

Rolf Weinerts Anlage: So bauen die Profis



Schienen, Schotter, Seilzugschächte:
Perfekter Gleisbau



Häuser, Straßen, Gehwege:
Siedlungsbau in Syke



Felder, Wiesen, Wälder:
Das Grün sprießen lassen



© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€ 14,90
(statt € 25,80
bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die **MIBA Spezial**-Hefte kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

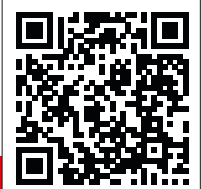
MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Josef Brandl sorgte vor zwanzig Jahren mit seiner bis dato unerreichten Anlagengestaltung lange Zeit für Furore. Er spezialisierte sich auf Mittelgebirgsanlagen und ist seiner damals entwickelten, einzigartigen Handschrift bei der Darstellung der Natur bis heute treu geblieben.

Mit Michael Butkay betrat schon vor vielen Jahren ein weiterer Anlagenbauer die Bühne der Profibauer. Er hatte sich damals genau an diesem Josef Brandl abgearbeitet, um schließlich eine ganz eigene Handschrift zu entwickeln, mit der er heute ebenfalls nahezu perfekte Modelllandschaften erstellt, die unvergleichbar und typisch für ihn sind.

Große Ausstellungsanlagen wie die der Modellbundesbahn in Brakel hat er optisch geprägt. Auch wurde die ehemalige Ruhrgebietsanlage Oberhausen im Odenwald von ihm zu neuem Leben erweckt, denn sie war nach dem Umzug vom Ruhrgebiet in den Odenwald durch laienhafte Demontage quasi zum betrieblichen Schrotthaufen geworden.

Michael Butkay hatte also genügend Erfahrungen im Anlagenbau auf seinem Buckel, als Rolf Weinert ihn 2015 ansprach, ob er nicht bei ihm in Weyhe die anstehende Gestaltung seiner Anlage übernehmen wolle. In den Augen von Rolf Weinert gab es keinen besseren für sein Projekt. Nach einigem Zögern sagte Michael Butkay schließlich zu, nachdem er ein kleines Team mit Jörg Spremberg und mir um sich herum gruppieren konnte, das ihm bis heute unter die Arme greift, denn der Anlagenbau auf dem zweiten Anlagenschenkel ist noch nicht abgeschlossen.

Die Modellbahnanlage von Rolf Weinert zeigt, dass auch norddeutsche Anlagenmotive nahezu naturgetreu und vor allem faszinierend nachgebildet werden können, ohne dass sie wegen „brettflachem

Aussehen“ langweilig wirken. Tatsächlich ist es in Norddeutschland gar nicht so oft brettflach, meistens prägen sanfte Hügel als Endmoränen aus der letzten Eiszeit die Landschaft – und genau das wird auf der Weinert-Anlage umgesetzt.

Die Rollen der Anlagenbauer sind klar verteilt: Rolf Weinert ist für den Gleisbau und die Technik verantwortlich und ist auch der Spezialist für knifflige Lösungen oder besonders diffizile Arbeiten. Michael Butkay zeigt sein ganzes Können in der Landschafts- und Stadtgestaltung. Ich unterstütze ihn vor allem bei der Begrünung und habe das ursprüngliche Anlagenkonzept von Rolf Knipper maßgeblich überar-

Eine Modellbahn – fast wie echt

beitet und für die weitläufige Hügellandschaft, die sich mit dem eigens angefertigten Hintergrund verschmilzt, gesorgt. Jörg Spremberg obliegt die Alterung der Bauwerke; er hat auch viele Gebäude zusammen- oder umgebaut.

Nach rund vier Jahren ist schließlich der linke Anlagenflügel mit dem Ort Syke und seinem beeindruckenden Bahnhof weitgehend fertiggestellt. Ende 2019 erschienen im MIBA-Anlagenheft 1/2020 zahlreiche Anlagenmotive, die allesamt begeisterten. Heute zeigen wir, wie wir beim Anlagenbau vorgegangen sind, was zu mancher Nachahmung anregen soll.

Viel Vergnügen beim „Abgucken“, Anregungen suchen oder auch nur beim Betrachten weiterer Motive wünscht Ihr

Markus Tiedtke



Auf der sogenannten „Rollbahn“ von Hamburg in das Ruhrgebiet hat der Kühlwagenzug mit 41 029 (Modell von Weinert) an der Spitze auf der zweigleisigen Hauptstrecke aus dem Norden kommend die Einfahrt des Bahnhofs Syke erreicht und wird ihn ohne Halt durchqueren. Die Lokmannschaft hat kaum Zeit, sich der herrlichen, leicht geschwungenen Landschaft rund um Syke zu widmen, was wir als Anlagenbetrachter aber ausgiebig können. Rechts im Hintergrund sehen wir den Schornstein einer Ziegelei mit Tongruben, die allerdings durch die zahlreichen Bäume der kleinen Wälder in dieser Umgebung nicht erkennbar ist. Auch Wiesen und Felder säumen den Weg der Lok auf der Modellanlage von Rolf Weinert. Viele Modellbaubilder verraten im Heftinneren, wie diese einzigartige Modellanlage zustande gekommen ist, und vermitteln zahlreiche Tipps zum Nachmachen.

Fotos: Markus Tiedtke, Sammlung Weinert



Unweit des Bahnhofs werden in Syke die Gleise von einer vielbefahrenen Straße gekreuzt. Wie der Bahnübergang mit der Schrankenanlage entstand, wird ab Seite 50 gezeigt.



Der Bahnhof Syke sollte natürlich auch im Modell mit den korrekten Nachbildungen von Gebäuden und Bahnsteigen ausgestattet werden. Der Mittelbahnsteig sollte dabei im Gegensatz zu seinem Vorbild eine Bahnsteigüberdachung erhalten. Mehr dazu ab Seite 14.



Der bereits fertiggestellte Teil der Anlage bietet die perfekte Bühne für den Auftritt der zahlreichen vorbildgetreuen Güter- und Personenzüge. Dabei kommen natürlich auch die Lokmodelle von Rolf Weinert – wie hier die 41 029 mit Altbaukessel und großen Windleitblechen – zum Einsatz. Mehr zum Bahnbetrieb in Syke ab Seite 36.



Die Stadt Syke wurde nicht exakt nachgebildet – für ihren Nachbau wurden vor allem ganz normale Gebäudemodelle verwendet, die von Kibri und Falter erhältlich sind. Mit ihnen ist ein überaus glaubwürdiger Ort im Hintergrund der Anlage entstanden, wie ab Seite 54 zu sehen ist.

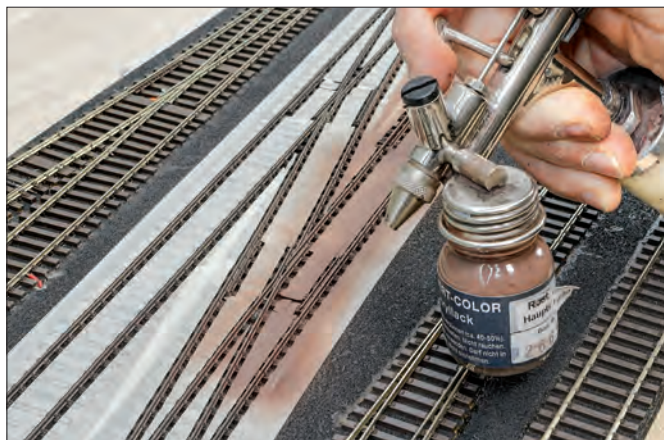
Am Bahnhof einer Epoche-III-Anlage darf ein Brennstoffhändler nicht fehlen. Für die realistische Nachbildung einer Kohlenhandlung mit eigenem Gleisanschluss wurden verschiedene Bausätze miteinander kombiniert. Seite 70.



MIBA

SPEZIAL 135

DIE EISENBAHN IM MODELL



Im Bahnhof Syke endet auch die schmalspurige Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf. Im Modell erhielt sie eine Lokstation, die ab Seite 30 vorgestellt wird.

Realistische Gleise waren Rolf Weinert ein besonderes Anliegen – um seinen Ansprüchen gerecht zu werden, entwickelte er schließlich sein eigenes Gleissystem. Seite 40.

Viele Städte besaßen mehr oder weniger große Gaswerke, in denen das sogenannte Stadtgas aus Kohle gewonnen wurde. Sie waren meist in Bahnhofsnähe zu finden – wie dies im Modell aussehen kann, ist ab Seite 64 zu sehen.



Die realistische Nachbildung von Wasser in seinen verschiedenen Formen ist beim Landschaftsbau immer wieder eine besondere Herausforderung. Dies ist an dem kleinen Mühlenbach zu sehen, der ab Seite 86 vorgestellt wird.

INHALT

ZUR SACHE

Eine Modellbahn – fast wie echt 3

MODELLBAHN-PRAKIS

„Die gute alte Zeit lebt weiter“	6
Bahnhof und Bahnsteige in Syke	14
Reisen und Güter mit der Bahn	20
„Güter gehören auf die Bahn“	24
Heimat für die schmale Bahn	30
Eisenbahnverkehr rund um Syke	36
Gleise für gleich vier Bahnen	40
Details am Rande der Gleise	44
Sichere Kreuzung	50
Eine Kleinstadt im Hintergrund	54
Frisches einmal die Woche	60
Stadtgas aus heimischer Kohle	64
Kohlen und Heizöl	70
Getreide und Bier mit der Bahn	74
Natur auf sandigem Boden	80
Gebändigtes Wasser	86
Gärten für den kleinen Mann	90

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98



Ausgestattet mit zahlreichen Tankstellenaccessoires – speziell dafür von Rolf Weinert entwickelt – versprüht die dörfliche Autowerkstatt von Kibri nun das Flair der Epoche III. Zweitakter sind damals als günstige Autos unterwegs. Tankstellen hatten daher auch immer eine Gemisch-Zapfsäule.

Auf dem Überblick sieht man die ortsansässige Industrie und das Kleingewerbe entlang der Bahntrasse. Das Gaswerk im Vordergrund muss regelmäßig mit Steinkohle aus dem Ruhrgebiet versorgt werden. Die kleine Köf bildet mit den beiden O-Wagen einen reizvollen Kontrast zur mondänen VT 11.5. Die Kleinstadt ist eine lebendige Kulisse.

Statt moderner Peitschenlampen aus Stahl gab es damals in Syke Holzmastlampen, die gelegentlich repariert werden mussten. Den Steigerwagen hat Weinert im Sortiment.



Rolf Weinerts Traum war stets eine eigene Anlage mit vielen seiner Produkte

„Die gute alte Zeit lebt weiter“

Auf seiner H0-Anlage legt Rolf Weinert großen Wert auf die charakteristische Darstellung der Epoche III um 1960. Aufgrund der Anlagengröße können unterschiedliche Motive, eine Kleinstadt, ein Hafen, ein großes Bw und zwei Bahnhöfe dargestellt werden. Der erste Anlagenschenkel ist mittlerweile fertig.



Die Hauptstraße in der Ortschaft Syke südlich von Bremen führt leicht abfallend hinab zur Eisenbahnstrecke Bremen – Osnabrück, auf der reger Zugverkehr herrscht. Auf den Straßen von Syke ist im Frühsommer 1960 der Autoverkehr noch spärlich. Erledigungen erfolgen zu Fuß oder man nimmt den Bus oder das Mopet.

Die mächtige, ölgefeuerte 01.10 von Weinert ist nicht die einzige imposante Erscheinung am Bahnübergang. Auf der Magistrale herrscht reger Zugverkehr zum Leidwesen der Straßenbenutzer, die oft lange an der geschlossenen Bahn-schranke warten müssen.





Der Bahnhof Syke besitzt auch im Modell ein imposantes Empfangsgebäude mit Bahnsteigdach, welches in allen Details dem Original aus den 1950er-Jahren so genau wie möglich entspricht. Im Vordergrund die ursprünglichen Wirtschaftsgebäude und das am Bahnsteig befindliche Toilettengebäude.



Auf der Straßenseite dominiert der lange Güterschuppen und das Kopfgleis der schmalspurigen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf. Das Dach des Mittelbahnsteigs gibt es beim Vorbild jedoch nicht.

Der Bau einer großen Modellbahnanlage mit viel Fahrbetrieb kostet Zeit. Nur durch konsequentes Arbeiten und durch Zuhilfenahme weiterer Modellbauspezialisten gelang es Rolf Weinert, seine H0-Anlage in einem überschaubaren Zeitrahmen zu verwirklichen. Begonnen hat alles Ende 2004. Damals war Rolf Knipper als Anlagenerbauer auserkoren. Mit seinem Tod begann Rolf Weinert nach den vorliegenden Plänen den kompletten Unterbau nebst Verlegen der Gleise sowie Verdrahtung. Er war 2014 fertig. Für die Gestaltung der Landschaft suchte er jedoch professionelle Hilfe – und die fand er bei Michael Butkay. Als erfahrener Anlagenbauer nahm dieser zwei weitere Helferlein mit ins Boot und ab Herbst 2015 begann der „Spatenstich“ für den linken Anlagenflügel mit dem Bahnhof Syke als betrieblichem Mittelpunkt der normal- und schmalspurigen Eisenbahn.

Das ursprüngliche Konzept der Landschaft von Rolf Knipper wurde erheblich verfeinert und dem Aussehen der Geestlandschaft rund um den echten Ort Syke angepasst. Viele in der Zeit nach 2004 erschienene neue Geländebauprodukte sorgen für ein naturnahes Aussehen der Landschaft. Die Gebäude sind eine Mi-



Betrieblicher Mittelpunkt bei der Schmalspurbahn HSA ist die Rollbockanlage zum Umsetzen von Regelspur-Güterwagen auf das ein Meter breite Schmalspurgleis. Hier kommen alle Weinert-Schmalspurmodelle der Kleinbahn um 1960 zum Einsatz, auch der kurios aussehende vierachsige Pufferwagen.

In Richtung Norden geschaut geht die Bahntrasse in eine Fantasielandschaft über, wie man sie aber so bei Syke antreffen könnte. Auf die Nachbildung der typischen Kleinwälder wurde genauso Wert gelegt wie auf die kleindörfliche Bebauung. Die Schmalspur-Lokstation entspricht dem Wunsch von Rolf Weinert.





Das Syker Bier ist ein gern getrunkenen Gerstensaft und wird per Bahn nicht nur nach Bremen, sondern auch bis nach Hamburg geliefert. Das Gebäude stammt aus der Gründerzeit vor 1900 und ist als ein gut erhaltenes Schmuckstück gegenüber dem Empfangsgebäude als Blickfang geblieben.

Typisch für eine Kleinstadt im ländlichen Raum ist die Dimension der Raiffeisen-Lagerhalle mit großen Getreidesilos. Die Ware wird auch per Bahn transportiert. Auf der Rückseite befindet sich die Ladestraße mit Lkw-Rampen.



schung aus Serienprodukten und vereinzelten Eigenanfertigungen. Daher findet man zahlreiche bekannte Bausätze in der Kleinstadt Syke wieder. Obwohl der Modellbahnhof weitgehend dem Vorbild entspricht, hat Rolf Weinert bei der Stadtgestaltung keine Rücksicht auf den realen Ort genommen, sondern Syke so dargestellt, wie es seinen Themenwünschen am nächsten kommt. So ist ein Anlagen-Teil entstanden, der die leicht hügelige Topografie der Gegend südlich von Bremen hervorragend trifft, und mit der Wahl der Gebäude fühlt man sich nach Norddeutschland versetzt.

Auch der Landschaft rund um die Hauptstrecke Richtung zweiten Anlagen-schenkel, der sich derzeit im Bau befindet, wurde genügend Raum gelassen, um in Verbindung mit dem gezielt für die Anlage gefertigten Hintergrund eine Weitläufigkeit zu erzielen. In der Broschüre MIBA-Anlagen 1/2020 „Bahnhof Syke in H0 – ein Lebenswerk“ wurde dieser Anlagen-Teil ausführlich vorgestellt, und in der vorliegenden Ausgabe erfährt man, mit welchen Mitteln und Tricks die vier Anlagenbauer dieses Meisterstück geschaffen haben.



Eine glaubwürdige Ziegelei als Modellnachbildung gibt es nicht, sodass Rolf Weinert letztendlich einen eigenen Ringofen bauen musste. Noch ist diese Ziegelei vom deutschlandweiten Aussterben kleiner und mittelgroßer Ziegeleien zu Beginn der 1960er-Jahre nicht betroffen und hat recht viel zu tun.



Der Überblick zeigt die Dimensionen der Ziegelei. Die Trockenschuppen sind leicht modifizierte Modelle von Busch und die Lorenbahn als Standmodelle stammt von Auhagen. Am Anlagenrand wurden die Tongrube mit Eimerkettenbagger von Busch und eine alte Grube detailreich dargestellt.



Die Landschaften rund um Syke sind geprägt von Viehweiden, Getreidefeldern und kleinen Mischwäldern – gespickt mit Fichten als schnellwachsendes Nutzholz. Die letzte Eiszeit hat die leicht hügelige Topographie geprägt, was im Modell berücksichtigt worden ist. Dadurch ist eine lebendige Landschaft entstanden, deren Bewuchs mit seinem natürlichen Aussehen stark durch das handwerkliche Können von Michael Butkay geprägt ist. Es kamen vielfältige Bodendecker zur Anwendung. Sämtliche Bäume und Büsche stammen hingegen vom polnischen Anbieter MBR. Als Jahreszeit ist der ausgehende Frühsommer Mitte Juni gewählt und alle Naturfarben sind passend darauf abgestimmt worden.

Die Viehhaltung im Freien ist fast ausschließlich den Kühen vorbehalten, obwohl die Schweinezucht auch heute noch einer der Haupterwerbszweige der örtlichen Bauern ist. Hier wird gerade eine Kuh zum Transportwagen getrieben, um anschließend zur Viehverladerampe im Bahnhof Syke gefahren zu werden.

In den zahlreichen Kleinwäldern wachsen viele Fichten als Nutzholz. Natürlich dürfte eine entsprechende Szene mit dem Fällen von Bäumen auf der Weinert-Anlage nicht fehlen. Die am Waldrand normalerweise wachsenden Büsche sind eigens dafür entfernt worden.

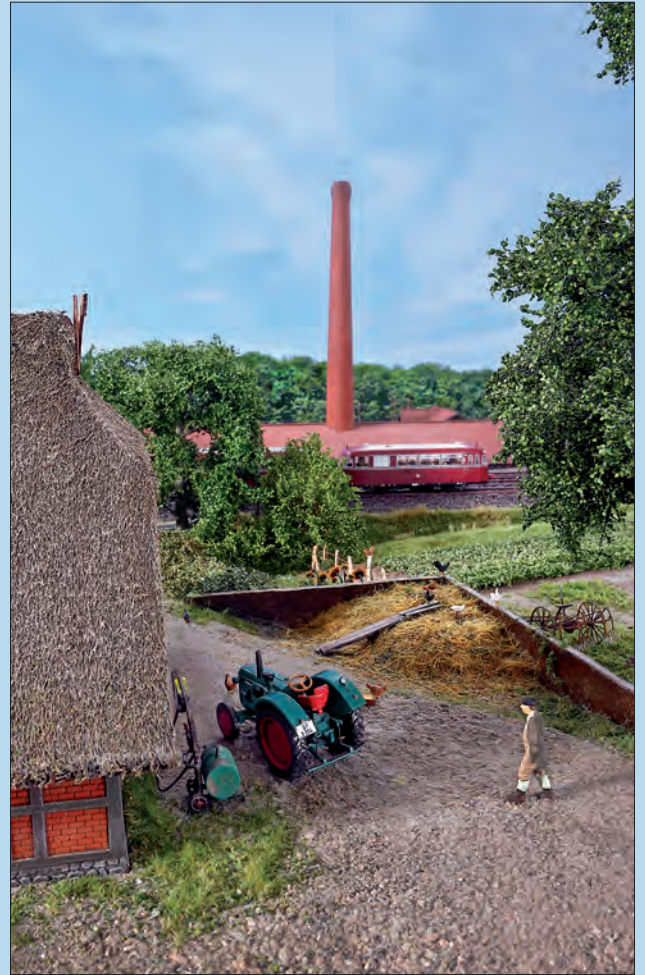




Nicht wenige niedersächsische Bauernhöfe ziern am Dachgiebel ein Holzkreuz mit einem angedeuteten Pferdekopf. Viele der alten Hallenhäuser – im Volksmund auch Niedersachsenhaus genannt – sind noch mit Schilf bedeckt.

Etliche Schrebergärten ergeben einen schmalen Streifen am Rande des Schmalspurgeländes. Die vielen Details sind Michael Butkay hervorragend gelungen. Weil die Gärten nahe der Anlagenvorderkante liegen, kann man sie sehr gut erkennen und bestaunen.

Der Kleinbauer betankt seinen Traktor mit einer Handpumpe selbst. Meistens steckt im Dieselfass illegalerweise Heizöl, was damals noch nicht auf den ersten Blick erkannt werden konnte, weil Heizöl erst seit den 70er-Jahren eingefärbt wird. Die Hühner laufen frei herum.



