjubiläum. *ur*

Eisenbahnfreunde unterwegs: Ilmenau / Thür. – BDEF-Jahrbuch 2009

BDEF (Hrsg.)

256 Seiten; zahlreiche Fotos; Format
A5; € 5,00 (ggf. zzgl. Versandkosten);
BDEF e.V., Hannover

Im Mai 2009 fand in der Universitäts- und Goethestadt Ilmenau der 52. Bundesverbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) statt. Traditionsgemäß erschien dazu wieder das BDEF-Jahrbuch „Eisenbahnfreunde unterwegs“. Wolf-Dietger Machel, in bewährter Weise mit der Redaktion betraut, lieferte erneut (darunter auch als Autor einiger Beiträge) ein kompaktes Informationspaket zum Thema Eisenbahn.

Im ersten Teil dominiert eine tiefgehende Darstellung der Eisenbahngeschichte in und um Ilmenau aus der Feder von Franz Rittig und Stephan Wespa, wobei die Autoren den Teilstrecken (und einstigen Zahnradbahnen) über den Kamm des Thüringer Waldes und „ihren“ Dampf- und Diesellokomotiven viel Raum widmen. Es folgen einige exzellent recherchierte Beiträge zur Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, zur Erfurter Bahn und zur Südthüringenbahn sowie über die Rennsteigbahn. Letztere widmet sich dem Traditionsbetrieb mit den Baureihen 94 und 213.

Im zweiten Teil des Buches werden die BDEF-Mitgliedsvereine und Fördermitglieder aufgelistet. Somit empfiehlt sich das Jahrbuch als interessantes, gut lesbares, nützliches und zudem äußerst preiswertes Nachschlagewerk. *ur*

Die Kleinbahn – Band 19

Ingrid Zeunert (Hrsg.)

96 Seiten; 178 Fotos; Format 17 x 24
cm; € 17,50; Verlag Ingrid Zeunert,
Gifhorn

Im neuesten Band der Kleinbahn-Reihe dominieren Kurzmeldungen zum Regionalbahn-Geschehen in Deutschland und Österreich. Weitere Vorbildbeiträge beschäftigen sich mit den Strecken Meckesheim–Aglasterhausen sowie Neckarbischofsheim Nord–Hüffenhardt der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft. Beide haben in jetziger Form

nur noch bis Sommer 2009 Bestand: Während nach Aglasterhausen elektrische S-Bahnen rollen werden, verliert der Hüffenhardter Zweig den regulären Personenverkehr.

Ein weiterer Artikel befasst sich mit dem Ende des Schienenreiseverkehrs bei der Westfälischen Landeseisenbahn im Jahre 1975. Den Modellbahnfreunden sind Beiträge über neue HO-Modelle nach Privatbahn-Vorbildern zugeordnet, wobei sich die Vorstellung eines Roco-Startsets in HO an Einsteiger wendet. Wie gewohnt präsentieren sich alle Artikel reich illustriert. *ur*

218: Technik, Einsatz, Aktuelles

Konrad Koschinski

EJ-Sonderausgabe 2/2009; 92 Seiten,
ca. 120 Fotos und Zeichnungen; For-
mat DIN A4, Drahtheftung; € 12,50;
VG Bahn, Fürstenfeldbruck

Vor 30 Jahren beendete die DB mit der 218 499 die Beschaffung von Dieselloks. Da eine Entscheidung über Nachfolgetypen ausblieb, stehen immer noch etwa 200 Maschinen dieser Baureihe im Einsatz – Anlass genug für Konrad Koschinski, den häufigsten Vertretern der einstigen V 160-Familie eine ebenso informative wie optisch gelungene Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals zu widmen.

Der Autor wählte einen klassischen Einstieg, der die 218 technikhistorisch exakt als Nachfahrin der berühmten Lollös (V 160 001 bis 009) identifiziert. Koschinski erläutert, warum die „Einmotorer“ den konstruktiven Wettbewerb gewannen und widmet auch den Gasturbinenloks der Baureihe 210 gebührenden Raum, mutierten jene doch (nach Ausbau der Gasturbinen) zur Unterbaureihe 218.9.

Die Erläuterung von Technik und Konstruktion dokumentiert das weithin geschätzte Vermögen des Autors, auch schwierige technische Probleme dem weniger Informierten plausibel darzustellen. Die Einsatzgeschichte bis hin zum Kapitel „Rückzug“ zeugt angesichts der zahllosen Details von einer beachtlichen Rechercharbeit.

Fotobeschaffung und Motivauswahl oblagen wieder dem geschulten Auge von Andreas Ritz, dem auf ganz eigene Weise die Komposition eines speziellen Geschichtsbildes gelang. *fr*

Center, **Hameln**, 11-17 Uhr. Info: www.hefeh Hof.de

27.09.2009

Tag der offenen Tür anlässlich „25 Jahre ECE **Euskirchen** e.V.“, Billiger Str. 68, stationäre H0-Anlage, Segmentanlage in N, Ausstellungsanlage für Zweileiter- als auch Mittelleiterfahrzeuge. Info: Eisenbahnclub Euskirchen e.V., www.ece-ev.de

03./04.10.2009

Modellbahnausstellung in 97639 **Mellrichstadt**, Oskar-Herbig-Halle, auf über 500 qm Ausstellungsfläche Anlagen verschiedener Spurweiten, 10-18 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Mellrichstadt e.V., www.ebf.met.de.tc

Anschriften:

DFS Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Postfach 1101, 91316 Ebermannstadt, Tel. 09194/794541, www.dfs.ebermannstadt.de

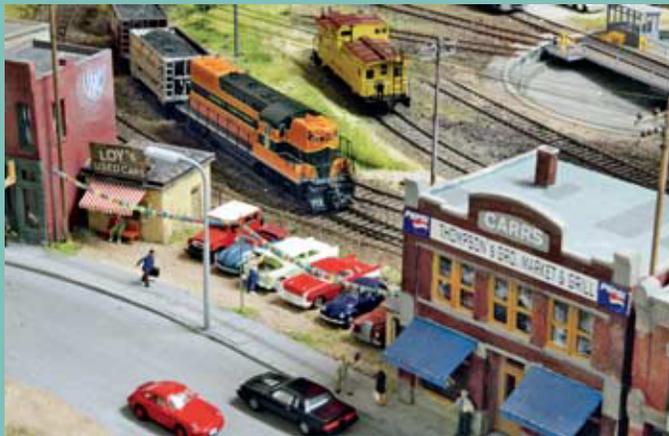
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 55879 Bochum, Tel. 0234/492516 (Di-Fr: 10-17 Uhr), www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Hauptstr. 15, 06308 Benndorf, Tel. 034772/27640 (7-15 Uhr), www.bergwerksbahn.de

Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 9031, 32402 Minden, Tel. 0571/58300, www.museumseisenbahn-minden.de

Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V., Dr.-Külz-Str. 4, 01455 Radebeul, Tel. 03523/73108, www.smv-aktuell.de

Traditionszug Berlin e.V., Postfach 601336, 14413 Potsdam, Tel. 0331/6006706 (Mo-Fr: 9-16 Uhr), www.berlin-macht-dampf.com





BR 103 mit langem Führerstand in TT

▲ Eine Bereicherung des TT-Fahrzeugparks stellt die BR 103 dar, die es nun mit langem Führerstand und Einholmpantographen gibt. Die 103 überzeugt ebenso durch ein reichhaltig und fein detailliertes Gehäuse wie durch die plastisch modellierten Drehgestellblenden. Zur nachträglichen Digitalisierung ist das Modell mit einer sechspoligen Löt-schnittstelle nach NEM 651 ausgestattet. Die Beleuchtung erfolgt fahr-richtungsabhängig mit roten und warmweißen LEDs.
Tillig • Art.-Nr. 02240 • € 143,90 • erhältlich im Fachhandel