Bahnhof und Bahnsteige in Syke

Der wegen seiner interessanten Gleisanlage mit Schmalspuranschluss gewählte Bahnhof Syke sollte natürlich auch im Modell mit den korrekten Nachbildungen von Gebäuden und Bahnsteigen aus der Zeit um 1960 oder früher ausgestattet werden. Lediglich beim Mittelbahnsteig wich Rolf Weinert ab, da er im Gegensatz zu seinem Vorbild eine Bahnsteigüberdachung erhalten sollte.



Syke hat eigentlich nur einen Klein-Stadtbahnhof, aber durch die Anbindung der schmalspurigen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, kurz HSA genannt, fiel das seinerzeit von der preußischen Staatsbahn errichtete Empfangsgebäude recht imposant aus. Der ursprünglich relativ kleine Güterschuppen, der direkt am Empfangsgebäude angebaut ist, wurde später sogar noch erheblich verlängert, was von einem regen Güterverkehr zwischen Staatsbahn, Kleinbahn und Straße zeugte. Heute sind die Gebäude noch erhalten, aber der modernen Zeit entsprechend zum Teil zweckentfremdet.

Mit nur einem Mittel- und dem Hausbahnsteig zeigt sich jedoch, dass hier von Beginn an nur Regionalzüge hielten, während der aus Bremen und Osnabrück kommende rege Fernverkehr durchrauscht. Dazu gibt es sogar ein zusätzliches Umfahrgleis zwischen den beiden Bahnsteiggleisen, das in beide Richtungen befahren werden kann.

Das Verlegen der Gleise erfolgte nach dem von Rolf Knipper ausgearbeiteten Plan. Nachdem auch am Güterschuppen die dank der neuentwickelten Weichen von Rolf Weinerts Gleissystem vorgenommenen Änderungen abgeschlossen waren, konnte mit dem Bau der beiden Bahnsteige begonnen werden.

Bahnsteige und Bahnsteigkanten

Der Hausbahnsteig hatte beim Vorbild eine Besonderheit: Er wurde in Richtung des Bahnübergangs erheblich verlängert – allerdings mit deutlich einfacheren Mitteln und wesentlich schmaler, was auch im fertiggestellten Modell nachgebildet wurde. Während der Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude eine gemauerte Bahnsteigkante aufweist, erhielt die Verlängerung eine Befestigung mit ausrangierten Holzschwellen zwischen senkrecht einge-

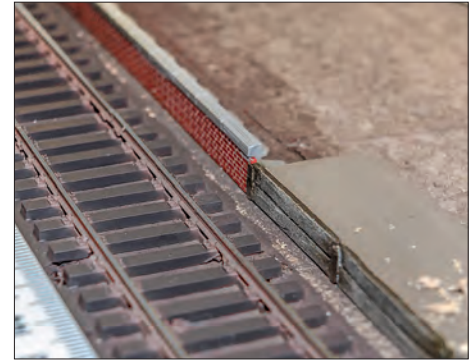
Der Hausbahnsteig vor dem Empfangsgebäude wurde mit einem provisorisch wirkenden Bahnsteig verlängert, der Holzbohlen als Bahnsteigkante und eine Splittabdeckung erhielt.



Aus dem Weinert-Sortiment stammen die aus Weißmetall gegossenen Bahnsteigkanten.



Nebeneinander geklebt und bemalt ergeben die Weißmetallteile eine Holzbohlenkante.



Mit einem U-Profil an der gemauerten Bahnsteigkante beginnt der verlängerte Bahnsteig.



Eine grau bemalte Holzleiste in der passenden Dicke bildet die Basis für die Splittoberfläche.



Auf den aufgespritzten Weißleim wird mithilfe eines Siebs gleichmäßig Sand gestreut.



Den Sand drückt man mit einem schmalen Tapetenroller gleichmäßig in den feuchten Leim.



Der Bahnsteig ist zum Schutz abgedeckt, da mit einer Tauchsäge eine Nut für Büsche entsteht.



Für die Hecke am Bahnsteig werden aus einer Buschmatte von MBR schmale Streifen gezupft.



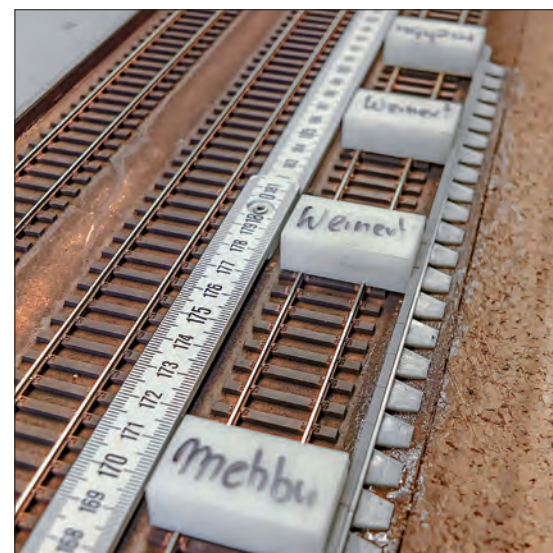
Die Zweige werden sorgfältig in die mit Kleber gefüllte Nut gesetzt und ausgerichtet.

lassenen H-Profilen. Auch das Kopfsteinpflaster endet an der Verlängerung – ab hier erhielt der Bahnsteig nur noch Splitt als Belag.

Die Wahl für die gemauerte Bahnsteigkante fiel auf die mittlerweile nicht mehr erhältlichen Bauteile aus Polystyrol von Brawa. Höhe und Ausführung des Mauerwerks waren genau passend; es ist eigentlich schade, dass dieses Zubehör heute nicht mehr im Programm geführt wird. Daher musste alles im Internet als Gebrauchtware ersteigert werden. Die Bahnsteigkante mit Holzbohlen stammt dagegen von Weinert selbst, sie verbleibt auch zukünftig im Programm. Zum Auffüllen beider Bahnsteige wurde eine breite Holzlatte gewählt, die nach dem

Aufkleben der Bahnsteigoberfläche mit Pflastersteinplatten von Auhagen die passende Höhe wie die Bahnsteigkanten von Brawa erzielte. Mit selbst angefertigten Distanzstücken konnte bei der Montage der Bahnsteigkanten der Abstand zum Bahnsteiggleis exakt eingehalten werden. An zwei Stellen wurden die Bahnsteigkanten für die Überfahrt von Gepäckkarren von einem Bahnsteig zum anderen wie beim Vorbild abgesenkt, was dank der vorgefertigten Bahnsteigkanten von Brawa sehr einfach war. Lediglich das

Selbstangefertigte Lehren mit zwei Nuten für die Gleisprofile und dem erforderlichen NEM-Abstand zu seitlichen Hindernissen waren bei der Montage der Bahnsteigkanten hilfreich.





Brawa hatte einmal schöne Bahnsteigkanten ...



Die Schlusssteine werden betongrau bemalt.



Mit einem Filz legt man die Mauerfugen frei.



Für den exakten Klebeabstand zum Gleis sorgt wieder eine Lehre und zusätzlich Messingprofile.



Ein Sperrholzstreifen dient als Kern für den Bahnsteig. Die Aussparungen sind markiert.



Am Bahnsteigende wurde der Sperrholzstreifen passend zu dem Brawa-Kanten abgeschrägt.



Für den Holzbohlenübergang werden die aus Karton gelaserten Elemente von HMB in der Länge angepasst. Auf der Unterseite müssen sie wegen der auf den Schwellen vorhandenen Gleisbefestigungsschrauben passend angeschrägt werden; ein rechter Winkel sowie Messingprofile als Distanzhalter helfen bei der Ausrichtung.

Anpassen der Pflasterplatten aus Kunststoff gelang an diesen Stellen nur durch das Erwärmen mit dem heißen Luftstrom aus einer Heißluftpistole. Es waren jedoch einige Versuche erforderlich, bis sich die richtigen Formen ergaben und die Pflasterplatten verklebt werden konnten.

Bahnsteigüberdachung

Beim Mittelbahnsteig stand für Rolf Weinert von Anfang an fest, dass der beim Original dachlose Bahnsteig auf seiner Anlage eine Überdachung erhalten sollte. Die Wahl fiel schnell auf das proportional richtig ausgeführte Dach von Auhagen, das sogar Ähnlichkeit mit der Überdachung des Hausbahnsteigs in Syke hat. Beim Zusammenbau des Modells zeigten sich allerdings schon bald die Schwächen des Plastikbausatzes. Der Filigranität geschuldet gibt es kaum stabile Klebepunkte zwischen Säulen und Dachträger, was während der Bastelarbeiten immer wieder für Ärger sorgte.

Aber nach der Ausstattung mit Licht konnte das lange Dach des Mittelbahnsteigs mit viel Geduld in die vorgegebenen Löcher auf der Bahnsteigoberfläche eingesetzt werden, was nun ein perfektes Bild abgibt. Ähnlich ging es auch mit dem Dach des Hausbahnsteigs, dessen Konturen zudem der Gebäudefassade angepasst werden mussten, bevor es seinen Platz am Empfangsgebäude erhielt.

Der Mittelbahnsteig hat vorbildgerecht eine Absenkung am Holzbohlenübergang für die Gepäckkarren erhalten.





Am Hausbahnsteig befindet sich wie beim Vorbild unter der Überdachung zwischen Empfangsgebäude und Toilettenhaus der Treppenabgang zum Mittelbahnsteig.

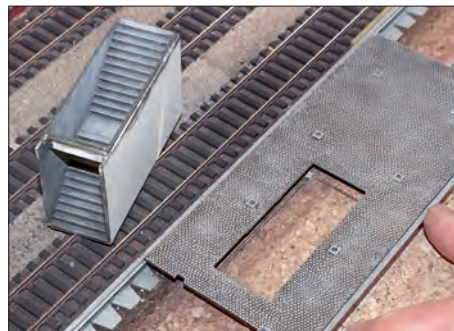


Der Treppenabgang auf dem Mittelbahnsteig erhielt das gleiche Geländer aus Messingätzteilen und Handläufe aus Draht.

Empfangsgebäude von MBZ

Rolf Knipper hatte ursprünglich als Empfangsgebäude einen H0-Bausatz von Auhagen mit typischen preußischen Stilelementen auserkoren. Doch bei den vorhandenen Anlagendimensionen verlor sich das provisorisch zusammengesetzte Modell, der extrem lange Güterschuppen hätte außerdem aus mehreren Bausätzen zusammengesetzt werden müssen, um eine ähnliche Länge wie das Vorbild zu erreichen. So reifte schon bald der Entschluss, bei Thomas Oswald (MBZ) anzufragen, ob er die beiden Originalgebäude in 1:87 umsetzen könnte. Mit seinen umfangreichen Lasercut-Erfahrungen war er in der Tat der richtige Mann – und schon bald stand zumindest ein Pappmodell mit den korrekten Proportionen für die weitere Anlagenplanung und Gestaltung zur Verfügung. Neben diesem Anschauungsmodell wirkte das Auhagen-Modell wie ein Winzling ...

Da genau an der Stelle des Bahnhofsgebäudes ein Stützpfeiler die Sicht auf das imposante Gebäude behinderte, beschloss Rolf Weinert, den Pfeiler zu entfernen und stattdessen von einem Dachdecker einen neuen Eisenträger über dem Anlagenraum einziehen zu lassen. Nun konnte sogar durch eine zusätzliche kleine Verbreiterung an der Anlagenvorderkante der Bahnhofsvorplatz mit seiner langen Zufahrtsstraße und den Allee-bäumen in voller Pracht nachgebildet werden. Während dieser Zeit konnte Thomas Oswald das Empfangsgebäude, den langen Güterschuppen und die beiden



Mithilfe der Bahnsteig-Pflasterplatte von Auhagen mit Abgang werden die Maße festgelegt.



Mit einer Tauchsäge wird das erforderliche Loch für den Treppenabgang ausgeschnitten.



Der Treppenabgang am Hausbahnsteig ist ein Selbstbau aus Faller-Treppen und Bastelplatten.



Der in die Grundplatte eingearbeitete komplette Treppenabgang vermittelt räumliche Tiefe.



Die kleinen Papierkörbe von Weinert erhalten einen Ständer und etwas Abfall im Behälter.



Eine Bohrschablone sorgt für die exakte Position der Stecklöcher bei der Doppelsitzbank.



Ein Blick von der Bahnhofstraße auf das Vorbild – das Empfangsgebäude nebst Güterschuppen aus dem 19. Jahrhundert steht noch heute.



Das Kartonmodell mit einem provisorischen Güterschuppenmodell von Auhagen als Platzhalter vermittelt einen ersten Eindruck.



Zur exakten Platzierung des langen Gebäudekomplexes und für eine saubere Anbindung an die Straße werden Holzleisten aufgeklebt.



Mit 3 mm starken Korkplatten wird auf der Straßenseite das Schmalspurgleis am Güterschuppen auf Schwellenhöhe umschlossen.



Um den Bürgersteig vor dem Gebäude höher zu legen, wurden noch 1 mm starke Korkplatten auf die Korkuntergrundfläche aufgeklebt.



Für den Bürgersteig wurde eine Polystyrolplatte von Auhagen verwendet und für die Rinnsteine die Straßenpflasterplatte von Kibri.



Aus den Pflasterplatten von Kibri entsteht die Straße, zur Fixierung dient ein PUR-PU-Kleber.



Um die sichtbaren Schnittspalten und Stoßkanten zu kaschieren, wird Moltofill verstrichen.

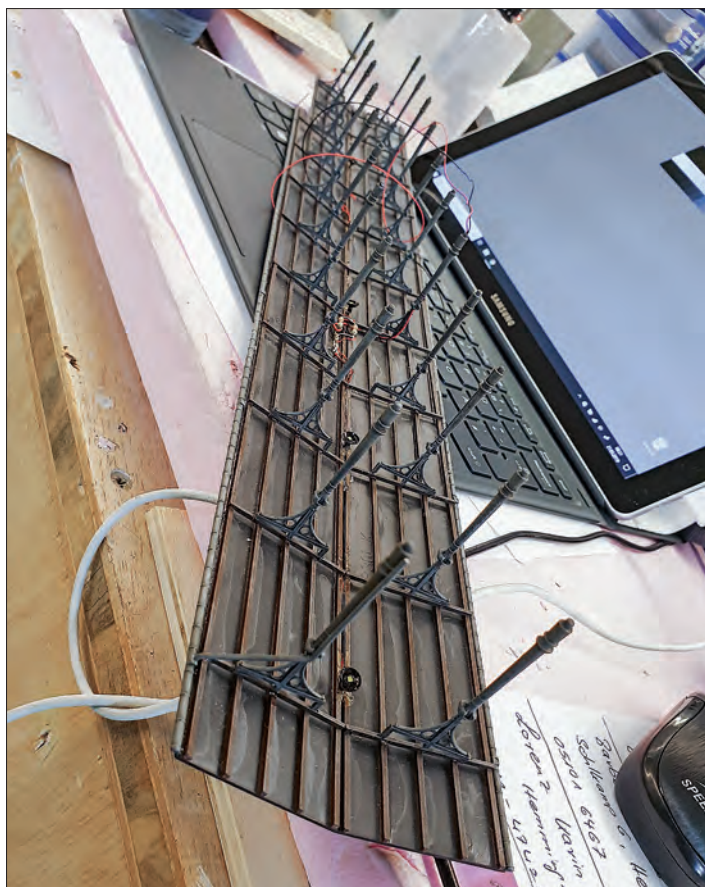


Mit einem feuchten Schwamm werden anschließend die Pflastersteine wieder freigelegt.

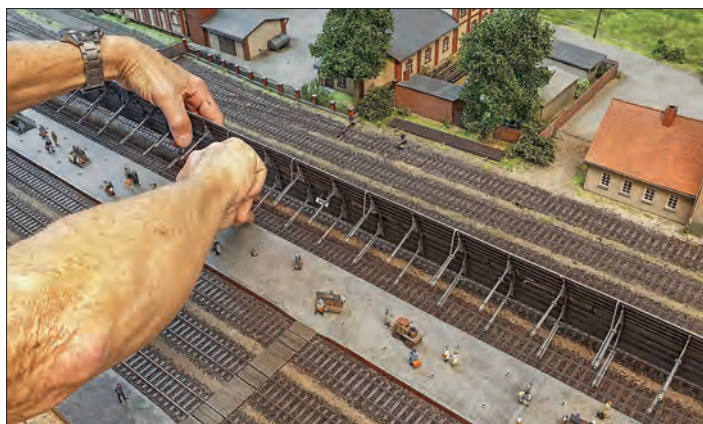


Mit Nitrolack wird nachträglich der Gebäudekarton versteift werden. Nachdem Gehweg und Straße gealtert worden waren, erfolgte die „Belebung“ mit einigen Preiser-Figuren.





Das Bahnsteigdach von Auhagen wurde mit mehreren LED-Lampen ausgestattet, um eine realistisch wirkende Beleuchtung zu erhalten.



Die zahlreichen Stützen verlangen ein sorgfältiges Aufsetzen des Daches.



Mit einem Winkelmaß wird das Dach exakt auf dem Bahnsteig ausgerichtet und bis zum Aushärten des Klebers mit Gewichten beschwert.



Der Mittelbahnsteig hat nur im mittleren Bereich eine Überdachung erhalten. Der übrige Teil ist wie beim Vorbild ohne Dach und gepflastert. An den beiden Enden ist jeweils ein Wasserkran auf dem Bahnsteig platziert, um die Dampflokomotiven mit Wasser versorgen zu können – was aber in der Epoche III wegen der leistungsfähigeren Lokomotiven normalerweise nicht mehr erforderlich war. Die Wasserkräne sind mit einer Signallampe ausgestattet, damit bei Dunkelheit der Lokführer die Position des Armes erkennen und einen Unfall vermeiden kann. Die Modelle stammen aus dem Sortiment von Weinert.

Nebengebäude, das Toilettenhaus und das alte Wirtschaftsgebäude, aus gelasertem Karton anfertigen. Kaum war das Empfangsgebäude nebst Güterschuppen als Fertigmodell eingetroffen, wurde es in das Bahnhofsumfeld integriert – und der Bau des Bahnhofsvorplatzes mit Kopfgleis und Bahnsteig der Kleinbahn HSA konnte beginnen. Immer wieder wurden historische Fotos zu Rate gezogen, ein Besuch des Originals in Syke klärte letzte Fragen.

Da das Bahnhofsgebäudes öfter angefasst werden musste, begannen sich allerdings bei der wenig stabilen Finnpappe die ersten Mauersteine abzulösen. So waren einige Restaurationsarbeiten erforderlich; erst durch eine intensive Tränkung des Kartons mit mattem Nitrolack konnten die Oberflächen stabilisiert werden. Diese Methode ist auch für andere Kartonmodelle sehr zu empfehlen, da der Mattlack die Farben nicht merklich verändert. Vor allem dringt der Lack tief in das stark saugende Material ein, ohne die zahlreichen Schichten der Finnpappe anzulösen. Wenn das Gebäude während des noch nassen Zustandes mehrmals satt beträufelt wird, ergibt sich nach dem Aushärten eine so feste Kartonoberfläche, dass diese sogar mechanisch bearbeitet werden kann.



Der Modellbahnhof Syke führt als Zeitreise zurück in die ausgehenden 1950er-Jahre

Reisen und Güter mit der Bahn

An der vielbefahrenen Magistrale von den Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg Richtung Ruhrgebiet liegt Syke. Während zahlreiche mächtige Dampfzüge und moderne Traktionen möglichst eilig den Ort durchqueren, geht es dagegen im Nahverkehr als Umsteigebahnhof zwischen DB und HSA gemütlich zu.



Am Hausbahnsteig fährt anno 1960 gerade ein Eilzug aus Osnabrück kommend am Hausbahnsteig in Syke ein. Dampfzüge wie die 38 1548 prägen noch den DB-Alltag.

Modernes Wagenmaterial wie die drei- und vierachsigen Umbauwagen setzt die Bundesbahn im Nahverkehr ein. Eine hochmoderne V 100 befindet sich an der Zugspitze und sorgt auf der Weinert-Anlage für Abwechslung im Fuhrpark.

Eine Nahtstelle zwischen Normal- und Schmalspur sollte der kleinstädtische Bahnhof auf dem linken Anlagenschenkel von Rolf Weinerts Anlage werden. Nach langem Suchen fiel die Wahl auf den Bahnhof Syke, zufälligerweise nicht weit weg von Weinerts Wirkungsstätte in Dreye. Er bildete einst den Übergang zwischen der Bundesbahn und der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, kurz HSA genannt. Im Modell wurde großer Wert auf eine möglichst vorbildnahe Umsetzung gelegt, da der Gleisplan aus der Zeit der Reichsbahn und das noch heute stehende Empfangsgebäude Rolf Weinert sehr beeindruckt haben. So sind die Miniaturausführungen von Bahnhofstraße, Vorplatz mit dem Anschlussgleis der HSA, Empfangsgebäude mit angrenzendem Güterschuppen sowie Hausbahnsteig dem Vorbild zum Verwechseln ähnlich ausgefallen – alles im Stil der Zeit um 1960. Das Bahnhofsgebäude nebst Schuppen, aber auch die ehemaligen Wirtschaftsgebäude sind allesamt nach Plänen und Fotos vom Lasercutexperten Thomas Oswald aus Karton nachgebildet worden und zeigen die einst prächtigen Bahnbauten der Preußen für Personal, Reisende und den Bahnhofsvorsteher.