Schi-Stra-Bus in N von Hobbytrain

▼ Mit dem Schi-Stra-Bus schuf Hobbytrain eine Kuriosität der DB, mit der versucht wurde, ein Straßenfahrzeug auch auf Schienen einsetzen zu können. Die Deutsche Post Collection bietet das fein detaillierte und akkurat bedruckte Hobbytrain-Modell in der typischen Epoche-III-Farbgebung an. Die Stromabnahme erfolgt von allen Rädern, während der Antrieb nur auf die innere Achse des hinteren Drehgestells wirkt. Die Räder der Antriebsachse sind mit Haftreifen belegt, damit der Bus auch anstandslos Steigungen und Gleiswendeln befährt. Eine sechspolige Schnittstelle ist übrigens auch integriert.
Deutsche Post Collection, 92628 Weiden, Tel. 0 18 03/24 06 42, Fax 0 18 03/24 60 43, www.deutschepost.de/postcollection • Art.-Nr. 010273 • € 129,90 • erhältlich direkt

Tabbert-Wohnwagen in HO

▶ Zu bestimmten Jahreszeiten gehören Wohnwagen zum gewohn-ten Straßenbild. Ebenso gewohnt ist das Erscheinungsbild der Tabbert-Wohnwagen hinter vielen Pkws und auf Cam-pingplätzen. Busch bietet nun ein entsprechendes Modell in der CMD-Collec-tion an, das das Vorbild überzeugend wiedergibt.
Busch • Art.-Nr. 44960 • € 11,99 • erhältlich im Fachhandel



Bahnwärterhaus in N

▲ Wer kennt sie nicht, die typi-schen kleinen, in Ziegelbauweise errichteten Bahnwärter-häuschen an beschränkten Bahn-übergängen und Blockstellen. Auhagen bietet den N-Bahnern nun diese kleinen Gebäude im preußischen Baustil mit zugehör-igem Läutewerk an. Den Bausatz kennzeichnen eine feine Ziegel-struktur sowie eine Dacheinde-ckung aus Teerpappe. Das Bahn-wärterhaus passt nicht nur gut zum Bahnhof Krakow.
Auhagen • Art.-Nr. 14468 • € 9,50 • erhältlich im Fachhandel





Stütztenderlok in H0e

▲ Die auf der Mariazellerbahn eingesetzten Stütztenderloks der Reihe Mh6 erhielten 1938 bei der Reichsbahn die Baureihenbezeichnung 99.11. Gegenüber der bereits erhältlichen Ausführung von Roco wurde eine Reihe von Details vorbildgerecht geändert: so erhielt die Lok unter anderem einen einfachen Schlot, eine Lichtmaschine sowie vorne zwei Laternen auf dem Umlaufblech.

Roco • Art.-Nr. 33264 • € 284,- • erhältlich im Fachhandel



Kesselwagen für die Epoche III in H0

▼ Der kleine zweiachsige Kesselwagen mit genietetem Aufbau erschien in der Ausführung der Epoche III mit Bremserbühne als Privatwagen der „Deutschen Erdöl Aktiengesellschaft“. Wie bei den Güterwagenmodellen von Fleischmann aus neuerer Produktion üblich, besitzt er feine Radsätze mit einer Spurkranzhöhe von 0,8 mm.

Fleischmann • Art.-Nr. 5424 02 • € 34,50 • erhältlich im Fachhandel

Ein Hampelmann für den Bahnsteig in H0

▲ Bei Falter ist der Zugzielanzeiger – im Volksmund „Hampelmann“ genannt – erschienen. Zum Bausatz gehören auch sechs „gusseiserne“ Bänke mit Holzsitzen. Die wenigen filigranen Teile lassen sich schnell zusammenbauen, wobei allerdings beim Abtrennen vom Spritzbaum und Verkleben mit Vorsicht vorzugehen ist. Die Bahnsteigmöblierung passt in die Epoche II.