Entgegen dem Vorbild spendierte Rolf Weinert seinem langen Mittelbahnsteig in Syke eine Überdachung. Zwei abgesenkte Übergänge von Bahnsteig zu Bahnsteig für die Gepäckkarren sind vorbildgerecht berücksichtigt worden.

Heute bei den Ökos wieder in aller Munde, 1960 aber eine wirtschaftliche Notwendigkeit: das Fahrrad. Ein Auto konnte man sich damals kaum leisten, also schwang man sich aufs Rad und fuhr zum Bahnhof zur Weiterfahrt mit dem Zug. Entsprechend war der Bahnhof Syke mit Fahrradabstellplätzen ausgestattet.



Der Zugang zum Bahnsteig war bei der Bundesbahn damals noch streng reglementiert. Entweder besaß man einen gültigen Fahrausweis oder man musste als Besucher eine Bahnsteigkarte lösen. Diese nette Szene am Rande des Empfangsgebäudes Syke spiegelt authentisch die damalige Zeit wider.





Der Güterschuppen spielt beim Güterumschlag noch eine zentrale Rolle. Auf der einen Seite sorgt im Bahnhof Syke die Bundesbahn für den deutschlandweiten Warenfluss auf ihren Schienen und auf der anderen Seite nutzt man im Nahverkehr die Straße oder – wie die schmalspurige Kleinbahn Hoya Syke-Asendorf (HSA) – Schmalspurwagen. Ein Gleis führt auf dem großzügigen Bahnhofsvorplatz direkt vor die lange Laderampe des Schuppens.

Bei der Bahn war es einst selbstverständlich, eilige Güter, Postpakete und Reisegepäck mit jedem Personenzug zu transportieren. Der Gepäckkarren und die Papiere stehen am Bahnsteig bereits in richtiger Position für den Gepäckwagen im einlaufenden Personenzug.





Vereinzelte Privatbahnen haben auf einigen Nebenbahnen überlebt, so auch die HSA. An einem einfachen, mit Splitt angeschütteten Bahnsteig endet in Syke die Fahrt für Reisende direkt vor dem Empfangsgebäude der Bundesbahn.

Eine neue Zeit kündigt sich unaufhaltsam an: Statt Schienenausbau verlagert sich der Nahverkehr zusehends auf die Straße. Die Bundesbahn spielt dieses Spiel mit modernen Reisebussen mit. Private Unternehmen nutzen ebenfalls das sich neu entwickelnde Reisegeschäft.



Statt Digitaltechnik ist auf dem Bahnhof in der Epoche III noch Handarbeit gefragt. Dazu zählt auch das Sortieren und Verladen von Waren am Güterschuppen.



Der Güterbahnhof in Syke und seine zahlreichen Einrichtungen

„Güter gehören auf die Bahn“

Dieses Motto, das in Deutschland lange Gültigkeit hatte, war um 1960 noch allgegenwärtig. Für die Verladung von der Fernbahn auf Lkws und umgekehrt waren zahlreiche typische Umschlaganlagen nötig, die man auf jedem größeren Bahnhof antreffen konnte, so auch in Syke. An diesem Ort musste aber ebenso die Schmalspur der Kleinbahn HSA mit zusätzlichen Anlagen berücksichtigt werden.



Der Güterschuppen ist im Bahnhof Syke der zentrale Umschlagort für nässeempfindliche Stückgüter. Güterwagen der schmalspurigen Kleinbahn HSA wie auch Lastwagen können auf der Straßenseite beladen werden, während die DB-Güterwagen auf der anderen Schuppenseite ihr Anschlussgleis haben.

Ein feststehender Überladekran steht im Bereich der Ladestraße. Selbst hier können alle drei Verkehrsarten – Bundesbahn, Kleinbahn und Auto – vom Kran bedient werden, da die Gleise auch für Lastwagen befahrbar sind.





Auf dem Bahnhofsvorplatz kann auf einem Gleis die Ware direkt von der Bahn auf die Straße umgeladen werden, ideal auch für Tankwagen. Am Kopfende ist ein sogenannter Bahnhofswagen, hier ein Klappdeckelwagen, für die Müllentsorgung abgestellt und mit Leiter erreichbar.

Im Gelände der Bundesbahn befinden sich die obligatorische Gleiswage und die Profillehre. Im Bahnhof übernehmen die Rangierfahrten eine Köf II für die DB und eine Dampflok der Bauart Cn2t für die Kleinbahn.

Im freiliegenden Güterumschlagbereich steht der Überladekran im Mittelpunkt. Als zweiter betrieblicher Schwerpunkt ist die Rollbockanlage anzusehen, denn die Güterwagen der Normalspur sollen ohne zusätzlichen Warenumsschlag auf der schmalspurigen Kleinbahn der HSA weiterfahren.

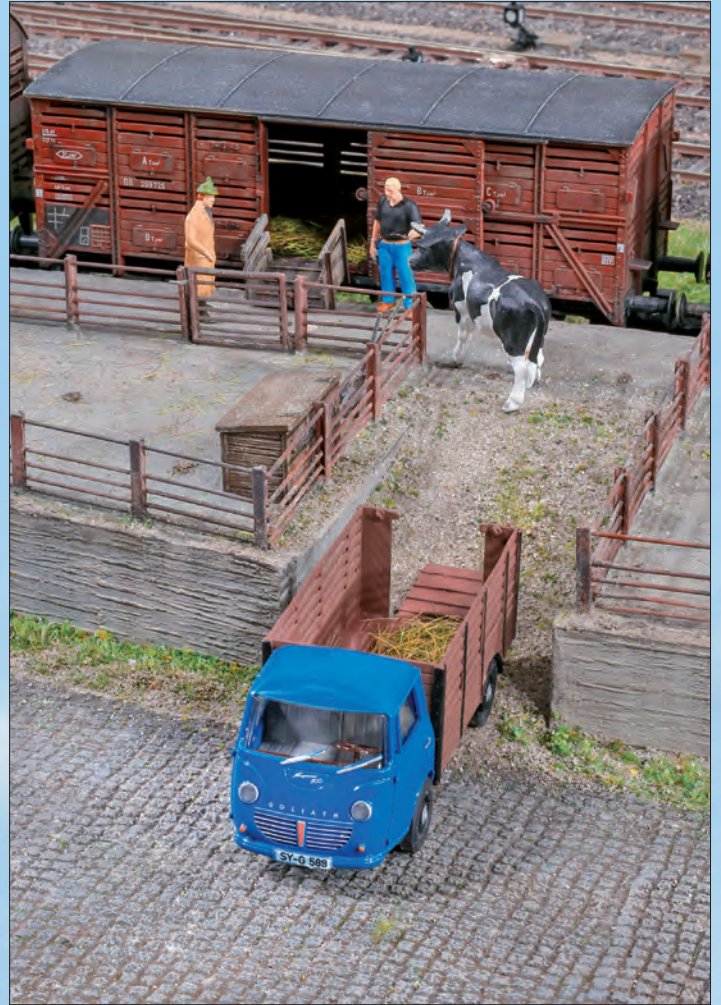




Die Schweineverladung spielt in Syke eine große Rolle. Dafür steht eine große Viehverladerrampe im Güterbahnhof zur Verfügung.



Jedes Schwein, das verladen wird, hält der Lademeister der Bundesbahn auf Papier fest. Auch der Zustand des Tiers wird schriftlich vermerkt.



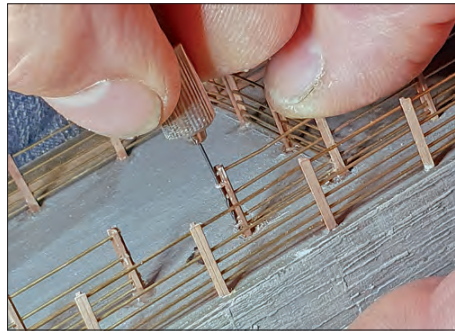
Die Laderampe eignet sich natürlich auch für die Verladung von Kühen. Die hier einzeln angelieferte Kuh wird sofort zum Viehwagen geführt.



Wenn Viehverladetag in Syke ist, herrscht reger Betrieb an der Viehrampe, denn zahlreiche Bauern aus der Umgebung liefern ihre Tiere ab.



Die Viehrampe ist mit Styrodur unterfüttert und erhielt seitliche Betonwände aus Polystyrol.



Für die drehbaren Gatter müssen die Löcher der Türangeln nach dem Verlöten gesäubert werden.



Der Wasserschlauch des Hydranten (aus einem Feuerweherset) entstand aus einem Kabel.



Geländer und Viehwaage sind eigens für die Viehverladeanlage von Rolf Weinert neu entwickelt und in sein Programm aufgenommen worden.



Viel Stroh ist im Viehwagen eingestreut, im Modell eine Mischung aus langen gelben und braunen Fasern. Der dunkle Schweinekot besteht aus Gips.

Wie in jedem Bahnhof spielt auch in Syke der Güterverkehr selbstverständlich eine wichtige Rolle. Hier jedoch begegnen sich gleich drei Verkehrsteilnehmer: die Bundesbahn mit ihrer normalspurigen Eisenbahn, die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf mit ihrem Meter-spurgleis und der Gütertransport auf der Straße. Für alle drei Teilnehmer sind die Bahnhofsanlagen für den Güterumschlag entsprechend angepasst worden.

Ein Güterschuppen für alle

Angelieferte, nässeempfindliche Güter wurden früher bei der Bahn im Güterschuppen angenommen, registriert und zwischengelagert, bis sie ihre Reise weiter fortsetzen konnten. Je nach regionaler Bedeutung fielen die Güterschuppen entsprechend groß aus. Der Schuppen im Bahnhof Syke, der noch heute steht, wenn auch zweckentfremdet, wurde im Laufe seines Lebens sogar verlängert, um dem Güterumschlag aller drei Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Während die Bundesbahn ihr Anschlussgleis auf der Bahnseite hatte, konnten die Schmalspur-Güterwagen der HSA direkt an die Laderampe der Lastkraftwagen gescho-

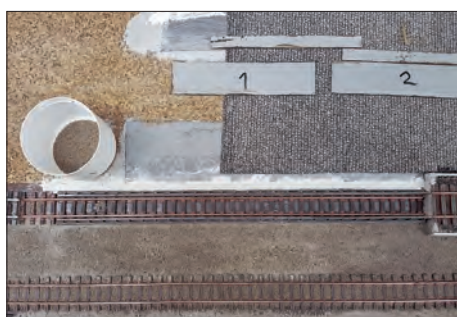
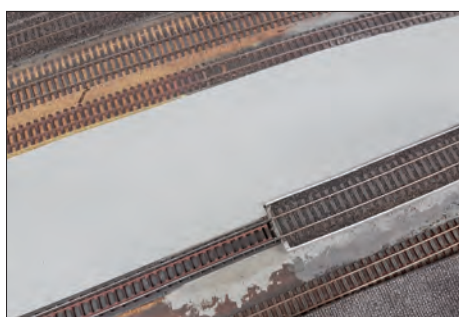
ben werden, denn das Gleis war in den Bahnhofsvorplatz eingelassen. Im Modell ist diese Darstellung vorbildgerecht umgesetzt worden, zumal das Empfangsgebäude mit seinem langen Güterschuppen als Seitenflügel von MBZ maßstäblich als Einzelanfertigung hergestellt worden ist. Rolf Weinert wollte die Vorbildnähe auch im Umfeld des Bahnhofsgebäudes auf seiner Anlage realisiert haben.

Anhand von historischen Fotos und durch eine Ortsbesichtigung konnten die Proportionen auch der angrenzenden Laderampe festgelegt werden, die im Selbstbau aus unterschiedlichen Materialien und aus Polystyrol angefertigt wurde.

Der große Vorplatz am Güterschuppen erhielt wie einst beim Vorbild eine Bedeckung mit Kopfsteinpflaster, die mit Kibri-Kunststoffplatten umgesetzt wurde.



Die Kopframpe ist für eventuelle Militärtransporte eine Pflichteinrichtung bei der Bahn, wird aber natürlich auch für zivile Zwecke genutzt, um mit Fahrzeugen beladene Flachwagen zu entladen.



Auf dem langgezogenen Freigelände des Güterbahnhofs fallen zwei Umladeeinrichtungen sofort ins Auge. Das ist zum einen der feststehende Bockkran, unter dessen Brücke sich sowohl Normal- wie auch Schmalspurgleis befinden, um schwere Güter von der einen auf die andere Bahn hieven zu können. Gleichzeitig ist aber auch das Umsetzen von Gütern von einem Lastkraftwagen auf eine der beiden Bahnen möglich, da die Gleise durch Befestigungen von Straßenfahrzeugen befahren werden können.

Der Bockkran ist ein fein detailliertes Kibri-Modell eines typischen Ladekrans, der an vielen Orten aufgestellt wurde. Uhlenbrock bietet das Kibri-Modell mit einigen Modifizierungen motorisiert an.

In Syke gab es eine Rollbockanlage, um die normalspurigen Güterwagen auch auf den Metergleisen der HSA weitertransportieren zu können, um das zeitraubende Umladen der Güter von einer Spurweite auf die andere einzusparen. Im Modell wurde die bewährte Umsetzanlage von Bemo gewählt, während die kleinen Rollböcke zur Aufnahme der Güterwagen von Weinert stammen.



Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft monatlich frei Haus (statt € 8,50). Ich kann den Bezug jederzeit kündigen

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**



So wurde die kleine Lokstation mit allen erforderlichen Anlagen vorbildgerecht umgesetzt

Heimat für die schmale Bahn

Eigentlich hat der Endbahnhof Syke im Vorbild keine Lokstation. Doch Rolf Weinert wollte zumindest für seine Schmalspurbahn ein kleines Bahnbetriebswerk haben. Daher entstand diese Lokstation mit zweigleisigem Lokschiuppen und Drehscheibe zum Wenden von Loks und Triebwagen sowie als Weichenersatz.



Die kleine Lokstation in Syke ist mit allem ausgestattet, was ein kleines Bahnbetriebswerk benötigt, um Dampflokomotiven und Triebwagen nicht nur abzustellen, sondern auch mit Betriebsstoffen zu versorgen.

Auf das äußere Erscheinungsbild wird bei der HSA großer Wert gelegt. Regelmäßig werden die Personen- und Triebwagen für den Personenverkehr geputzt, was angestellte Frauen übernehmen. Heute genügt es, nur die Fensterscheiben zu putzen.

Drei von sechs Dampfloks der HSA kommen auf den Schmalspurgleisen der Anlage von Rolf Weinert zum Einsatz. In der Lokstation frischen sie ihre Vorräte auf und werden am Wasserkran entschlackt. In der Schubkarre sammelt man die weiter verwendbaren Löschereste aus der Rauchkammer.



Auch die Triebwagen können im Endbahnhof Syke betankt werden. Dazu müssen sie aber ebenfalls in die Lokstation fahren, denn nur hier befindet sich die Dieseltankstelle mit ihrem recht kleinen Vorratstank sowie einigen zusätzlichen Fässern.

Das Beladen der Dampfloks mit Kohle ist echte Knochenarbeit. Kohlengefüllte Bastkörbe werden am Galgenkran auf die Ladebühne hochgezogen und von dort in den Lokführerstand gehievt und ausgekippt.





Der Blick von oben zeigt, dass die drei Abstell- und Behandlungsgleise auf die Drehscheibe zulaufen. So hat man sich eine Weichenstraße eingespart.



Die Positionen von Wasserkran und Bekohlungsfläche direkt an der Ausschlackgrube werden mithilfe einer Dampflok festgelegt. Die Größe des Kohlenlagers ist bereits zu erahnen. Links der Bühne befindet sich ein kleiner provisorischer Haufen für die später dort abgekippte Schlacke.

Weinert bietet als Bausatz eine Kohlenladebühne aus Weißmetall (Art.-Nr. 3353) sowie feine Kohlenkörbe an, die nach entsprechender Lackierung die perfekten Modelle für die kleine Anlage ergeben.

Eine schmalspurige Lokstation der Epoche III benötigt im Prinzip die gleichen Einrichtungen wie die normalspurige Eisenbahn, nur in den Dimensionen etwas kleiner ausgeführt. So hat Rolf Weinert ein kleines Bw auf seiner Anlage verwirklicht, was als fiktive Außenstation des Betriebsbahnhofs in Hoya als Lokstation klassifiziert ist, denn Syke hat niemals eine Lokstation besessen. Dort hat man sich bei der HSA einzig mit einem kleinen Wasserkran zum Auffüllen der Wasservorräte von Dampflokomotiven am Bahnsteigende begnügt.

Die Planung der Lokstation erwies sich für Markus Tiedtke als sehr einfach, da als Vorlage die Anordnung der Anlagen in Hoya herhalten konnte. Ein Lokschuppenzufahrtsgleis dient als Behandlungsgleis, auf dem eine Lok neue Kohle erhalten und gleichzeitig ausschlacken und Wasser aufnehmen kann. Während der etwa 20- bis 25-minütigen Lokbehandlung wird auch die Lösche aus der Rauchkammer entnommen und das Fahrwerk kontrolliert sowie abgeölt.

Alle Bauwerke sind käufliche Modelle, die nur aufeinander abgestimmt werden mussten. Der Intze-Wasserturm stammt beispielsweise von Auhagen, ebenso der zweigleisige Lokschuppen mit Platz für vier Dampflokomotiven. Der Öl- und Materialschuppen nahe der Drehscheibe ist ein Modell von Artitec. Die Länge der Ausschlackgrube wurde den Abmessun-

gen der kurzen Tenderloks angepasst und am Bekohlungsplatz ins Gleis eingelassen. Der Laufbereich um die Peco-Grube erhielt ein mit Ziegelsteinen gepflastertes Umfeld. Die Position des Wasserkrans wurde mittels einer Lok zwischen den beiden Lokschuppengleisen direkt neben der Ausschlackgrube ermittelt.

Für die Bekohlungsbühne konnte auf ein Weinert-Modell zurückgegriffen werden. Es hat auch einen Galgenkran und mehrere Kohlenkörbe zum Transportieren der Kohlen. Weitere Kohlenkörbe ergänzten die Ausstattung der Bekohlung.

Das Kohlenlager erhielt vorbildgerechte Dimensionen, denn es gab früher eine wichtige Faustregel, dass die Kohlenvorräte für mindestens sechs Wochen Bahnbetrieb ausreichen sollten. Der neue Kohlenberg wurde aus Styrodur geformt, ebenso der kleine Löschehaufen unterhalb der Bekohlungsbühne. Als Basis für den Schlackehaufen links neben der Bühne diente ein Plastikhaufen aus der Bastelkiste, der mit einem Gemisch aus Asche und feinstem Sand bestreut wurde. Die Lösche ist fein gemahlener Kohlenstaub; die Steinkohle bietet Asoa an.

Das Besanden findet im Lokschuppen statt, der auch eine Inneneinrichtung mit Werkbänken und Werkzeugen erhielt.

Eine H0m-Drehscheibe entsteht

Kleine Schmalspurlokomotiven sollten möglichst gedreht werden, da sie immer mit der Rauchkammer vorraus fahren sollten. Im Bahnhof Syke übernimmt die dort in der Lokstation eingebaute Drehscheibe gleichzeitig auch eine Verteilerrfunktion. Mit ihr hat sich die Bahngesellschaft zwei Weichen und Platz für die erforderliche Weichenstraße in der Lokstation gespart.

Da es kein ansprechendes Modell einer Schmalspurdrehscheibe in H0 gibt, hat Rolf Weinert beschlossen, die Peco-H0m-Drehscheibe als Basis für seine neu anzufertigende Drehscheibe zu wählen. Die bewährte Technik hat er übernommen, aber die viel zu flache Drehscheibengrube durch eine neue, aus Aluminium gedrehte, ersetzt, bei der er die originale Peco-Achsaufnahme mit den beiden Stromzufuhrleisten für das Gleis auf der Drehbrücke ausschnitt und als Kern in die neue Grube einarbeitete. Natürlich hat er in seinem Betrieb die dafür erforderlichen Werkzeugmaschinen, sodass er aus dem Vollen schöpfen konnte.

Wichtig war ihm das Aussehen einer Drehscheibe mit einteiliger Brücke, so, wie diese im 19. und beginnenden 20.



Der große Kohlenberg im Lager sowie der kleine Löschehaufen unterhalb der später zu setzenden Ladebühne bestehen aus Styrodur. Der Schlackeberg links ist ein übriggebliebenes Plastikteil.