Falter • Art.-Nr. 120233 • € 9,99 • erhältlich im Fachhandel

Metronom in H0

▼ In der Ausführung der niedersächsischen Eisenbahngesellschaft Metronom bietet hobby trade die Doppelstockwagen als Viererset an. Der Steuerwagen verfügt über eine 21-polige Schnittstelle; über einen Funktionsdecoder (beispielsweise den Lokpilot FX von Esu) lassen sich Spitzensignal und das Licht im Fahrtrichtungsanzeiger sowie außerdem ein zusätzliches Nebellicht schalten.

hobby trade • Art.-Nr. 63030 • € 249,99 • erhältlich im Fachhandel





Bahnhof Barthmühle in HO

◀ Mit dem Bahnhof Barthmühle bietet Auhagen ein Empfangsgebäude nach konkretem Vorbild an. Das denkmalgeschützte Gebäude steht an der Strecke Gera–Greiz–Plauen–Weischlitz der Elstertalbahn. Da die Strecke nach dem Krieg von großer Bedeutung war, sah der Bahnhof neben Güterzügen auch Schnellzüge – so kann das schlanke Fachwerkgebäude auch Bahnhöfe mit „mondänem“ Verkehr zieren. Dem Bausatz liegen übrigens noch zwei Lampen sowie ein Kurbelbock, Uhr und Papierkorb bei.
Auhagen • Art.-Nr. 11418 • € 17,90 • erhältlich im Fachhandel

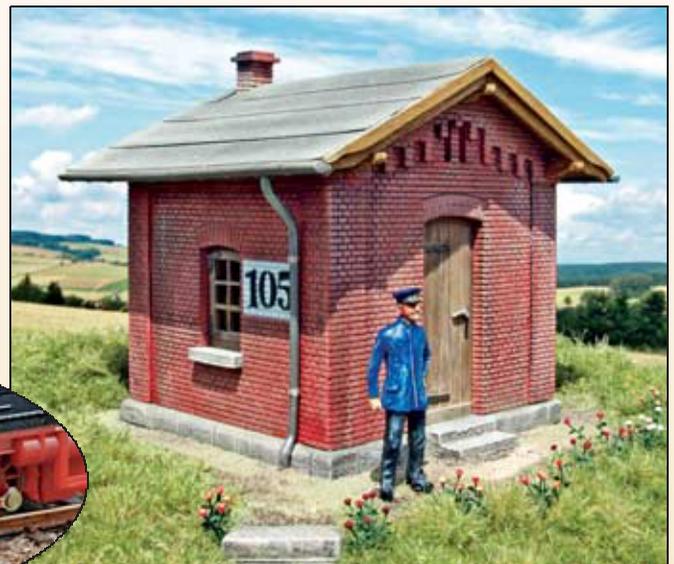


Streckenwärterhäuschen in O

▼ Die Gebäude von Jens Kaup erfreuen sich eines natürlichen Aussehens, denn die Wände sind aus einem speziellen eingefärbten Gips gegossen. Auch der Bausatz des nun erhältlichen Postenhäuschens in Ziegelbauweise, dessen Vorbild an der hannöverschen Südbahn bei Hann. Münden steht, zeigt sich mit Teilen aus natürlichen Werkstoffen. Der Bausatz besteht aus neun Spezialgipsteilen sowie aus gefrästen Sperrholz- und Polystyrolteilen. Eine ausführliche und bebilderte Bauanleitung liegt dem Bausatz bei und gibt viele Tipps für den Bau und die Gestaltung des Postenhäuschens.
Vampisol, Jens Kaup, Stieggasse 27, D-34346 Hann. Münden, www.vampisol.de • Art.-Nr. V3040 • € 54,- • erhältlich direkt

Kleiner Rangierdiesel in N

▲ Bereits im Handel ist die V 20 von Hobbytrain. Der zweiachsige „Rangierhobel“ wird in den Ausführungen der Epoche II, III (DB und DR) sowie der ÖBB angeboten. Das ansprechend detaillierte Kunststoffgehäuse des in den Abmessungen stimmigen Stangendiesels zeigt sich mit Zurüstteilen wie Glocke, Auspuff, Leiter und Griffstangen. Die Griffstangen an der Tür sind angespritzt und silbern bedruckt. Hinterlässt die Bedruckung einen akkuraten Eindruck, zeigen sich Teile und Details des roten Fahrwerks leicht durchscheinend. In den Gegengewichten der durchbrochenen Speichenräder sind sogar die Bohrungen für den reduzierten Massenausgleich nachgebildet. Die Fenster des Führerstands erlauben keine Einblicke, da im Führerhaus Elektronik und sechspolige Schnittstelle untergebracht sind. Angetrieben werden beiden Achsen über jeweils ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe. Die Stromaufnahme erfolgt über alle Räder. Wegen der Betriebssicherheit wurde auf einen Haftreifen verzichtet. Das kommt auch der LED-Beleuchtung zugute, die sich flackerfrei zeigt. Warmweiße LEDs hätten der V 20 besser gestanden als die gelb leuchtenden Loklampen. Trotz der überhöhten Geschwindigkeit von umgerechnet 120 km/h bei 12 V lässt sich die beim Vorbild nur 45 km/h „schnelle“ Lokomotive gut als Rangierlok einsetzen. So kann man die Lok auch im unteren Geschwindigkeitsbereich feinfühlig regeln. Zum Nachrüsten eines Decoders muss nur das Dach abgezogen werden.
Hobbytrain • Art.-Nr. H2861 • € 119,90 • erhältlich im Fachhandel



Beleuchtete Weichenlaternen in N und HO

▲ Beleuchtete Weichenlaternen schaffen ein besonderes Flair auf einer Modellbahnanlage. Fleischmann bietet für die Antriebe der Profi-Gleis-Weichen ansteckbare und mit einer LED beleuchtete Weichenlaternen an. Den Sets liegen aufsteckbare Laternen sowohl für Links- wie auch Rechtsweichen bei.



Fleischmann • Art.-Nr. 944001 (N) • Art.-Nr. 644020 (HO) • jeweils € 10,45 • erhältlich im Fachhandel



BR 18.5 der DB in H0

Das Modell der 18.5 erscheint bei Fleischmann in der Ausführung der Epoche IIIb mit drittem Spitzenlicht in der Mitte der Rauchkammertür und „DB-Keks“. In dieser Form waren auch in den Sechzigerjahren noch einige Loks unterwegs. Damit hier aber keine Verwirrung aufkommt – die Betriebsnummern der Baureihe 18.5 begannen bereits bei der 479 und diejenigen der BR 18.4 endeten bei der 478 ...

Technisch entspricht die Lok mit Tenderantrieb und sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651 den bereits bekannten Ausführungen der bayrischen Schnellzuglok. **Fleischmann • Art.-Nr. 411901 • € 359,- • erhältlich im Fachhandel**



Chinesischer Kesselwagen in H0

Die Modellsérie nach Vorbildern der chinesischen Staatsbahn wird von Bachmann weiter ausgebaut. So folgte jetzt ein vierachsiger Kesselwagen neuerer Bauart; besonders bemerkenswert ist hier die detailliert nachgebildete Bremsanlage unter dem Kessel.

Bachmann • Art.-Nr. CF00708 • € 34,95 • erhältlich im Fachhandel



Bahnpostwagen in der Epoche III

Ungekürzt und in der Ausführung der Epoche III bietet

die Deutsche Post Collection den Postwagen der Gattung Post mr-a/26 aus Piko-Produktion an. Das Modell besitzt die authentische Wagenummer 6276 Ffm und zeigt sich im Zustand der Indienstellung von 1957. **Deutsche Post Collection, 92628 Weiden, Tel. 0 18 03/24 06 42, Fax 0 18 03/24 60 43, www.deutsche-post.de/postcollection • Art.-Nr. 010275 • Art.-Nr. 010275 (AC) • jeweils € 39,90 • erhältlich direkt**

ÖBB-52 in H0

Das Modell der „entfeinerten“ Kriegslok der Baureihe 52 erschien bei Roco in der Ausführung der österreichischen Bundesbahnen mit Wannentender, normalem Schlot sowie rotlackierten Rädern und Griffstangen.