Nachdem auch die Grundplatte des Wasserkrans direkt an der Schlackegrube Platz genommen hat, werden die Ritzen vorsichtig mit Sand aufgefüllt und mit einem Spachtel glatt gestrichen.



Die Kohlenlagerplätze erhalten in der Schlussphase der Gestaltung ihre letzte Kohlenschicht, während der Löschehaufen unter der Bühne mit feinstem Kohlenstaub als Löscheimitat bedeckt wird.



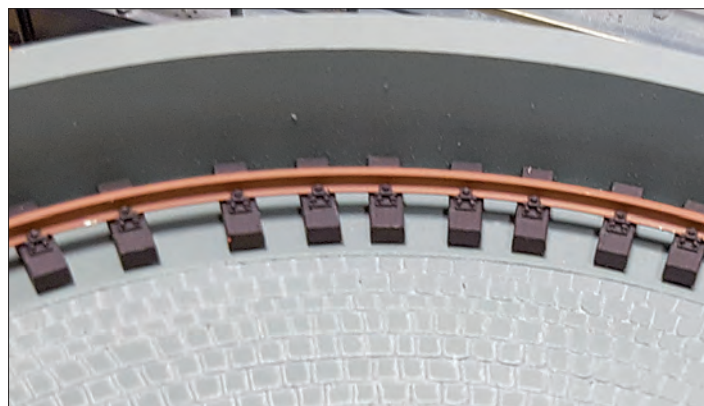
Die Drehscheibe dient auch als Weiche zum Verteilen der Loks auf die Gleise.

Die Drehscheibengrube ist komplett neu aus Aluminium gedreht worden, um die typische Trichterform einer alten Drehscheibe zu erhalten. Das Kopfsteinpflaster besteht aus geritztem Moltofil.

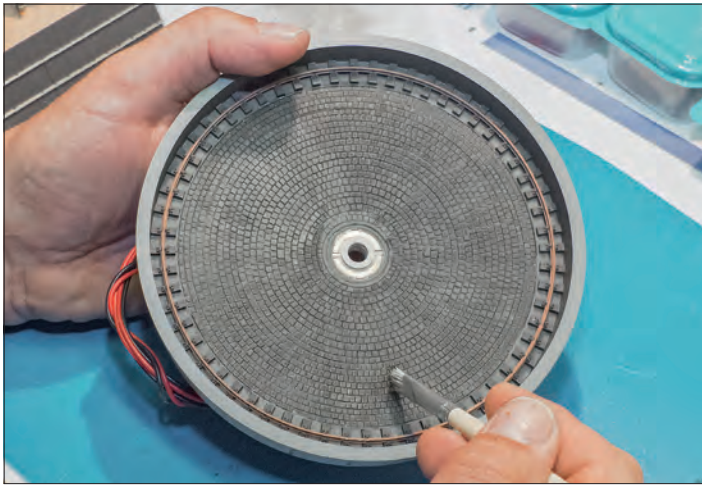
Jahrhundert verbaut worden sind. Die Gruben der Drehscheiben waren V-förmig und der Boden in der Regel mit Ziegel- oder Kopfsteinen gepflastert; Rolf Weinert wählte Kopfsteinpflaster. Dafür trug er nach Fertigstellung der Aluminiumgrube eine 1,5 mm dicke Schicht Moltofil kreisförmig auf. Um eine gute Haftung zu erhalten, raute er zuvor den Aluminiumboden auf. Nach dem Aushärten des Moltofil ritzte er mit einem Stechzirkel in Abständen der gewählten Steinbreiten Kreise als Fugen. Die senkrechten Fugen musste er allerdings einzeln ritzen. Nach getaner Arbeit wurde mit Tiefengrund das Moltofil verfestigt.



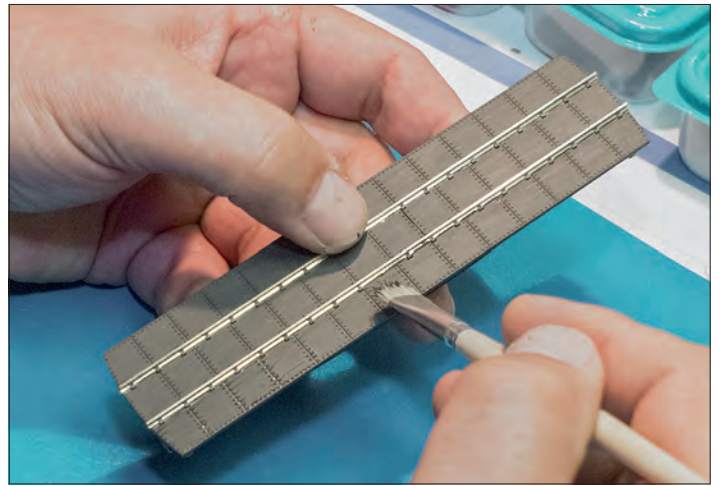
Die Achsführung nebst Stromzufuhr für die Bühne stammen vom Original.



Die Schwellen sind aufgefädelt und müssen in Position gebracht werden.



Erst durch die Bemalung und dezente Alterung mit Acrylfarben erhalten die kleine Drehscheibengrube und ihr Gleis ein realistisches Aussehen.



Die H0m-Drehscheibenbühne benötigt natürlich auch eine neue Lackierung mit anschließender Alterung der Blechabdeckungen.

Die vorhandene, nun viel zu flache Drehbrücke wurde nach unten hin verlängert und der neuen Grubenform angepasst. Ein neues Gelände aus Messing rundet die Drehscheibenbrücke ab.

Die Laufschiene in der Grube musste natürlich auch neu angefertigt werden, um dem Aussehen einer maßstäblichen Drehscheibe zu entsprechen. Für das Biegen des runden Schienenprofils konn-

te Rolf Weinert auf Biegewerkzeuge aus seiner Gleisproduktion zurückgreifen und erzielte damit eine spannungsfreie, kreisrunde Schiene. Auf die fädelt er abgelängte Schwellen und klebte schließlich den Schienenring mit Schwellen in die vorlackierte Drehscheibengrube.

Erst nachdem die komplett überarbeitete Drehscheibe funktionsfähig und die Grube in die Anlage eingebaut worden

war, konnten die abgehenden Behandlungsgleise exakt Richtung Lokschuppen und seitlichem Abstellgleis mit Betankungsanlage verlegt werden.

Die Betankungsanlage ist ein überarbeitetes Busch-Modell mit Betonfundament aus Polystyrolplatten. Zusätzliche Fässer und eine Handpumpe, ebenfalls von Busch, komplettieren die Anlage für die Triebwagenbetankung.



Die Lokstation orientiert sich in Größe und Anordnung der Anlagen an der Vorbildanlage in Hoya. Ein kleiner Wasserturm rundet das Ensemble ab.

Viele Weinert-Modelle zeigen auf der Anlage beim Fahrbetrieb ihr ganzes Können

Bahnverkehr rund um Syke

Auf den langen Bahnstrecken der Anlage herrscht viel Abwechslung im Bahnbetrieb. Auch wenn erst der linke Anlagenschenkel komplett fertig gestaltet ist, so zeigt sich bereits, dass die vorbildgetreuen Personen- und Güterzüge beim Betrachten der zahlreichen Anlagenmotive fast schon zur Nebensache werden.



Die 41 029, ein Lokmodell von Weinert, hat mit ihrem Kühl- und Fischzug von Bremen kommend die Einfahrt des Bahnhofes Syke erreicht.

Ein langer Kohlenzug mit einer 50.40 an der Spitze fährt durch den Bahnhof. Die Franco-Crosti-Lok entstand mit einem Weinert-Umbausatz aus einem Roco-Modell.

Im Nahverkehr immer noch unverzichtbar ist die BR 74, hier ein dezent gealtertes Modell von Weinert. Sie überquert mit einem Güterzug den Bahnübergang am Bahnhof Syke.





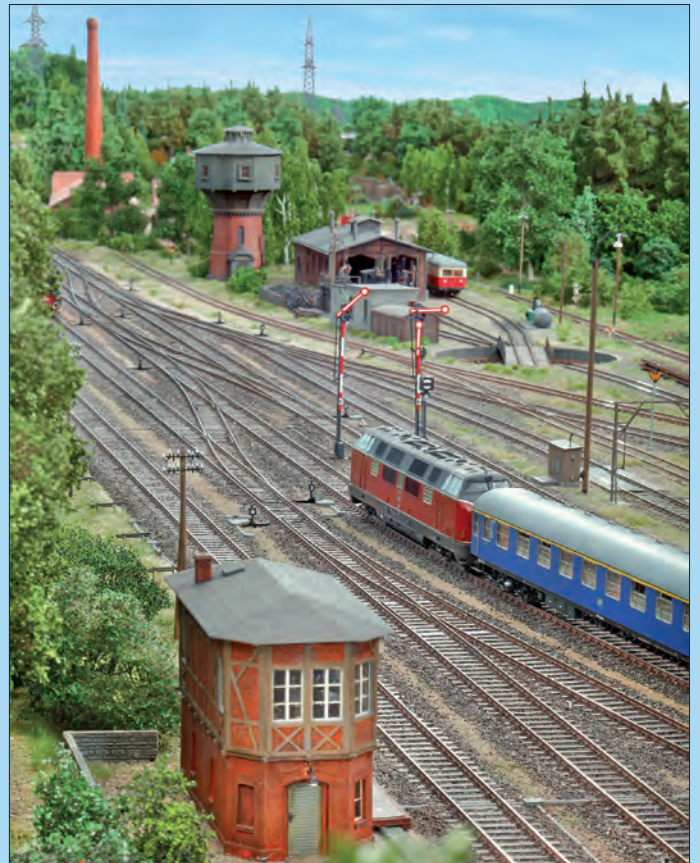
Am Ende des langen Mittelbahnsteiges steht ein preussischer Wasserkran, der von einem ebenfalls preussischen Wasserturm aus dem 19. Jahrhundert gespeist wird. Während der Wasserkran bei Weinert erhältlich ist, ist das Bochmann und Kochendörfer-Modell des Wasserturms schon lange vergriffen.



Die Köf II sorgt in Syals Rangierlok für die Zustellung der einzelnen Güterwagen und für das Zusammenstellen der Züge innerhalb der Bahnhof.



Im Gelände der Freiladegleise befindet sich auch eine Rollbockanlage zum Umsetzen der DB-Regelspurwagen auf die Rollböcke der Schmalspurbahn.



Der Bahnhof besitzt zwei Stellwerke, jeweils eines an jeder Bahnhofs- ausfahrt. Weichen und Signale werden von hier über Seilzüge gestellt.



Mit dem von Rolf Weinert entwickelten Gleissystem „Mein Gleis“ können vorbildgerechte und zierliche Fahrwege auf allen H0-Anlagen verbaut werden.

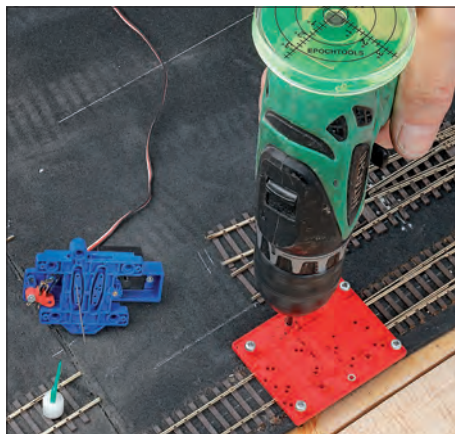
Weinert für H0, Peco für H0m, Auhagen für H0f und ein Eigenbau für die Lehmgrube

Gleise für gleich vier Bahnen

Auf der Weinert-Anlage kommen vier verschiedene Gleissysteme zum Zuge. Eins davon vertreibt Weinert als Generalimporteur, eines stellt die Firma selbst her, eines wurde speziell für diese Anlage angefertigt und eines stammt von Auhagen. So konnte Rolf Weinert bei seinem Gleisbau aus dem Vollen schöpfen.



Schallschluckendes Regenerat-Gummi von Weinert als Gleisbett wird in Streifen geschnitten.



Für den einfachen Einbau des Unterflurantriebs hat Weinert eine Bohrschablone entwickelt.



Mit einem Winkelschrauber kommt man zum Fixieren der Bohrschablone auch unter Brücken.



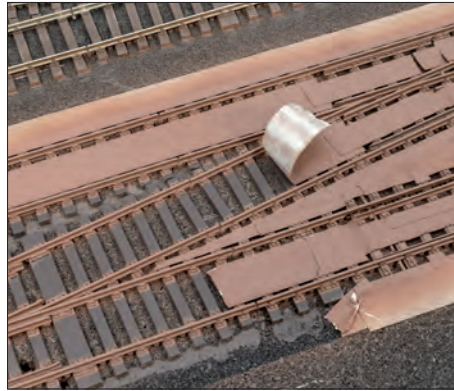
Gleich drei verschiedene Spurweiten sind auf der Anlage von Rolf Weinert zu finden. Während die Bundesbahn auf Normalspurgleisen fährt, rollen die Züge der Kleinbahn HSA auf H0m-Gleisen. Die Feldbahn der Ziegelei kann es sogar mit 6,5 mm noch kleiner, die Auhagen-Modelle sind um Standmodelle.



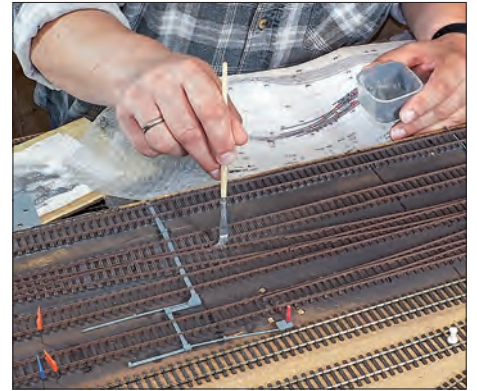
Die aufgebockten Normalspurwagen befördert die HSA auf ihrem Schmalspurgleis von Syke kommend Richtung Hoya und passiert dabei eine regionale Ziegelei. Der vierachsige Pufferwagen zwischen Dampflok und Güterwagen ist eine Eigenkonstruktion der HSA und im Modell eine Weinert-Neuheit.



Sind alle Gleise verlegt, werden die Schwellen mit Kreppband vor dem Lackauftrag abgedeckt.



Nach Abziehen des Kreppbandes sind nur Schienenprofile und Stühlchen mit Farbe bedeckt.



Nun kann das Altern der Schwellen und das Hervorheben aller Details mit Farben beginnen.

Im Nachhinein hört sich es ein wenig ungewöhnlich an: Rolf Weinert wollte eigentlich nie ein eigenes Gleissystem entwickeln. Aber er war mit keinem bislang angebotenen Gleissystem zufrieden. Das war für ihn eigentlich kein Problem, aber mit dem anstehenden Bau seiner Anlage wollte er vorbildgerechte und zierliche Gleise und hatte deshalb bei Peco angefragt und auch gleich Lösungsvorschläge vorgetragen. Dort stieß er jedoch auf taube Ohren. So blieb ihm nichts anderes übrig, als ein eigenes Gleissystem zu entwickeln, das seinen hohen Ansprüchen genügen sollte. Das war aber ein Wagnis, denn schließlich ist Rolf Weinert auch Kaufmann, der auf die Kosten achten muss. Und Erfahrungen in der Gleisherstellung gab es bislang nicht.

Entstanden ist „Mein Gleis“ – inzwischen ein umfang- und variantenreiches H0-Gleissystem –, das alles bei weitem toppt, was es bis heute gibt, und es wird ständig weiterentwickelt. Sein Wagnis hat sich in meinen Augen gelohnt. Beim Betrachten der zierlichen Gleise auf seiner Anlage fallen zwar die vielen vorbildgerechten Details erst beim zweiten Blick auf, dann aber gerät man ins Schwärmen und merkt zum eigenen Leidwesen, dass man sich jahrzehntelang mit primitiven Modellgleisen zufrieden gegeben hat, obwohl erheblich mehr geht!

Alle sichtbaren H0-Gleise auf der Anlage sind natürlich mit Weinert-Gleisen verlegt worden. Dabei konnte Rolf Weinert eine Menge an Erfahrungen sammeln, die in die laufende Weiterentwicklung seines Gleissystems eingeflossen sind, denn nur er hat alle Gleise auf seiner Anlage verlegt. Verschiedenlange Weichen und Kreuzungsweichen sind verwendet worden. Durch das leicht flexible Schwellenbett konnten in besonderen Fällen einige Weichen auch in ganz sanften Bögen verlegt werden, um ein harmonisches Gleisbild zu erzielen.



Erst nachdem das Gleisumfeld eingesandet worden ist, beginnt man mit dem Einschottern.



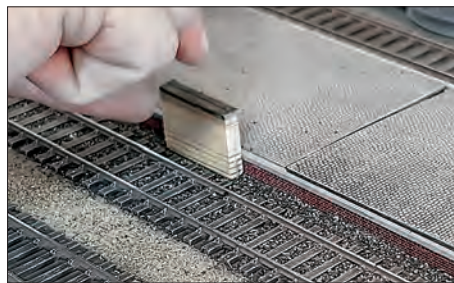
Das Verteilen zwischen den Profilen ist wegen der zierlichen Kleiseisen etwas fummelig.



Für das Glätten von Sand- und Schotterflächen hat man sich Andrückhilfen aus Holz gebastelt.



Mit der Form eines kleinen Schiffchens kommt man durch dessen Spitze an jede Weiche heran.



Der Schotter wird mit einem schmalen Brettchen zwischen Schwellen und Bahnsteig glattgedrückt.



Eine Zahnbürste mit Gleitklötzchen und passender Höhe befreit die Kleiseisen vom Schotter.



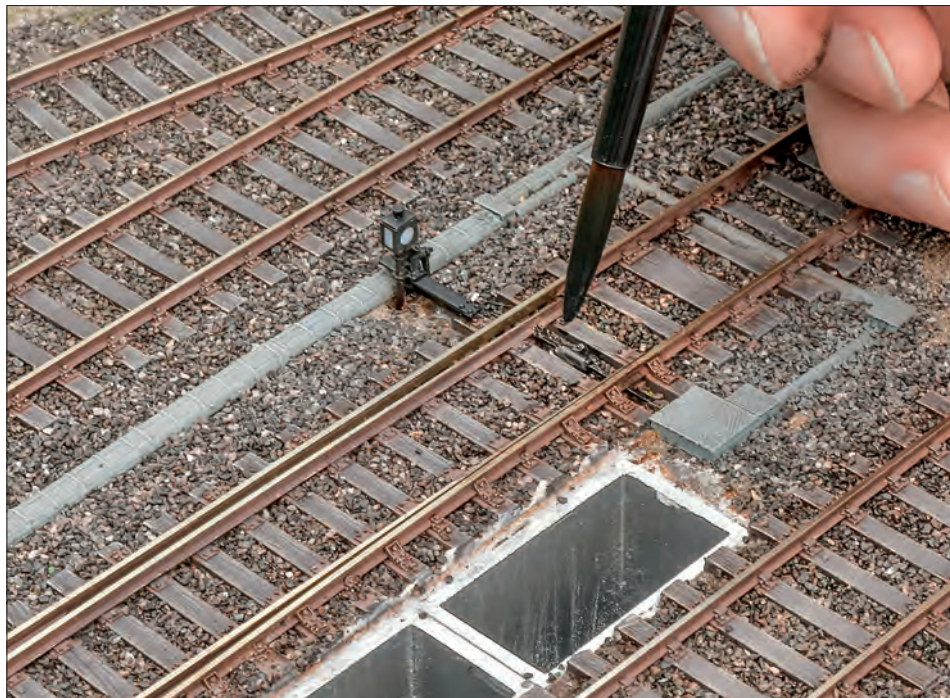
Manchmal verklemmen sich Schottersteine. Die entfernt man dann mit gleitendem Fingernagel.



Nachdem die Schienen vom Schotter ordentlich gereinigt sind, beginnt das Verkleben.



Beize mit verdünnter Rosttonfarbe wurde zum Abschluss als Flugrost mit Pinsel aufgetragen...



... Dieses Gemisch zieht in das Schotterbett ein und ergibt einen dezenten Flugrosteffekt. Mit Seidenmattschwarz imitiert man schmutziges Öl und pinselt es bei den Weichen auf die beweglichen Teile.



Viele Schmalspurgleise lagerten bis zum Schluss auf einer Sandbettung, da die Fahrzeuggewichte sich über all die Jahre nicht erhöht haben. Somit sind auch die H0m-Gleise von Peco mit einem selbstangemischtem Sand bestreut worden (unten). Mit Streiflicht kontrolliert man, ob die Oberflächen glatt geworden sind (links).



Im Schattenbahnhof liegen allerdings die Code-75-Gleise von Peco. Für seine Schmalspurbahn griff er ebenfalls auf Peco zurück, stattete sie aber mit seinen eigenen Unterflur-Weichenantrieben aus.

Alle Gleise liegen auf Regenerat-Gummi, um die Schallübertragung der fahrenden Bahnfahrzeuge auf den Holzunterbau zu minimieren. Ganz gelingt es nicht, aber in Verbindung mit dem dauerelastischen Kleber von Weinert beim Schotterbett und unter Verzicht der Schienennagelung zugunsten von ebenfalls flexiblen Haftklebern wie Pattex reduziert sich der Schallpegel merklich. Das kommt vor allem in den Schattenbahnhöfen ohne Schotterbett voll zum Tragen.

Für die Montage seiner Unterflurantriebe hat Rolf Weinert ebenfalls ein durchdachtes System entwickelt, das die Montage erheblich vereinfacht und beschleunigt. Eine spezielle Bohrschablone bildet dabei das Herzstück, denn wenn mit ihrer Hilfe genau senkrecht die notwendigen Bohrungen ausgeführt werden, stellen sich keine Montageprobleme ein.

Beim Einschottern der Gleise muss man allerdings bei den zierlichen Stellstangen etwas Vorsicht walten lassen, damit keine kleinen Schottersteine in den Kreuzungsweichen irgendwo unterkriechen können. Zur Vorsicht deckt man die Bereiche der Stellstange mit Klebeband vor dem Einschottern ab.

Ist der erste Klebegang nach dem Einschottern erfolgt, müssen die stellbaren Schienenprofile in den Weichen wieder



Die Feldbahn der Ziegelei musste keine Fahrfunktionen haben. Somit fiel die Wahl auf die Standmodelle von Auhagen und deren Feldbahngleise. Während die Gleislage in der Lehmgrube sich beim Vorbild häufig ändert, sind die Gleise in der Ziegelei fest verlegt und mit Sand/Splitt bedeckt.

gangbar gemacht werden. Gleiches gilt auch nach dem zweiten und dritten Klebevorgang, denn der wässrige Kleber – mit Fließverbesserer noch fließfähiger eingestellt – findet seinen Weg in jede Ritze, was er ja auch beim Schotterbett machen soll, aber was bei den Weichenprofilen unausweichlich zum Verkleben führt.

Das mehrmalige Kleben ist allerdings für ein stabiles Schotterbett unabdingbar, weshalb unter den erfahrenen Profibauern die Devise gilt: „dreimal Kleben!“



Die Auhagen-Gleise werden modular verlegt und mit Uhu Por auf das Styrodur geklebt.



Nach dem Einsanden müssen im noch feuchten Sand die Gleise wieder gereinigt werden.



Für den Eimerkettenbagger gibt es keine versetzbaren Gleise mit Stahlschwellen, wie sie beim Vorbild häufig vorkommen. Rolf Weinert entwickelte kurzerhand die notwendigen Stahlschwellen.



Die aus Messing gegossenen Stahlschwellen werden auf zwei Code-60-Profile aufgefädelt.



Drei Leisten als Distanzstücke helfen beim Verlöten der Kleisen mit den Schienenprofilen.

Mechanische Seilzüge – ob in Kanälen oder offen geführt – müssen sorgfältig geplant sein

Details am Rande der Gleise

Früher wurden bei der Bahn die Signale und Weichen mechanisch geschaltet. Im Modell kann man die dafür notwendige Seilzugtechnik wunderbar nachbilden, denn Weinert hat ein umfangreiches Sortiment an Ausstattungssachen für diese alte Schalttechnik – und die dürfen natürlich auf der Anlage nicht fehlen.

Das nördliche Einfahrtsignal für den Bahnhof Syke ist geschlossen und hat den modernen VT 11.5 als TEE-Zug ausnahmsweise mal zum Stehen gebracht. In der Epoche III noch üblich sind Telegrafeneleitungen für die Bahnkommunikation. Den hölzernen Modellmast mit Messinggusstraversen bietet Weinert an.

Aus Osnabrück kommend erreicht der Gegenzug des TEE den Bahnhof Syke. Unser Augenmerk liegt aber mehr auf der perfekten Gestaltung des Gleisumfeldes mit Seilzügen für die Weichen und dem Einfahrtsignal nebst Vorsignal jenseits des Tunnels.





Das Richtung Bremen stehende Stellwerk ist ein Modell aus gelasertem Karton von Stangel. In Syke werden alle Weichen und Signale in beiden Stellwerken noch mechanisch geschaltet. Zahlreiche Seilzüge benötigt man allein für die Weichenstraßen und Signale Richtung Bremen. Beim Vorbild wurden sie aus dem Stellwerk kommend unter dem niedrigen Vorbau umgelenkt und ins Freie geführt. Im Modell ist das weitgehend nachgebildet worden.



Eine Augenweide auf jeder Modellbahnanlage sind offen geführte Seilzüge für Weichen und Signale. Weinert hat ein großes Sortiment zur perfekten Nachbildung.

Der Nahgüterzug nach Bremen hat freie Fahrt, wie die Signalstellungen zeigen. Sämtliche Signale auf der Anlage sind funktionsfähig und stammen aus dem Weinert-Programm. Alle Modelle hat Rolf Weinert selbst gebaut und lackiert.

Für jeden Schaltungspunkt sind im Modell immer zwei Drähte dicht nebeneinander gezogen worden. Sie kommen aus den Blechkanälen, die scheinbar den umgelenkten Draht unter den Gleisen geschützt führen.

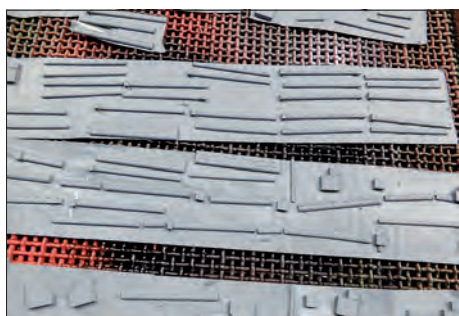




Die Kanäle werden passend zusammengestellt.



Die Schwellenlage bestimmt den Kanalverlauf.



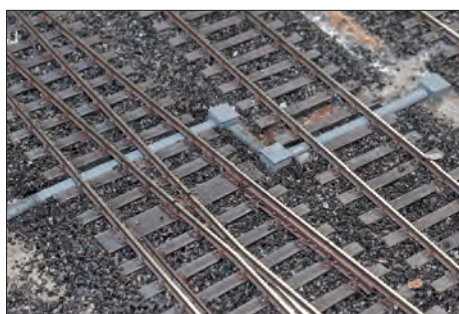
Alle ausgewählten und teilweise schon vorbereiteten Kanalelemente werden vorab lackiert.



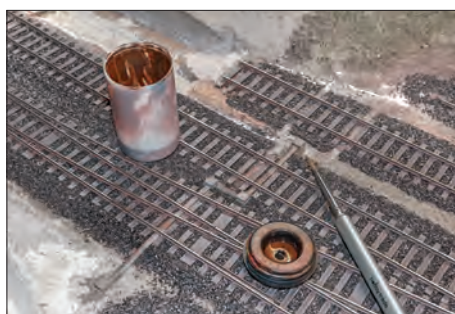
Mit zunehmender Anzahl der Kanalabgänge werden die Röhren und Kästen immer kleiner.



Das passende Weichenvorfeld im südlichen Bahnhofsteil wird von nur einem Stellwerk überwacht. Zu beiden Seiten des noch nicht vorhandenen Bahnübergangs liegen die ersten Seilzugkanäle.



Manchmal sind Seilumlenkungen bei der Führung unter den Gleisen hindurch unvermeidbar.



Mit verdünntem Rostton lasiert man die Blechkanäle mehrmals je nach Verschmutzungsgrad.

Ein feindetailliertes Gleis verlangt neben einem glaubwürdigen Schotterbett auch ein vorbildorientiertes Gleisumfeld. Dazu gehören je nach Epoche Seilzüge für mechanisch gestellte Weichen und Signale oder Kabelkanäle für Stromleitungen. In Syke ist auf der Weinert-Anlage noch die mechanische Stellwerkstechnik der Vorkriegszeit vorhanden. Da die Drahtseile zum Stellen stets einen geraden Weg nehmen, sind durch die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten immer wieder Sonderlösungen nötig, für die aber in der Fachpresse kaum Beispiele gezeigt werden. Daher muss man sich als Anlagengestalter intensiv mit diesem Thema beschäftigen, um die scheinbar simple Stellwerkstechnik im Modell glaubwürdig umsetzen zu können.

Auf der Weinert-Anlage sieht man, dass es zum Teil recht verwinkelte Wege für die Drähte gibt. Zur Unterquerung der Gleise verlaufen die Drähte geschützt vor Schmutz und Schottersteinen in Blechabdeckungen. Weinert hat neben den Nachbildungen verschieden breiter Blechkanäle auch die erforderlichen Rollenkästen, unterirdische Druckrollen für Umlenkungen sowie Weichenantriebskästen aus Weißmetall im Programm.

Blechabdeckungen sind bei der Bahn allerdings nur dort anzutreffen, wo die frei laufenden Drahtseile für Menschen zu einem Hindernis werden können. In der Regel verlaufen die Drahtseile hingegen offen. Halter mit Seilrollen stehen in regelmäßigen Abständen und sorgen für eine einwandfreie Stelldrahtführung. Weinert bietet für die vorbildorientierte Umsetzung ebenfalls verschiedene, oberirdische Rollenhalter und Druckrollen sowie Spannwerke für Signale und Weichen an.

Die Bauteile verlocken dazu, auch die zierlichen Drahtzüge nachzubilden. Diese Arbeit hat sich Rolf Weinert tatsächlich gemacht und für die Drahtzüge echten, 0,15 mm dicken, verzinkten Erodierdraht genommen, der auf Spannung gebracht, zusammen mit den Weinert-Bauteilen täuschend echt die Anlagen eines mechanischen Stellwerkes nachbildet.

Ausgangspunkt für die Drahtzüge ist ein Festpunkt, in der Regel das Ende eines Blechkanals. Der Draht wird dort an einem kleinen Nagel befestigt und von einem Seilrollenhalter zum anderen bis

Erst bei näherer Betrachtung erkennt man die zahlreichen Details rund um das Gleisfeld. Das Zubehör von Weinert in Kombination mit den vorbildnahen Gleisen, ebenfalls von Weinert, ergibt ein perfektes und nahezu vorbildgerechtes Bahnumfeld im Maßstab 1:87.





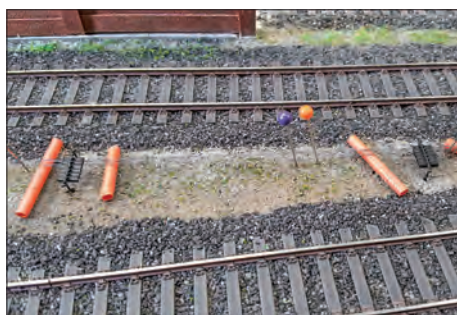
Mit viel Fingerspitzengefühl hat Rolf Weinert die Seilzüge mit feinstem Draht nachgebildet. Hilfsmittel sorgen für einen gleichmäßigen Verlauf.



An einem Endpunkt fest fixiert wird der Draht mittels Feder am anderen Ende auf Spannung gebracht, um so einen strammen Draht zu erhalten



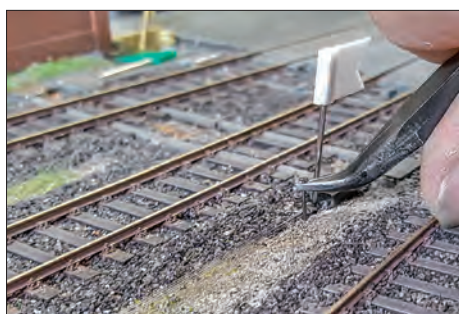
An den Federenden führt der Draht wieder zurück. Doch erst muss er überall geklebt werden.



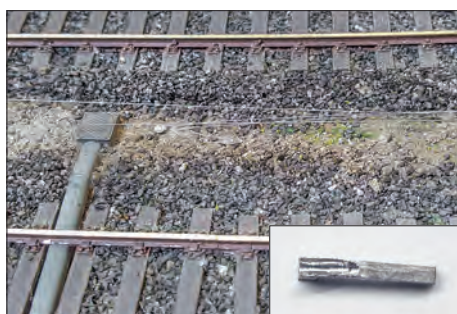
Kleine Röhren helfen die richtige Höhe beim Kleben unterhalb der Halter einzuhalten.



Am Druckrollenkasten sorgen beim Verkleben Nadeln für einen gleichmäßigen Seitenabstand.



Am Anfang und am Ende wird ein Nagel als Festpunkt für den Draht in den Boden gedrückt.



Ein teilweise ausgefräster Kabelkanal deckt den Nagel mit dem umgelenkten Drahtende ab.



Für jedes Drahtpaar dient ein kleiner Nagel als Endpunkt, damit der Drahtabstand gleichbleibt.



An Übergängen imitiert bei Entwässerungsgräben ein Kunststoffrohr einen Wasserdurchlass.



Kilometersteine stehen nicht nur wechselseitig auf Bahnstrecken, sondern auch in Bahnhöfen.



Kleine Details von Weinert beleben am Schienenrand jede Anlage. Hier sind es die vom Rangierer seitlich neben den Gleisen abgelegten Hemmschuhe sowie der Hemmschuhhalter als Sammelpunkt.

Der abgestützte Telegrafmast zeigt: Hier endet die Freileitung und es geht unterirdisch im Tunnel weiter. Auf eine Darstellung der Leitungen wurde aus praktischen Gründen verzichtet, da man beim Greifen mit der Hand die zierlichen Fäden schnell übersieht.

zum Endpunkt geleitet. Hier setzt man erneut einen Nagel, um den der Draht vorsichtig herumgelegt den gleichen Weg wieder zum Ausgangspunkt zurücklegt. Dort wird er schließlich am ersten Nagel endgültig fixiert.

Federn am Ende des ersten Weges sorgen für eine ausreichende Spannung des Drahtes, sodass er unter Zuhilfenahme von kleinen Distanzstücken in der Höhe gleichmäßig gehalten, mit Sekundenkleber unter jeden Seilrollenhalter fixiert werden kann. Nadeln sorgen für den gleichmäßigen Seitenabstand.



- MBR Blumen / MBR Flowers
- Sträucher / Shrubbery
- Kleine Büsche - Paket 3 stück / Little Bushes - Set 3 pieces
- Große Büsche - Paket 3 stück / High Bushes - Set 3 pieces
- Blätter / Leaves
- Laubbäume / Deciduous trees
- Nadelbäume / Coniferous tree
- MBR flock
- MBR Grasbüschel / MBR Clumps of grass
- MBR Grasmatten / MBR Grass mats



MBR model Bartosz i Maciej Radke Sp. j.
ul. Świerkowa 5
62-081 Przeźmierowo
Polen

Ust. Id: PL7811961240
mail: mbrmodel@gmail.com
orders.mbrmodel@gmail.com
WWW.MBRMODEL.EU





Den Bahnübergang in Syke bedecken Pflastersteine. Der Fußgängerweg ist nur einseitig vorhanden und optisch mit Platten von der Straße abgegrenzt.

Ein gepflasterter Bahnübergang entsteht im Selbstbau

Sichere Kreuzung

In Syke kreuzt eine belebte Ortsstraße die Bahntrasse. Zwei Schrankenbäume mit Gitterbehang versperren den Autos und Fußgängern die Überquerung der Gleise während des Bahnbetriebs.

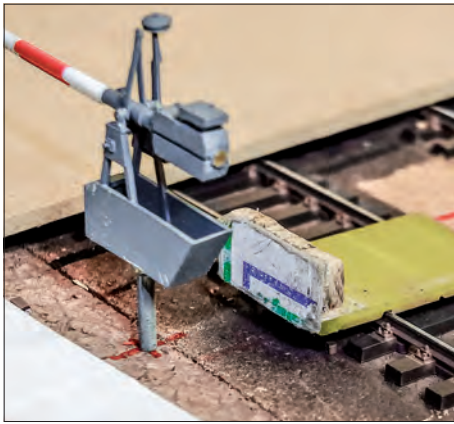


Die Pflastersteine der Straße verlaufen nicht bis an die Schienenprofile. Stattdessen decken große Platten die Schienenverschraubungen im Bereich der Fahrbahn ab. Auch die seitlichen Aufgleitflächen für entgleiste Wagen oder hängende Kuppungen zwischen den Schienen sind schräg stehende Platten.

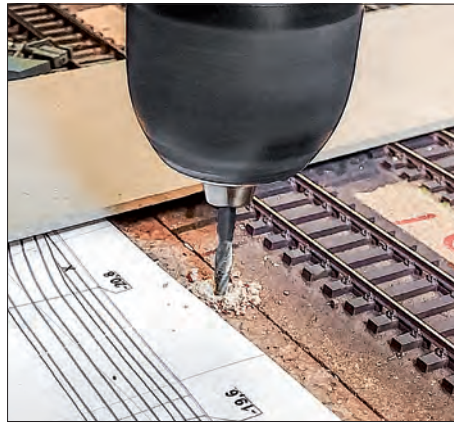
Der Bahnübergang in Syke stammt mit Belag und Sicherungstechnik noch aus der Vorkriegszeit, was im Modell berücksichtigt werden sollte. Verschiedene Vorbildfotos von Bahnübergängen aus der Nachkriegszeit zeigten unterschiedliche Ausführungen. Gewählt wurde schließlich ein etwas in die Jahre gekommener Bahnübergang, der sich vor allem durch seine unterschiedlichen Materialien bei Fahrbahn und Gehweg auszeichnete und auch im Modell schließlich für optische Abwechslung sorgte.

Die funktionsfähigen Schranken mit Gitterbehang wurden natürlich aus dem Sortiment von Weinert gewählt und sind bis heute die zierlichsten Modelle in H0, bei denen sich bei sauberer Bastelarbeit der Gitterbehang problemlos bewegt.

Zu Beginn der Straßenarbeiten wurden Korkstreifen in der gewünschten Straßenbreite geschnitten, um die Vertiefungen zwischen den Gleisuntergründen aus Gummi aufzufüttern. Im zweiten Arbeitsschritt musste der Zwischenraum zwischen den Schwellen erneut mit Kork bis auf Schwellenhöhe aufgefüllt werden. Danach kam eine dritte Schicht zum Tragen, die die Höhe bis zur Oberkante der Gleishalteplatten an den Profilen ausglich



Der bewegliche Schrankenbaum von Weinert hat einen Senkkasten mit Messingzapfen.



Nach dem Festlegen der Position wird ein Loch für den Messingzapfen gebohrt.



Die Abmessungen des zu versenkenden Kastens kann man mit einem scharfen Messer übertragen.



Mit einer Stich- oder besser mit einer Tauchsäge schneidet man das erforderliche Loch aus.



Der Schranken senkkasten lässt sich im exakt geschnittenen Loch passgenau einfügen.



Auch auf der anderen Gleisseite ist der Kasten platziert und steht zum Einsanden etwas über.

oder sogar noch etwas überstehen könnten. Das hängt davon ab, welche Polystyrolplatten für Straße und Gehweg gewählt werden. Letztendlich sollten alle Platten etwa 0,5 mm unterhalb der Gleisprofiloberfläche bleiben, damit man beim Reinigen der Gleise die Pflastersteine nicht beschädigen kann. Zum Auffüttern der dritten Schicht wurde Polystyrol gewählt, da es als dünne Platte sehr stabil ist. Doch zuvor wurde der Kork an den beiden Straßenzufahrten mit Tiefengrund ordentlich getränkt, damit an dieser Stelle der ansonsten weiche Untergrund für später anstehende Schleifarbeiten fest genug wurde.

Die Spalten zwischen Gleisprofilinnen-seite, Straßenpflaster und Gehweg mussten ausreichend breit sein, wie es die gebräuchlichen Eisenbahnräder benötigen, also breiter bei NEM- und etwas schmaler bei Fine-Scale-Rädern.

Polystyrolplatten anpassen

Um Straße und Gehweg präzise zwischen die Gleisprofile setzen zu können, wurde für das Kopfsteinpflaster auf Polystyrolplatten mit Pflasterimitat zurückgegriffen. Diese lassen sich exakt schneiden



Mit Kork werden die Zwischenräume und Zufahrten auf Schwellenoberkante aufgefüttert.



Um den Kork stabiler zu bekommen, wird er mit Tiefengrund, der eindringt, satt bestrichen.



Die Schraubenimitate an den Schwellenklemmen müssen für das Pflaster entfernt werden.



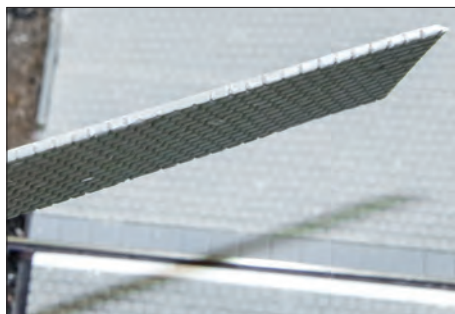
Seitlich des Gehwegs und der Straße bilden rechteckige Kunststoffleisten die Bordsteine.



0,75 mm dickes Polystyrol gleicht die noch fehlende Höhe der Schienenklemmen aus.