Roco • Art.-Nr. 62274 • € 274,- • erhältlich im Fachhandel





VT 70 mit Beiwagen in 0

▲ In einer kleinen Serie legt Krapp den VT 70 mit dem Beiwagen VS 140 als Fertigmodell und Bausatz auf. Das Gehäuse ist als Korpus inklusive Dach an einem Stück aus Kunststoff gegossen. Die Zurüstteile bestehen aus Messingfeinguss. Beide Fahrzeuge sind mit einer Inneneinrichtung ausgerüstet. Angetrieben wird das Modell über einen unterflur

montierten Antrieb von Munz vorbildgerecht auf eine Achse. Das Fertigmodell wird mit einer achtpoligen Digitalschnittstelle ausgeliefert.
Krapp Spur-0-Modelle, Erdelhofstr. 23a, D-44357 Dortmund • VT 70 (Fertigmodell), € 740,- (DB)/€ 750,- (DRG) • VT 70 (Bausatz), € 520,- • VS 140 (Fertigmodell), € 615,- (DB)/€ 625,- (DRG) • VS 140 70 (Bausatz), € 420,- • erhältlich direkt

Tieflader mit Gepard

▶ Mit schwerem Ladegut in Form des Flakpanzers Gepard ist der sechssachsige Schwerlasttransporter Samms 709 gut ausgelastet. Mit dem exklusiven Märklin-Modell der Epoche IV lassen sich Ganzzüge für den Militärtransport zusammenstellen, wie sie zu den Truppenübungsplätzen unterwegs waren.
Idee + Spiel • Art.-Nr. 48733 • € 52,99 • erhältlich ausschließlich in Eurotrain- und idee+spiel-Fachgeschäften



Tempo Matador in 1:43

▼ In einer limitierten Auflage bietet die Deutsche Post Collection den Kleintransporter Tempo Matador von Schuco an. Der in den Fünfziger- und Sechzigerjahren im Lieferverkehr eingesetzte Transporter besorgt den Ersatzteildienst der Victoria Werke Nürnberg. Beladen ist der Wagen mit dem Piccolo-Motorrad Victoria Bergmeister.
Deutsche Post Collection, 92628 Weiden, Tel. 0 18 03/24 06 42, Fax 0 18 03/24 60 43, www.deutschepost.de/postcollection • Art.-Nr. 018112 • € 49,95 • erhältlich direkt



Vergammelter Stettin in N, TT und H0

▲ Auf Basis eines gedeckten Güterwagens der Gattung Stettin entwickelte Dirk Voigtländer den Bausatz eines total verwitterten bzw. ausgebrannten Waggons in den Baugrößen N, TT und H0. Der Bausatz beinhaltet alle Teile wie auch Montagehilfen. In TT und H0 ist das „Gerippe“ auch als patiniertes Fertigmodell verfügbar.
Dirk Voigtländer, Selchowstr. 10, D-12489 Berlin, www.stromlinie.eu • Art.-Nr. 0065-FM (TT-Fertigmodell), € 195,- • Art.-Nr. 0077-FM (H0), € 230,- • Art.-Nr. 0072-BS (N-Bausatz), € 45,- • Art.-Nr. 0064-BS (TT), € 38,- • Art.-Nr. 0076-BS (H0), € 75,- • erhältlich direkt



BR 92.20 (bay. R 4/4) in H0

▲ In einer zweiten Version erschien bei Weinert als Neukonstruktion die schwere bayerische Rangierlok der Baureihe 92.20. Sie erhielt einen verlängerten Rahmen, einen neuen Kessel mit zwei Domen sowie einen anderen Umlauf mit hohen Wasserkästen; das Führerhaus unterscheidet sich ebenfalls in einigen Details. Der Komplettbausatz der Lok ist sowohl mit NEM- wie auch mit RP-25-Radsätzen erhältlich. Weinert • Art.-Nr. 40102 (DB, NEM-Radsätze) • Art.-Nr. 40103 (DB, RP-25-Radsätze) • € 524,- • erhältlich im Fachhandel

Feiner kleiner Bus in N

▶ Die Auswahl an Modellen von Straßenfahrzeugen für die Baugröße N ist bekanntlich nicht allzu groß – und speziell für die Epoche III wird das Angebot endgültig überschaubar. Da kommt der MB O 6600, der beim Vorbild 1951 zuerst gebaut wurde, gerade recht. Das Modell gibt es in mehreren Varianten, darunter die hier gezeigte der Düsseldorfer Rheinbahn. miNiS, Lemke-Collection • Art.-Nr. LC3506 • € 20,95 • erhältlich im Fachhandel