Aus einer Brawa-Gehwegplatte entnimmt man eine Reihe und kerbt die fehlenden Fugen ein.



Auf der Außenseite der Straßenpflasterplatten ritzt man alle Fugen zwischen den Steinen nach.



Aus verschiedenen Pflasterplatten von Brawa oder Kibri fertigt man die Straßenteile an.



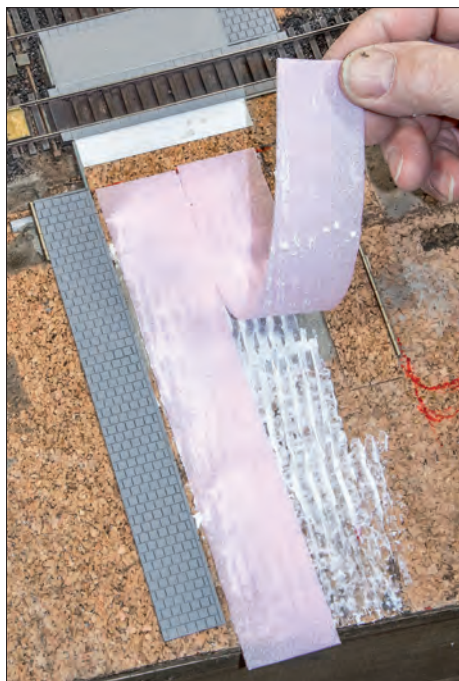
Auch die Streifen zwischen den Gleisen erhalten mit einer Dreikantfeile ihre fehlenden Fugen.



Zum Auffüttern der Straße zwischen den Gleisprofilen nutzt man erneut Polystyrolstreifen.



Der Gehwegstreifen aus Polystyrol wird zwischen den beiden Bordsteinen exakt eingefügt.



Für die mittige Straßenwölbung klebt man den Überhöhungskeil aus Styrodur von Weinert.



Mit einer kleinen Tapetenandruckrolle werden beide Keilstreifen in den Schnellkleber gedrückt.

und gegebenenfalls mit einer Feile geringfügig nacharbeiten, um passgenau zwischen den Gleisen positioniert werden zu können. Als Straßenpflaster wurden die nicht mehr erhältlichen Platten von Brawa gewählt. Alternativ kann man auch die etwas dickere Kopfsteinpflasterplatte von Kibri (Art.-Nr. 34124) verwenden.

Der Gehweg mit versetzten, quadratischen Betonplatten wurde aus Auhagen-Platten (Art.-Nr. 52423) geschnitten. Die etwas größeren Stoßkantenplatten direkt an den Gleisprofilen sind als Streifen aus der Gehwegplatte von Brawa (Art.-Nr. 2830) entnommen worden, sodass insgesamt drei verschiedene Plattensorten den Bahnübergang bedecken – ganz so, wie es beim Vorbild durchaus vorgekommen ist.

Die Bordsteine lassen sich aus 1,5 mm starken Profilstreifen herstellen. Wie an den Pflastersteinkanten mussten auch hier mit einer Dreikantfeile die fehlenden Fugen nachgebildet werden.



Den Übergang zwischen Straßenwölbung und Bahngleis muss man mit einer Feile angleichen.



Der aus zahlreichen Polystyrolteilen zusammengesetzte Bahnübergang macht wegen des Straßenverlaufs in der Mitte einen leichten Knick.



Der Bahnübergang ist fertiggestellt und kreuzt als belebte Ortsstraße die stark frequentierte Bahnstrecke. Das Stellwerk rechts überwacht ihn.

Modellbahnzubehör

Auhagen

Tradition seit 1885

BAHNHOF
NEUPREUßEN
erhältlich in H0 und N



Set Bahnbetriebswerk erhältlich in H0

Brennstoffhandel erhältlich in H0

Verwaltungsgebäude erhältlich in H0



Nahe der Kirche stehen mehrgeschossige Wohnhäuser mit Verkaufsläden im Erdgeschoss. Alle Gebäude entstanden aus handelsüblichen Bausätze, die an die örtlichen Gegebenheiten angepasst wurden.



Handelsübliche Gebäudebausätze für die Stadt Syke im Modell

Eine Kleinstadt im Hintergrund

Von Beginn an stand fest, dass die Stadt Syke auf der Anlage nicht exakt nachgebildet werden sollte – stattdessen sollten für jedermann erhältliche Gebäudemodelle für die Stadtgestaltung genügen. Damit ist ein glaubwürdiger Ort im Hintergrund der Anlage entstanden.



Der lange Bahnhof Syke mit seinem Güterbereich und den Schmalspuranlagen dominiert den linken Anlagen-schenkel. Dennoch bleibt genügend Raum hinter den Gleisanlagen, in dem eine glaubwürdige Landschaft zu sehen ist. In Anlehnung an das reale Vorbild Syke hatte Rolf Knipper bereits 2005 einen Plan entworfen, der bei der ab 2015 erfolgten Umsetzung als Basis diente. Neue Gebäudemodelle und eine großzügige Landschaft in Verbindung mit einem selbst angefertigten Fotohintergrund ließen aber schließlich eine etwas andere Modelllandschaft entstehen, bei deren Konzeption Markus Tiedtke maßgeblich Einfluss genommen hat.

Zum Hintergrund erheben sich nun sanft ansteigende Hügel und verdecken die darunter verlaufenden Gleisstrecken im Schattenbahnhof. Auch der Tunnel an

Links der Kirche geht die Bebauung von Syke an der Ausfallstraße in die Landschaft über und wird dadurch zunehmend lockerer.



Nach dem Plan von Rolf Knipper wurden erstmals die vorgesehenen Gebäude auf teilweise provisorisch verlegten Styrodurplatten aufgestellt.



Das Gelände im linken Anlagenteil hat seine Grundform mit Styrodurplatten erhalten. Die Auswahl der Häuser wurde teilweise schon verändert.

der Bahnhofsausfahrt Richtung Süden hat durch die hügelige Topografie seine Berechtigung erhalten, sodass auf den ursprünglich vorgesehenen Gleiseinschnitt zum Kaschieren der recht scharfen Hauptstreckenkurve Richtung Schattenbahnhof verzichtet werden konnte.

Rolf Weinert hatte im Laufe der Jahre schon eine große Anzahl an unterschiedlichen Gebäuden für seine Anlage zusammengetragen, sodass bei der Planung auf die bereits zusammengebauten Modelle zurückgegriffen werden konnte. Mehrere Stellproben zeigten schnell, an welchen Stellen die Modellgebäude ihre beste Wirkung erzielen würden. So wurde anstelle der Viehverladung von Syke hinter dem Bahnübergang auf Wunsch von Rolf Weinert ein Gaswerk platziert. Dahinter befindet sich nun eine in die Landschaft übergehende Vorstadtstraße mit Siedlungshäusern von Kibri, die allesamt architektonisch zum norddeutschen Vorbild passen. Weitere gewerbliche Bauten wie die Brauerei und das Raiffeisen-Lagerhaus fanden gegenüber dem Empfangsgebäude des Bahnhofs ihren Platz und bilden heute eine eindrucksvolle Kulisse, hinter der eine leicht erhöhte Stadtstraße mit einseitiger Bebauung verläuft und schließlich rechts am Rande eines Waldes im Hintergrund verschwindet.

Bau der Stadtstraßen

Zwei Straßenachsen prägen den Modellort hinter den Bahnanlagen. Im Vordergrund befindet sich zusätzlich die Bahnhofstraße mit großen Alleeebäumen. Alle Straßen haben Kopfsteinpflaster und zeigen mit ihrer Ausstattung wie Holzmastlampen und einfachen Gehwegen den Charme der Epoche III. Da alte Straßen in der Mitte meist eine deutlich sichtbare



Das recht großzügige Kirchengelände wird mit einem Sand/Weißbleimgemisch den Konturen der Stadtkirche von Kibri angepasst, damit später keine Spalten am Modell sichtbar bleiben. Das Kirchengelände bleibt weitgehend eben und wird durch Natursteinmauern abgefangen.

Die Stadtkirche ist ein dominantes Bauwerk, das sich aber auf dem Grundstück harmonisch in das Stadtbild einfügt. Das Gelände hat bereits seinen Untergrund erhalten und ist nun für die weitere Gestaltung mit Grasfasern und Büschen vorbereitet.





Die handelsüblichen Häuser und deren Vorgartenmauern mussten an den Anstieg der Stadtstraße in Richtung Hintergrundkulisse angepasst werden.

Die städtische Straße steigt vom Bahnübergang kommend langsam an und geht hinter Häusern verdeckt in einer Linkskurve in die Hintergrundkulisse über. Fotografierte Modellhäuser setzen die rechte Häuserreihe auf dem Fotohintergrund fort.

Wölbung aufweisen, wurde diese Erhöhung durch das Unterkleben der Straßenstreifen von CH-Kreativ mit den Überhöhungstreifen von Weinert schnell erzielt. Die Gehwege entstanden aus Kunststoffplatten von Auhagen, die auf 2 mm starke Korkplatten geklebt wurden und Bordsteine aus Kunststoffprofilen erhielten. An den Grundstückzufahrten wurden diese abgesenkt; hier liegt auf dem Bürgersteig Kleinpflaster anstelle der Gehwegplatten, ganz wie beim Vorbild.



Drei Milimeter starke Faserplatten (MDF) bilden die stabile Unterlage für das Kopfsteinpflaster.



Für die Nachbildung des Kopfsteinpflasters fiel die Wahl auf das Straßensystem von CH-Kreativ.

Wahl der Bauten

Die meisten städtischen Modellgebäude stammen von Kibri, einige auch von Falter. Bei der Auswahl wurde vor allem auf ein „norddeutsches“ Aussehen Wert gelegt – dieses Kriterium erfüllen die Kibri-Modelle nach Vorbildern aus dem Ruhrgebiet. Die Häuser erhielten alle einen matten Anstrich und wurden mit Acrylfarben gealtert. Michael Butkay konnte für diese Arbeiten Jörg Spremberg gewinnen, der schon bald auch für die Farbgebung der gesamten Anlage zuständig war. Bei den Bauwerken sollte sich eine einheitliche Farbgebung über die gesamte Anlage ziehen, daher nur Jörg Spremberg für die Farbarbeiten – und die beherrscht er bestens.



Die aus Quarzsand hergestellten Straßenelemente mussten jedoch oft angepasst werden.



In Kurven wurden die Spalten zwischen den geschnittenen Straßenstreifen zugespachtelt.



Alternativ hat sich das Verschmieren von Molotofill mit anschließendem Säubern bewährt.



Belebende Figuren – vor allem spielende Kinder –, Verkehrsschilder und wenige Autos sorgen für das typische Straßenleben in einer Kleinstadt.



Kopfsteinpflasterstraßen sollten im Modell nicht exakt verlegt werden, da beim Vorbild durch Absenkungen oft Dellen und Löcher entstehen.

Nur wenige Gebäudemodelle mussten abgewandelt werden, damit sie zu den örtlichen Anlagenbedingungen passten oder den Übergang zum Hintergrund ermöglichten. Auf der Hintergrundkulisse findet man ebenfalls Modellgebäude – sie wurden vor ihrer Platzierung auf der Anlage in verschiedenen Perspektiven auf neutralem Hintergrund fotografiert und dann ins Foto einmontiert. Auf diese Weise konnte die Stadtlandschaft auf der Kulisse glaubwürdig fortgesetzt werden.

Typisch für die Epoche III ist die Ausstattung der Wohnhäuser mit großen Fernsehantennen auf dem Dach – heute kaum noch vorstellbar. Weinert hat typische Antennen als filigrane Ätzteile im Sortiment, von denen zahlreiche Exemplare auf die verschiedenen Dächer gesetzt wurden. Außerdem wurden filigrane Dachsirenen von Rolf Weinert extra neu entwickelt, um einige davon auf den Dächern der öffentlichen Gebäude wie dem Bahnhof, der Post und der Feuerwehr platzieren zu können. In einer Kleinstadt boten zu dieser Zeit außerdem die Nutzgärten ein typisches Bild. Die bepflanzten Beete anstelle nackter Rasenflächen neben den Häusern sorgen für viel Abwechslung – hier konnte sich Michael Butkay erneut als Landschaftskünstler „austoben“.



Diese Stadtstraße verläuft im Hintergrund weitgehend parallel zu den Gleisanlagen. Sie hat nur eine einseitige Bebauung direkt vor der Hintergrundkulisse. Hier stehen vor allem zweigeschossige Häuser mit kleinen, eingezäunten Vorgärten. Der einseitige Gehweg ist nur mit Splitt bedeckt, hölzerne Strommasten mit seitlichem Lampenarm sorgen für die Straßenbeleuchtung.



Die Gehwegplatten von Auhagen wurden auf Korkstreifen geklebt, damit sie höher liegen.



An der Hinterhofzufahrt wurde der Bordstein abgesenkt und Kleinpflaster verlegt.



Die mit Sand gestaltete Oberfläche des Gehwegs wurde mit Schmirgelpapier geglättet.



Die Hecke hinter der Teppichstange befindet sich auf dem Hintergrund.

Die Aral-Tankstelle wurde als Halbre relief-Modell ausgeführt und befindet sich unmittelbar am Hintergrund.



Feine, geätzte Antennen und einige Sirenen aus Messing, alles Weinert-Modelle, stehen auf vielen Hausdächern.

Mehrere Tauben, sowohl (am Draht) fliegend wie sitzend, beleben das Kirchendach. Die alte Dame auf der Bank füttert weitere am Boden.



Alle Siedlungshäuser an der Ausfallstraße haben Selbstversorgergärten. Auch der kleine Friedhof direkt an der Kirche ist detailreich gestaltet worden.

© Otto Humbach

116 Seiten!
Neuheiten-Report 2022Sonderausgabe
Neuheiten 2022**MIBA**

DIE EISENBAHN IM MODELL

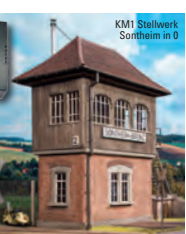
SONDERAUSGABE
in Kooperation mit
**eisenbahn
modellbau** magazin8 8784, 74. Jahrgang
Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Belux € 14,80

www.miba.de

Alle Hersteller, alle Nenngrößen

178 Firmen • über 600 Fotos

Modelle, Motive, Meinungen

**Neuheiten
2022****Jetzt neu
am Kiosk!**

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!



- ... oder im günstigen Miniabo mit MIBA bestellen und über 45 % sparen
- ✓ ohne Risiko und bequem frei Haus
- ✓ nach dem Testzeitraum erhalten Sie MIBA und den jährlichen Neuheiten Report mit über 6% Preisvorteil jeden Monat für nur 7,68 je Ausgabe
- ✓ Sie können den Bezug nach dem Testzeitraum jederzeit kündigen.

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 150 Firmen • ca. 500 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

auch als eBook erhältlich

eBooks zum einfachen Download www.vgbahn.de/ebook**Sofort bestellen und sparen!**

3 Ausgaben MIBA

je € 7,90 = € 23,70

+ 1x MIBA Neuheiten Report € 12,90

Gesamtpreis der Einzelhefte € 36,60

Im Mini-Abo nur € 19,95

Ich spare € 16,65 gegenüber
den Einzelheft-Verkaufspreisen!**3+1 für**nur
€ 19,95
statt € 36,60***PLUS**Hier geht's
direkt zum AboJetzt online bestellen unter www.miba.de/plusabo

Ein Markt der Epoche III sah kaum anders aus als heute, nur die Ausstattung war einfacher

Frisches einmal die Woche

Der Markttag in Syke lockt Groß und Klein aus der gesamten Umgebung an. Riesige Supermärkte waren noch nicht üblich, stattdessen bekam man auf den Wochenmärkten alles, was für das alltägliche Leben nötig war. Natürlich wurde vor allem viel Wert auf frische Lebensmittel gelegt – das hat sich bis heute kaum geändert. Damals eine Notwendigkeit, heute wieder gefragt: Produkte aus der heimischen Region.



Tische und Marktstände waren vielfach aus Holz. Gemüse und Obst wurden in stapelbaren „Jaffakisten“ zum Herausnehmen angeboten.



Auch der Eisenwarenhändler war ein gern gesehener Gast. Seine Töpfe, Kannen und Wannen bestanden damals aus verzinktem Blech.

Jede Kleinstadt besitzt im Stadtzentrum einen Platz, auf dem der Wochenmarkt abgehalten wird. Oft wird er auch für andere Veranstaltungen wie den einmal im Jahr stattfindenden Jahrmart oder das Schützenfest genutzt.



Zur Darstellung eines Marktes gibt es inzwischen reichhaltiges Zubehör. Preiser hat diesbezüglich das größte Sortiment an Ständen und Warendarstellungen, wie sie typisch für die Epochen II und III sind und auf dem Syker Wochenmarkt zum Einsatz kommen.

Recht bunt geht es auf einem Wochenmarkt zu und dennoch gibt es ein System, an das sich alle Standbesitzer halten müssen. Es ist abhängig von der Form des Platzes, von der Standfestlegung und von der Anzahl an Ausstellern. Breite Gänge zwischen den Ständen sind genauso zu berücksichtigen.





Die Plastikdarstellungen von Obst, Gemüse, Brot und anderen Waren sollten mehrfarbig bemalt und die Strukturen hervorgehoben werden.



Große Käseräder und Brotlaibe sind ein zusätzlicher Blickfang auf einem Markt der Epoche III. Preiser bietet passende Nachbildungen.



Authentische Preisschilder muss man selbst anfertigen. Stimmige Preisangaben findet man durch ausführliche Recherchen im Internet.



Hat man genügend Produktdarstellungen fertiggestellt und mit matten Farben bemalt, kann man beim Ausgestalten von Marktständen aus dem Vollen schöpfen. Vorab sollte man die Kleinteile thematisch sortieren.



Die Anordnung der noch weitgehend leeren Marktstände folgt einem Schema, das der örtliche Platz vorgibt. Breite Laufwege und Transportfahrzeuge nahe der Stände sind zu berücksichtigen. Die Marktstände stammen größtenteils von Faller und Preiser.



Auch kleine Stände mit geringem, aber speziellem Warenangebot, hier Käse laibe, gehören auf den Marktplatz. Viele kleine Lebensmittelnachbildungen bietet Preiser in seinem umfangreichen Sortiment an. Sonnenschirme gibt es dagegen von verschiedenen Zubehöranbietern. Manche sind bereits farbig mit Mustern bedruckt.

Das Angebot für die Gestaltung von Marktständen in der Baugröße H0 ist inzwischen sehr groß, es passt jedoch meistens zu Märkten ab Epoche IV. Die meisten Stände auf der Weinert-Anlage stammen von Preiser und Faller.

Alle Gemüse- und Obstkisten sind bei den erhältlichen Sets immer randvoll; halbleere sind nicht vorgesehen. Deshalb musste zu einer kleinen Fräse in einer Handbohrmaschine gegriffen werden, um die Gemüseboxen etwas leerer zu fräsen. Nach dem Bemalen der angedeuteten Lebensmittel mit passenden Farben kann man tatsächlich Bananen, Äpfel, Kirschen, Spargel, Kartoffeln, aber auch Brote, Kuchen, Käse laibe und vieles mehr als winzige Imitate erkennen.

Zusätzlich runden u.a. verschiedene Waagen, Eier und Dosen, aber auch Flaschen, Teller sowie Brot- wie auch Käse laibe das Preiser-Sortiment ab.

Bei einem Blumenstand hat man die Möglichkeit, zierliche Blumen aus langen Grasfasern und Laubwerk von Silhouette oder MBR selbst anzufertigen. Markante große Blumen wie langstielige Rosen, Tulpen, Margeriten oder Sonnenblumen bietet Busch als Plastiknachbildungen an. Sie müssen nur noch bemalt werden.

Die für die Marktstände erforderlichen Preisschilder sind mit der Zeichen- und Illustrationssoftware CorelDraw entstanden und in Weiß, Schwarz, Gelb oder Grün angelegt. Für die Beschriftung wurde eine Schreibschrift ermittelt. Per Internetrecherche ermittelte Rolf Weinert DM-Preise aus der Zeit Mitte der 1960er-Jahre. Ausgedruckt wurden die Schilder mit einem Farblaserdrucker auf hochwertigem, glattem Papier. Anschließend stabilisierte ein klarer Haftgrundierender die Schildflächen. Die so behandelten Flächen sind vor dem Eindringen des Klebers und entsprechenden Verfärbungen geschützt. Die weißen Schnittkanten vom Papier wurden an den Schildrändern mit einem Filzstift schwarz eingefärbt.

© Gideon Grimmel

Mit **N** immer auf der richtigen Spur



2 für
nur
€ 9,90
(statt € 15,-)

- ✓ Sie sparen € 5,10
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

4 Gründe, warum Sie das N-Bahn Magazin lesen sollten

- ✓ Porträts zu den spannendsten Lokomotiven und Zügen – in Vorbild und Modell
- ✓ Hilfreiche Praxistipps zum Anlagenbau, zur Gestaltung und zur Elektronik
- ✓ Alle Neuheiten in der Komplettübersicht – in jedem Heft aktuell!
- ✓ Die schönsten Werke der N-Freunde – vom Diorama bis zur Großanlage

Hier geht's
direkt zum Abo



Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das N-Bahn Magazin ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,90 pro Heft zweimonatlich frei Haus.

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Das Gaswerk dominiert auf der Anlage den linken Ortsteil, fügt sich aber dennoch mit seinen vielen Bauwerken harmonisch in die Landschaft ein.

Aus dem Gaswerk von Pola/Faller entsteht ein mittelgroßer Gasversorger

Stadtgas aus heimischer Kohle

Hierzulande war es lange Zeit üblich, Gas für die städtische Nutzung aus Kohle, die in erster Linie in Deutschland abgebaut wurde, zu gewinnen. Unterschiedlich große Gaswerke, je nach Stadt, hatten ihren Standort meist in Reichweite zur Bahnstrecke als Transportschiene; so auch das Gaswerk in Syke.



Gleich zwei Gaskessel dienen als Speicher. Das kleinere Modell stammt von Piko, das vorn stehende große ist ein Modell von Walters. Sie stehen am Ortsrand, sodass landwirtschaftliche Flächen, hier u.a. eine Apfelplantage, bis an das eingezäunte Werksgelände heranreichen.

Gleich vorweg gesagt, ein Gaswerk zum Erzeugen von Leuchtgas hat es in der Stadt Syke nicht gegeben, wohl aber eines in Bruchhausen-Vilsen, quasi ein Nachbarort von Syke. Rolf Weinert hat sich jedoch ein typisch kleinstädtisches Gaswerk mit Bahnanschluss für die H0-Anlage in Syke gewünscht, um ein weiteres Bauwerk im Stil der längst vergangenen Epoche III zumindest als Modellnachbildung zeigen zu können.

Als Basismodell kam das Gaswerk Schweinfurt von Faller (ehemaliges Pola-Modell) zum Zuge. Es bietet alles, was rund um das Ofenhaus mit seinen Retor-



Mit der Anlagenentwicklung wuchs auch das Gaswerk zu einem Ganzen.

ten- bzw. Kammeröfen auf engstem Raum benötigt wird, um aus der Steinkohle durch Vergasen bei hoher Temperatur das gewünschte Gas zu erhalten. Die dabei gleichzeitig entstehenden, ebenfalls flüchtigen Nebenstoffe müssen allerdings aus dem Rohgas ausgeschieden werden. Dazu wird ein weiteres Gebäude benötigt, das aber im Bausatz nicht enthalten ist. So ergänzt ein großer Anbau – das Waschhaus – den Gebäudekomplex. Es dient beim Vorbild der Reinigung des Rohgases und der Abscheidung der Nebenprodukte wie Ammoniak, Benzol, Cyanwasserstoff, Naphthalin, Schwefelwasserstoff, Teer und Toluol. Diese Stoffe wurden früher von den Gaswerken direkt oder nach einer Aufbereitung an örtliche Abnehmer verkauft und in der chemischen Industrie weiterverarbeitet. Aufbereitet als Ammoniumsulfat konnte das Ammoniak auch als Dünger in der Landwirtschaft verwendet werden.

In den Öfen bleibt glühender Koks zurück. Dieser wurde früher pro Retorte bzw. Ofenkammer etwa einmal täglich ausgestoßen und mit Wasser unter einem kleinen Löschurm schlagartig abgekühlt. Anschließend wurde der Koks eingelagert und als hochwertiger Brennstoff verkauft oder im Gaswerk selbst als Brennstoff verbraucht.

Das Ofenhaus aus dem Faller-Bausatz hat den höheren Kamin mit passendem Anbau von Auhagen erhalten. Des Weiteren runden kleine Werkstätten, Hoch- und Quertanks, diverse Rohrleitungen, ein Verwaltungsgebäude und ein Pförtnerhäuschen das Gaswerk Syke ab.

Kohlen- und Kokslager

Die für die Erzeugung von Stadt- bzw. Leuchtgas erforderliche Steinkohle aus dem Ruhrgebiet wird auf der Anlage von Rolf Weinert per Bahn angeliefert. Da die Ofenanlage des Gaswerks nicht riesig ist,

Alle Gebäude erhielten als Untergrund ein angedeutetes bündiges Betonfundament, basierend auf 1,5 mm dicken Polystyrolstreifen. Das war wegen der Feldbahngleise nötig, da sonst die Tore mit Gleisanschluss zu niedrig gewesen wären.

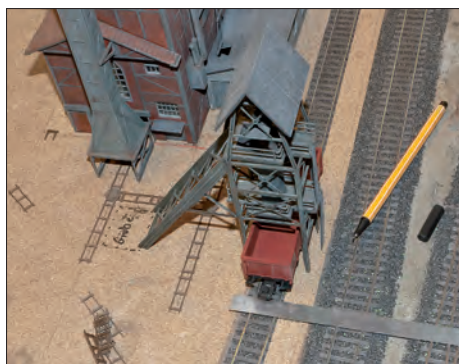
Der sogenannte Innenhof erhält eine Pflasterung mit Kopfsteinplatten von Kibri. Regenrinnen und Regenwassergullys werden gleich mitberücksichtigt.

Im Gaswerk haben inzwischen fast alle Bauwerke ihren Platz eingenommen. Ebenso sind das vordere Kohlenlager und das am Hang liegende Kokslager mit Verladeturm angefertigt worden. Nun kann das Einsanden und Gestalten des Geländes beginnen.

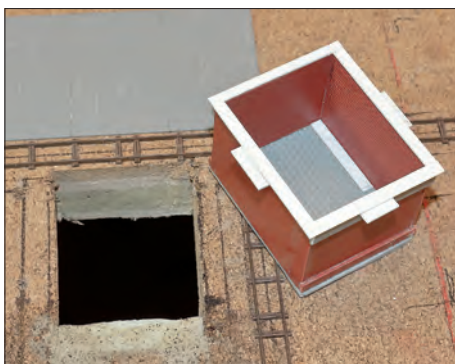


Die Positionen einiger Gebäude, auch im Ort, variierten eine Zeitlang.





Der Koksverladeturm aus dem Bausatz und die Feldbahngleise werden positioniert.



Zum ebenerdigen Beladen des Förderbehälters wird ein Tiefbansen im Selbstbau benötigt.



Mit Polystyrolstreifen wird das schräge Fördergerüst bis zum Grubenfundament verlängert.



Mithilfe des Fördergerüsts können Güterwagen der Bahn sehr schnell mit Koks beladen werden.

genügen nur wenige beladene O-Wagen, die mit einem Nahgüterzug aus Bremen herangebracht werden. Auf das Gelände des Gaswerks führt ein Gleis, an dessen Einfahrt das Kohlenvorratslager liegt. Das Gleis endet an einer weiteren Lagerstätte, diesmal für Koks. Dort befindet sich auch der Verladeturm mit Schrägaufzug zum Beladen der geleerten, offenen Güterwagen mit Koks. Beide Lager haben Wände aus Holzbohlen, um größere Mengen einlagern zu können.

Mit kleinen Kipploren – per Hand auf Feldbahngleisen verschoben – gelangen die Kohlen in das Ofenhaus. Auf gleichem Weg verlässt nach der Vergasung der Kohlen der noch glühende Koks auf der gegenüberliegenden Gebäudeseite die Öfen. Dort wird er sofort unter dem kleinen Löscheturm schlagartig mit Wasser abgekühlt und schließlich zur Koksagerstätte geschoben und eingelagert, bis der



Die Größe des Kokslagers bestimmt die erforderlichen Bansenwände nebst der H-Profile.



Jedes Profil zur Aufnahme der Bansenwände erhält nach und nach sein notwendiges Bohrloch.



Dank dieser Arbeitsmethode gibt es beim Erstellen des Lagers keine maßlichen Abweichungen.



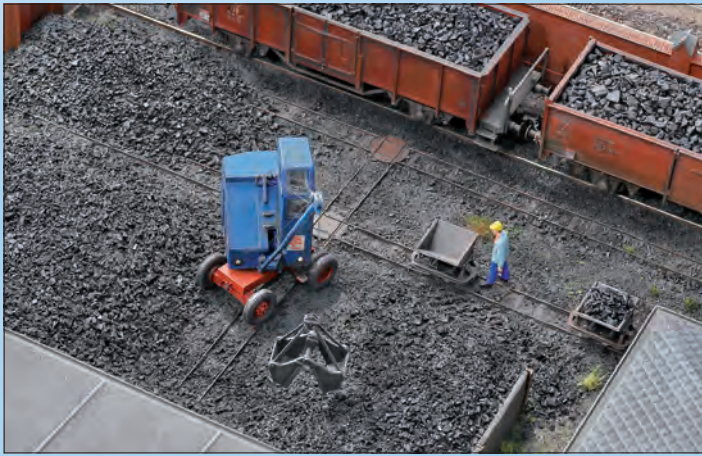
Den großen Lagerberg schneidet man aus Styrodur und passt ihn zwischen den Wänden ein.



Der Koks von Asoa wird in zwei Korngrößen ausgesiebt, um die großen ins Lager zu streuen.



Schwarz bemalt und mit Koks bestreut ist aus Styrodurresten das große Kokslager entstanden.



Mit der Bahn werden die zu verarbeitenden Kohlen ins Gaswerk transportiert und eingelagert. Mit Feldbahnloren gelangten sie zu den Retortenöfen.



Nach dem Entgasen der Steinkohle bleibt wie in der Montanindustrie Koks übrig, der als hochwertiger Brennstoff vom Gaswerk verkauft wird.



Verschiedene Großtanks und zahlreiche Fässer stehen im Innenhof. In ihnen werden die Nebenprodukte vom Vergasen der Kohlen eingelagert.

Alle firmeneigenen Fässer haben eine einheitliche neutrale Farbe erhalten und lagern als Leergut gestapelt an der Ziegelmauer.

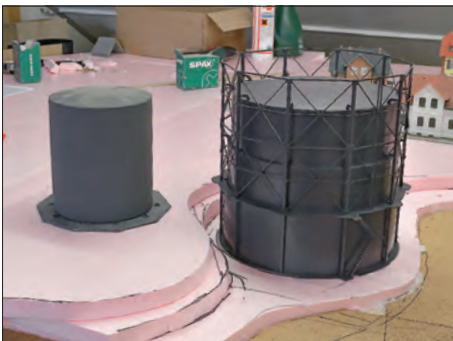




Das Gelände des Gaswerkes ist hermetisch eingezäunt. Die Tore aus geätztem Messing stammen von Weinert, die markante und hohe Ziegelmauer bietet Auhagen als Bausatzelement an.



Das Verwaltungsgebäude, ein alter Pola/Faller-Bausatz, steht direkt an der Ortsstraße. Er ist mit einem Eisengitterzaun vom Gehweg abgetrennt und hat etwas Grünfläche ums Haus herum.



Der kleine Gasbehälter von Pola wird auf den ansteigenden Hügel neben den großen gesetzt.



Das Plastikgeländer weicht einem aus Messing.



Zwei Treppen aus dem Faller-Treppenset führen zu den beiden höher gelegenen Gaskesseln.



Der zugerrüstete Pola-Kessel wirkt nun filigran.

Verkauf und Abtransport per Bahn oder Lastkraftwagen stattfindet.

Beide Lager sind im Eigenbau entstanden. Als Bansenwände wurden die Weißmetallteile von Weinert genommen, die eine hölzerne Bansenwand ergeben. Feldbahngleise und Loren sind Plastikmodelle von Auhagen. Die Gleisverläufe mit den Drehtellern zum Verteilen einzelner Wagen auf das Nachbargleis wurden nach betrieblichen Gesichtspunkten angeordnet und führen auch in die Bansen. Die im Kohlenbansen direkt am Anschlussgleis liegenden Feldbahngleise dienen zur Beladung der Kipploren, die man entweder im Kohlenlager entleert oder direkt zum Ofenhaus schiebt.

Die Kipploren im Kokslager dienen zum Heranbringen und Einlagern des gewonnenen Kokes oder zum Transport aus dem Lager zum Schrägaufzug, um die Güterwagen der Bahn beladen zu können. Ein Bagger der Firma Fuchs – ein Weinert-Modell – hilft beim Umschlagen von Kohlen und Koks. Alternativ kommt auch ein mobiles Förderband von Weinert zum Einsatz, um Lkw-Pritschen zu beladen.

ERSTKLASSIGE IDEEN UND EXPERTENTIPPS

Nr. 46 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 € | ISBN 978-3-96453-548-1

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Perfekte Wiese schnell und günstig
So setzt man Fertigprodukte clever ein

Sturm auf der Anlage
Videoprojektionen und Licht erzeugen einzigartige Stimmung

Geheimnis der Urmodelle
Wie ein Uhrmacher: Welch extreme Präzision für den Musterbau nötig ist

Kleine Kniffe, große Wirkung
Beleben Sie Straßenszenen durch geöffnete Türen und Klappen!

Polystyrol, Resin oder Lasercut

Gebäudebausätze

Ihre Stärken und Schwächen

© Jörg Chocholaty

Jetzt NEU am Kiosk!



Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Polystyrol, Resin oder Lasercut

In dieser Ausgabe dreht es sich im Schwerpunktthema um den Gebäudebau. Unterschiedliche Materialien und Fertigungsverfahren beschern dem Anlagenbauer interessante Bauwerke. Ob Bausätze aus Polystyrol, Holz und Karton sowie aus Resin, die verschiedenen Materialien haben neben ihren Vorzügen oft auch kleine Schwächen oder erfordern manchmal vom Bastler viel Erfahrung. Doch die Mehrheit der Bausätze sind auch Anfängertauglich, wie die näheren Betrachtungen in dieser Ausgabe zeigen.

Best.-Nr. 53548 • € 12,90

Weitere Titel aus der Reihe ModellbahnSchule:

Nr. 37 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Eigene Züge
Einzigartige, funktionale Modelle mit individuellen Ideen

Verstellbare Modelle
Gleitschieber, Schieber, Schieber

Metall und Gips
Mögliche Kombinationen für Modellbauwerke

Bahn auf Berlin
Zurück zum Ursprung

Lokversorgung

Vorbildgerechte Behandlungsanlagen

Best.-Nr. 68241 | € 12,-

Nr. 42 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Rund um „Mein Gleis“
Ein vollständiges Umfeld der Gleise für Ihr Modell

Kuppung ohne Haken
Die Magnetkuppung von H&M mit 100%iger Zuverlässigkeit

Produktionszeit Züge
Wissen über den Fertigungsprozess und Arbeitsablauf einer Zugschleife

Anlagenshow

Möglichkeiten der Präsentation

Best.-Nr. 68246 | € 12,-

Nr. 41 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Neues zur Begrünung
Die Entwicklung der Eisenbahnen im Raum Berlin und seine Umgebung

Neuauflage
Bausatz mit 100%iger Zuverlässigkeit

Neuauflage
Bausatz mit 100%iger Zuverlässigkeit

Rund ums Gleis

Gestaltung von Schienenweg und Umfeld

Best.-Nr. 68245 | € 12,-

Nr. 45 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Trassenplanung
Wie man die Trassen im Gelände der Zeit gestalten kann

Neue LPS-Modelle
40 zum Bau geeignete Modelle zu interessanten Modellen

Bahnstrecke-Klein
Einzigartige Modelle, die die Welt der Eisenbahnen im Modell zeigen

Stimmige Landschaft

dank vorbildgerechter Vegetation

Best.-Nr. 53371 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/schule





Schon seit vielen Jahren hat Weinert umfangreiches Zubehör für die Ausstattung eines Kohlenhändlers im Programm, was hier voll zum Tragen kommt.

Ein Brennstoffhändler ist ein Muss in der Epoche III

Kohlen und Heizöl

Für die Nachbildung eines etwas größeren Kohlenhändlers gibt es keine passenden Bausätze. Erst die Kombination verschiedener Modelle und der obligatorische Gleisanschluss ergeben einen stimmigen Betrieb, der auch schon „modernes“ Heizöl im Sortiment hat.

Als Besitzer einer großen Epoche-III-Anlage stand von vornherein für Rolf Weinert fest, dass im Bahnhofsbereich der Stadt Syke ein Kohlenhändler zu platzieren ist. Kohle war als Heizbrennstoff um 1960 noch allgegenwärtig. Eine Ölheizung war Luxus und für viele Hausbesitzer noch Zukunftsmusik. Stattdessen gab es noch den Kohlenkeller, der später zum Heizungskeller umfunktioniert wurde, und das Kohlschleppen war allorten üblich. Das soll auch die Situation auf der Anlage von Rolf Weinert widerspiegeln.

Sobald die Planung für einen Kohlenhändler begann, zeigte sich, dass die bekannten Bausätze verschiedener Hersteller allesamt eher einen kleinen Dorfhändler abgeben, aber keinen kleinstädtischen Betrieb. Nach dem Betrachten verschiedener Vorbildfotos war ebenfalls schnell klar, was ein Kohlenhändler auf seinem Firmengrund tatsächlich benötigt: ein Bürogebäude, welches oft nur eine Holzbaracke war, einen Lagerschuppen, mehrere überdachte Brennstofflagerstätten, Kohlenbansen, eine Fahr-

zeugwaage zum Wiegen lose verladener Kohle auf einer Ladepritsche und jede Menge Kohlen unterschiedlicher Sorten, meist als größere Kohlenberge. In der Regel ging es deshalb auf den Grundstücken eng zu; jeder zusätzliche Meter an Lagerfläche musste ausgenutzt werden.

Die unterschiedlichen Kohlenberge lassen sich aus Styrodur sehr leicht formen. Dick aufgetragenes Mattschwarz bedeckt das Styrodur und bildet gleichzeitig den Klebstoff für eine erste, deckende Kohlenschicht. Ist diese getrocknet, folgt ein zweiter Klebevorgang, bei dem man noch blanke Stellen mit Kohlen bestreut.

Die so erstellten Kohlenberge – in der Höhe niedriger als das Förderband des Händlers oder die Greifhöhe eines Baggers – werden auf dem bereits fertiggestellten Untergrund passend platziert, was durch Stellproben und Fahrzeugbewegungen ermittelt wird.

Nun muss noch der Spalt zwischen Kohlenhaufen und Boden mit einer dünnen Kohlenschicht kaschiert werden. Zum Fixieren dient hier Schotterkleber.



Die Zufahrt zu Brauerei und Raiffeisen muss sich zwischen Tankstelle, Stellwerk und Kohlenhandel schlängeln, wie eine erste Stellprobe zeigt.

Wie beim Vorbild sollte man auch im Modell verschiedene Kohlsorten einlagern. Die Eierkohlen waren im Preis günstig und wurden deshalb gern im Hausofen genutzt. Das gilt auch für längliche Briketts, denn beide waren oft aus billiger Braunkohle zusammengepresst. Etwas weniger geläufig war außerhalb der Abbauregionen die lose, feste Steinkohle, da sie teurer war. Eierkohle und kleine Briketts bietet Juweela als H0-Imitate in vortrefflicher Nachbildung an. Steinkohlen gibt es u.a. von Asoa. Man kann sie aber auch selbst in einem Mörser oder mit einer ausrangierten Kaffeemühle zerkleinern.

Wahl der Gebäude

Der Kohlenhandel von Kibri ist in H0 ein Klassiker, aber wie erwähnt zu klein. Der 2022 erscheinende Kohlenhändler von Auhagen ist mit seinem Zubehör für Ostdeutschland ausgelegt und stand Rolf Weinert damals noch nicht zur Verfügung. Die Wahl fiel daher auf den Kohlenbansen von MKB und auf eine Baracke – beides Lasercutbausätze, die erst mit Farbe ein ansprechendes Aussehen erhielten. In den einzelnen Lagerbansen wurden unterschiedliche Kohlsorten, Holz, in Säcken verpackte Kohlen und gestapelte Briketts eingeklebt. Natürlich durfte eine Fahrzeugwaage nicht fehlen.

Da das Grundstück des Kohlenhändlers direkt an die Gleise reicht, musste eine Abgrenzung her, damit herunterfallende Kohlen nicht in den Gleisbereich gelangen können. Dazu genügte die Bahnsteigkanten mit Bohlen, ein Weinert-Produkt aus Weißmetall.

Das Gelände musste natürlich auch eingezäunt sein, damit kein Langfinger des Nachts Brennstoffe für sich stibitzen

Die hochwertige Steinkohle, auch Anthrazit genannt, stammt von Asoa und ist maßstäblich auf H0-Größe gesiebt. Die kleinen Eierkohlen- und Brikettstücke bietet Juweela an. Auch sie passen in der Größe genau zum H0-Maßstab.

Aus Styrodur ist ein mittelhoher Kohlenberg geformt worden, der dick mit mattschwarzer Farbe bemalt wurde. Noch vor dem Trocknen wird in diese Farbe eine erste dünne Schicht Kohlen eingestreut.