Schokoladenwagen in H0

▼ Feine Schokolade aus der Schweiz – dafür machten jedenfalls einige Firmen bei der SBB auf den Türen des gedeckten Güterwagens der Bauart K2 Werbung. Die authentische Beschriftung entspricht der Epoche III. Liliput • Art.-Nr. L224763 • € 19,95 • erhältlich im Fachhandel



Wieder da – der VT 08.5 in H0

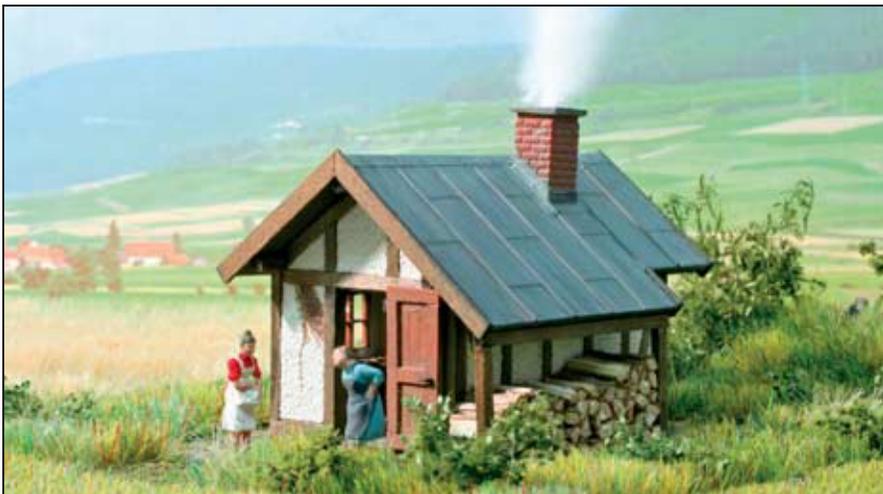
▼ Der ehemalige Lima-VT 08.5 ist nun als vierteiliges Rivarossi-Modell mit zwei Motorwagen erhältlich. Leider entspricht der zweite Motorwagen nicht der Nachbauserie VT 08 515-520. Lackierung und Beschriftung des „Helvetia“ passen zur Epoche IIIa. Rivarossi • Art.-Nr. HR2016 • € 389,- • erhältlich im Fachhandel



Was bringt die MIBA im Oktober 2009?



Eigentlich ist der Altweibersommer die ideale Gartenbahnzeit, um Betrieb zu machen. Bei angenehmen Temperaturen lässt sich z.B. entspannt eine Reise auf der Berninabahn nacherleben. Folgen Sie Peter Wanke bei einem Ausflug auf seiner Gartenbahn. *Foto: Martin Graf*



Nach den Scheunen geht es ländlich weiter: Thomas Mauer zeigt den Eigenbau eines kleinen Backhauses. Seine Tipps und Tricks sind aber auch für die Erstellung anderer Bauten im individuellen Stil wertvoll. *Foto: Thomas Mauer*

Weitere Themen:

- **Modellbahn-Praxis:** Ein kleines Stauwehr – Horst Meier stellt neuen Busch-Bausatz vor
- **Elektrotechnik:** Wagenbeleuchtungen mit weißen LEDs – Lutz Schonert hat getüftelt
- **Modellbahn-Anlage:** Neues aus Ottbergen – Stephan Rieche berichtet aus Bad Driburg

Aus Aktualitätsgründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 10/2009 erscheint am 25. September 2009

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

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

VGB

MIBA-Verlag gehört zur **VERLAGSGRUPPE BAHN I**
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

Werner Reinert, 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 Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH, Breslauer Straße 5, 85386 Eching, Tel. 0 89/31 90 60, Fax 0 89/31 90 61 13

Abonnentenverwaltung

MIBA-Aboservice, PMS Presse Marketing Services GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 01805/566201-61, Fax 01805/566201-94

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