Auf dem Gelände des Kohlenhändlers festgeklebt, bestreut man nochmals den Kohlenberg und verklebt ihn anschließend mehrmals mit dünnflüssigem Holzleim. Keine Sorge: Der weißliche Schleier ist nach dem Trocknen des Leims nicht mehr zu sehen.



Das Fundament für das Bürogebäude des Kohlenhändlers und die gepflasterte Ausfahrt sind hier bereits in das Umfeld eingefügt.





Zur Ausstattung eines Kohlenhändlers gehört eine Fahrzeugwaage. Sie ist ein Eigenbau.



Der Kanal zum Wiegehäuschen wurde vergessen und musste nachträglich eingebaut werden.



Nahtlos fügt sich der Gestängekanal in die Umgebung ein und muss nur noch gesandet werden.



Der Unterstand mit den Lagerbereichen für die unterschiedlichen Brennstoffsorten ist ein Modell von MKB, welches mit Farbe erheblich modifiziert worden ist. Insbesondere das Ständerwerk darf nicht frisch aussehen. Durch die offene Bauweise kann man sehr schön die aufwendige Detaillierung sehen.



In den überdachten Lagernischen befinden sich unterschiedliche Brennstoffe in Haushaltsgrößen, beispielsweise Eierkohle, Holz und gestapelte Briketts. Im Vordergrund werden Säcke mit Kohlen befüllt. Die dazu notwendige Sackwaage hat Weinert schon seit vielen Jahren im Programm.



Heizöl als Brennstoff ist 1960 stark im Kommen, daher gleich zwei Tanks.



Die schwenkbare Befüllrohrleitung für Bahnwagen hat Weinert entwickelt.

kann. Der feine, aus Messing geätzte Maschendrahtzaun mit Stacheldrahtaufsatz steht rings um das Gelände. Eigens neu entwickelte Tore verschließen die Zufahrten sowohl von der Straßen- wie auch von der Bahnseite her.

Heizöltank

Kibri hat seit vielen Jahren zwei kleine Heizöltanks mit gemauerter Umrandung im Programm, welche die passende Größe für einen Kohlenhändler haben. Die Grundplatte wurde an einer Ecke dem benachbarten Straßenverlauf angepasst. Zusätzlich wurde die Anlage mit dem fehlenden beweglichen Umladerrohr für die Brennstoffentladung vom Eisenbahnwagen in die Tanks ausgestattet – inzwischen ein Weinert-Produkt. Eine Zapfsäule zum Betanken der firmeneigenen Wagen und ein filigraner Verladeturm zum Befüllen von Öltanks auf firmeneigenen oder auf Kunden-Fahrzeugen runden die Heizölanlage vorbildgerecht ab.

Dank des Anschlussgleises auf dem Firmengelände ist nun für zusätzlichen Rangierspaß im Bahnhof Syke gesorgt. Die zugestellten Wagen bleiben dabei oft länger als einen Tag auf dem Gelände stehen.



Inzwischen haben alle Gebäude und Kohlenhaufen ihren Platz gefunden. Nun gilt es, die optimale Zufahrt von der Straße zum Gelände zu finden.

Unten die fertiggestaltete, von viel Leben erfüllte Szenerie. Die Fahrzeuge, das zierliche Förderband und die Holzbohleneinfassung am Gleis und am hinteren Bansen hat Weinert im Programm. Die Kohlenstücke und Figuren stammen von Preiser. Die Holzscheite entstanden übrigens in Fleißarbeit aus echtem Holz.

Der Maschendrahtzaun von Weinert sichert ringsum das Gelände des Kohlenhändlers. Die schwenkbaren Zufahrtstore sind eigens für das Gelände aus Messing geätzt und in das Weinert-Sortiment aufgenommen worden.



Große Betriebe mit Gleisanschluss sorgen für Rangierspaß im Bahnhof Syke

Getreide und Bier mit der Bahn

Gleich gegenüber den Bahnhofsgebäuden liegt ein langes Areal, auf dem interessante Betriebe an den Gleisanlagen Platz finden sollten. Herausgekommen sind eine große Brauerei mit Gleisanschluss und ein imposanter Raiffeisenkomplex mit Lagerhaus und hohen Getreidesilos zum Beladen von Bahnwagen.



Das Raiffeisenlagerhaus entstand aus einem großen Lasercutbausatz von MBZ. Die zusätzliche Detaillierung mit Lampen und Ladegut geben dem stattlichen Gebäude erst sein Gesicht.

Die vier Silos überragen weit sichtbar das Bahngelände. Für den Bau des Turms und den drei Getreidesilos wurden jeweils mehrere Bausätze verwendet.



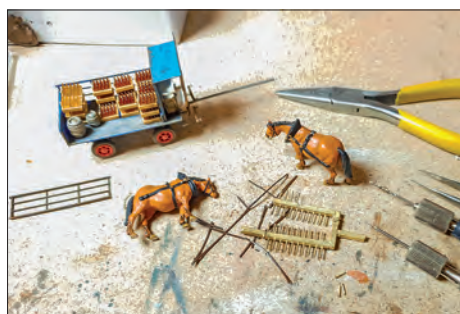
Das Lagerhaus der Raiffeisengenossenschaft ist ein zentraler Anlaufpunkt für die regionalen Bauern und Versorger. Für den Umladeverkehr ist das nicht eingezäunte Gelände mit Lkw-Waage und langen Laderampen ausgestattet.

Die Brauerei mit ihrer verspielten historistischen Fassade aus der Gründerzeit ist mit einem weiteren Modell von Faller vergrößert worden. Aus Restteilen entstanden die Nebengebäude. Ein Pförtnerhaus von Weinert sichert die Zufahrt auf das Gelände.





Das Pferdefuhrwerk von Preiser ist zusätzlich mit selbst angefertigten Zügeln ausgestattet worden – schließlich muss der Kutscher seine beiden Zossen auch lenken können ...



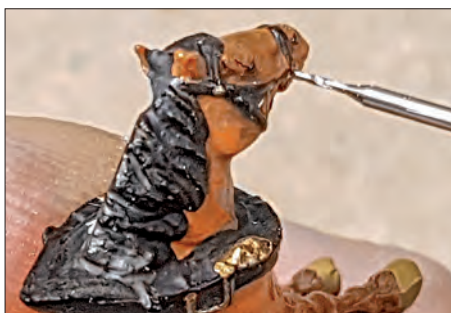
Das Fuhrwerk wurde mit Ladegut von Preiser bestückt, die Pferde erhalten ihr Zaumzeug.



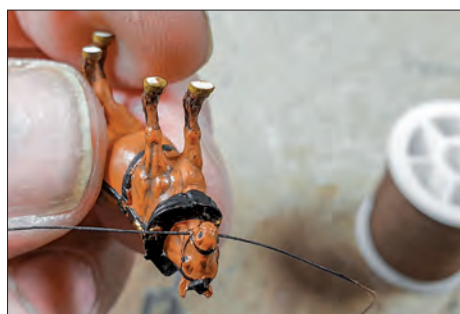
Für die Führung der Zügel auf dem Brustgurt wird ein 0,8-mm-Loch mit der Hand gebohrt.



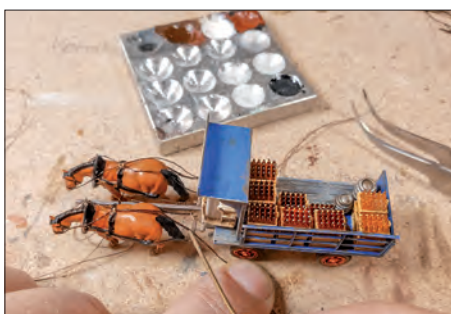
In das Loch wird ein Griffstangenhalter aus Messing (eigentlich für Loks gedacht) gesteckt.



Für die beiden Zügel an der Kandare bohrt man ein durchgehendes Loch in den Kopf.



Jetzt lässt sich der Zwirn problemlos an der Kandare durch das Bohrloch fädeln.



Die Verseilung des Zaumzeugs fixiert man mit jeweils einem Tropfen Sekundenkleber.

Blickt man auf den Bahnhof Syke, fallen außer dem mächtigen Empfangsgebäude der Bahn gleich zwei weitere Gebäudekomplexe auf der gegenüberliegenden Bahnseite auf: links eine große Bierbrauerei und rechts daneben die Anlage der örtlichen Raiffeisengenossenschaft. Beide Betriebe haben ihre eigenen Gleisanschlüsse, was in der Epoche III noch selbstverständlich war, denn die Waren wurden vor allem mit der Bahn deutschlandweit transportiert.

Syker-Union-Brauerei

Fast alle Gebäude der Brauerei basieren auf dem Faller-Modell der „Brauerei Peschl“. Das Kerngebäude wurde durch einen weiteren Bausatz deutlich vergrößert. Aus den zahlreichen übriggebliebenen Teilen des zweiten Bausatzes und weiteren Wandelementen aus dem Auhagen-Baukastensystem entstanden im Selbstbau alle Nebengebäude einschließlich Verwaltung, Pferdestall und einer alten Wagenremise, sodass ein recht großes Gebäudeensemble gebildet werden konnte.

Das zentrale Sud- und Maschinenhaus mit vier kupferfarbenen Sudkesseln flankieren zwei seitliche Anbauten. Die Fassadeneinteilung wurde den örtlichen Gegebenheiten angepasst. So befinden sich die Rampen für die Bahn- und Straßenverladung auf der linken Seite unterhalb des holzverkleideten Seitenflügels. Der rechte Flügel wurde verlängert und der im Bausatz vorhandene Schornsteinsockel um eine Wandhöhe aufgestockt, damit der Schornstein in der Höhe nicht so mickrig wirkt.

Der rechte Seitenflügel hat auf der Hofseite vier Stahlsilos erhalten. Dafür sind drei Bausätze von Faller (Art.-Nr. 130476) verwendet worden, der dritte Bausatz diente zur Erhöhung. Sie wurden noch mit Förderbändern aus Restteilen der Raiffeisen-Silos ergänzt. Diese stammen aus Cornerstone-Bausätzen, die mit dem Faller-Modell baugleich sind.



Auf nicht detaillierte Getränkeboxen werden als Abschluss Kisten mit Flaschen geklebt.



Das Gelände der Brauerei wurde mit vielen Details ausgestaltet und mit einem Zaun rundum gesichert. Im Hintergrund sieht man den Bahnübergang.



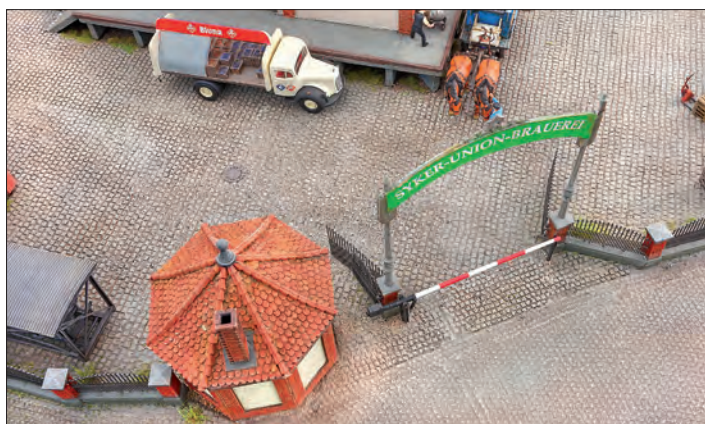
Am Gleisanschluss der Brauerei werden sowohl moderne Tragbehälter auf Tragwagen als auch ganz klassische Bierfässer in gedeckten Güterwagen eingesetzt, um die Rohstoffe anzuliefern und den fertig gebrauten Gerstensaft zu den weiter entfernt liegenden Kunden per Bahn zu bringen.



Um das Pförtnerhaus von Weinert zu platzieren, wird das Pflaster mit Maskierband beklebt. Darauf werden die Konturen nachgezeichnet.



Nun kann man anhand der Konturmarkierungen sehr genau das Pflaster ausschneiden. Die Reste müssen sorgfältig entfernt werden.



Das Pförtnerhaus hat seinen Platz an der Zufahrt zur Brauerei gefunden. Ein Schlagbaum von Weinert regelt die Zufahrt ab. Die bekannte Fabrikmauer mit Zaun von Kibri hat neue Tore und zierlichere Gitter aus geätztem Neusilber erhalten, die nun auch bei Weinert erhältlich sind.

Bauwerke der Raiffeisen

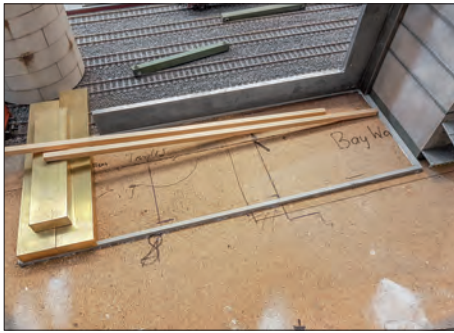
Raiffeisen ist der Marken- bzw. Namens- teil von mehr als 330.000 Unternehmen, die sich weltweit mit landwirtschaftsna- hen Produkten befassen. Das große La- gerhaus mit seinen vier hohen Turmbe- hälttern ist der Dreh- und Angelpunkt der örtlichen bäuerlichen Genossenschaft; das Modell bietet MBZ als Lasercutbau- satz an. Der hohe Lagerturm stammt da- gegen von dem ursprünglich hier vorge- sehenen Modell von Faller, dessen Lager- haus aber zu klein war. So musste der Turm durch das Ausschachten eines zweiten Bausatzes passend zu dem neu- en Lagerhaus erhöht werden. Die drei benachbarten Getreidesilos mit Abfüllan- lage für Straße und Schiene sind zwei amerikanische Bausätze von Corner- stone, die ebenfalls zusätzlich erhöht worden sind. Das auf der anderen Giebel- wand der Lagerhalle angrenzende Büro- gebäude entstand aus Auhagen-Platten komplett im Eigenbau mangels passen- dem Modellangebot. Nur die Fenster wurden der Bastelkiste entnommen. Eine Lkw-Waage und ein Pförtnerhaus runden das offene Raiffeisengelände ab.

Auch die anderen Ge- bäude sind mit der gleichen Methode wie beim Pförtner- haus passend in das Kopfsteinpflaster von CH-kreativ einge- passt worden, ohne dass die Gebäude während der Schnei- dearbeiten beschä- digt werden.



Der alte Pferdestall und der Wagenschup- pen mit drei Toren stehen weiterhin in der Brauerei, da das traditionelle Pferde- fuhrwerk für den Ge- tränketransport im- mer noch vorhanden ist. Der Pferdestall hat im Modell eine Inneneinrichtung mit mehreren Pferde- boxen erhalten.





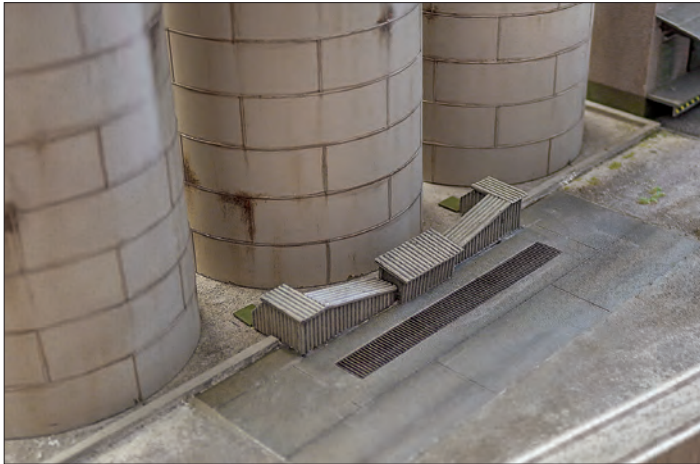
Für die drei großen Silos entsteht ein „Betonbecken“, das mit Holzleisten eingerahmt wird.



Die Betonfarbe von Heki wird direkt auf den Korkboden und auf die Holzleisten gepinselt.



Passende Holzleisten dienen als Montagehilfe, um die Silos mittig in das Becken zu setzen.



Die Verladeanlage für Getreide, welches mit Straßenfahrzeugen angeliefert wird, hat einen Betonboden im ansonsten unbefestigten Untergrund.

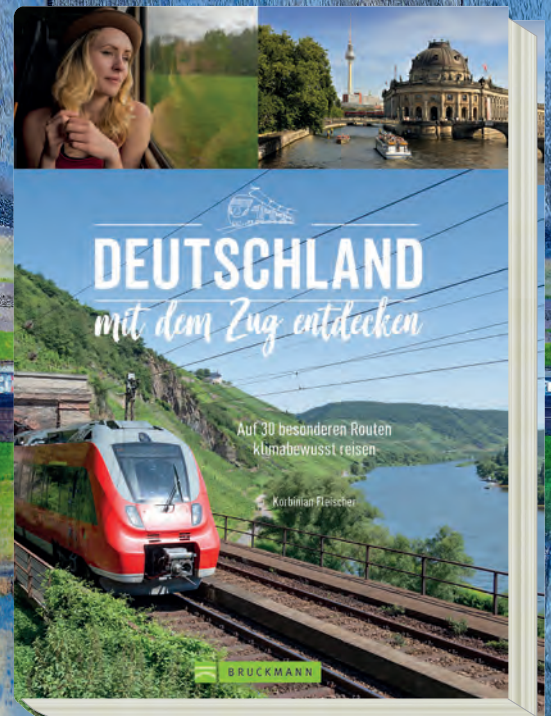


Das Getreide wird mit Hängern zu den Getreidesilos gefahren und dort auf das mit einem Gitter abgedeckte unterirdische Förderband kippen.

Eine Zugfahrt, die ist lustig

Nachhaltig und umweltverträglich reisen – das geht am Besten mit dem Zug. Dieses Buch umfasst 30 lange und kurze Zugstrecken, die Großstädte verbinden oder nur sehr lokal verlaufen und teilweise von Fanclubs aus Nostalgie weiterbetrieben werden. Auch Schienentrabis, Schienenbusse und sogar Fahrraddraisinen werden vorgestellt. Jede Strecke wird anhand ihrer landschaftlichen Highlights, Haltepunkte und Geschichte charakterisiert. Interessante Anekdoten und Details, die zum Schmunzeln anregen, sind inklusive!

240 Seiten · ca. 280 Abb. · Best.-Nr. 32377 · € (D) 19,99



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

BRUCKMANN

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Gestaltung einer hügeligen Geestlandschaft mit Feldern und kleinen Wäldern

Natur auf sandigem Boden

Die Landschaft um Syke herum ist stark geprägt von den Gletschern der letzten Eiszeit, die zum Teil mächtige Hügel in einer ansonsten eher flachen Landschaft zusammengeschoben haben. Es wurde versucht, diese Topografie auf der Anlage wiederzugeben. So entstand eine abwechslungsreiche Modelllandschaft, die zusammen mit dem speziell angefertigten Fotohintergrund eine Weitläufigkeit erzeugt.



In den zahlreichen kleinen Privatwäldern kann man eine üppige Flora antreffen. Zwar ist es erst Ende Juni, aber die (frühherbstlichen) Pilzsammler sind dennoch im Wald erfolgreich unterwegs.



Die Kartoffelernte ist dagegen ab der frühen Sommerzeit möglich. Preiser hat dafür ein sehr passendes Figureset mit Trecker und Hänger herausgebracht.

Der Mühlenbach hat sich ein recht tiefes Tal durch die hügelige Geestlandschaft gefressen. Die Straße als Nachbar zwingt ihn nun durch Mauern und Staustufen in ein schmales Bachbett. Grasfasern von Borchert und Moller sowie Büsche und Bäume von MBR prägen die großzügige Landschaft.

Damit die sichtbare Anlagenkante nicht stumpf an den Fotohintergrund stößt, fallen Landschaft und Straße leicht nach hinten ab, was räumliche Tiefe erzeugt.







Die sanft geschwungenen Hänge werden aus mehreren aufgeschichteten Styrodurplatten geformt. Beim ersten Modellieren zeigte sich jedoch, dass der Hügel zu niedrig ist. Zur Korrektur wurden weitere Styrodurplatten auf die bereits geformten Bereiche geklebt und mit Schrauben kurzzeitig fixiert.



Für das Aufkleben der dünnen Styrodurplatte zur Erhöhung der Feldstraße reichen als Beschwerung auch verschiedene Gewichte aus.



Nachdem links der sanft ansteigende Styrodurberg seine endgültige Form erhalten hat, werden einige Unebenheiten und Spalten verspachtelt.



Die Bahntrasse verläuft auf einer stabilen Holzunterkonstruktion, während die komplette Landschaft drumherum aus Styrodur modelliert wird.

Längst haben moderne Baumaterialien in die Werkstätten der Profianlagenbauer Einzug gehalten. Diese setzen vor allem auf geschäumte Kunststoffplatten wie im Hausbau bekannt, die sich mit verschiedenen Werkzeugen sehr einfach bearbeiten lassen. Man kann vor allem sanfte Hegellandschaften mit Styrodurplatten modellieren, was bei der Spantenbauweise aus Holz schwerer fällt. Erst beim Modellieren erkennt man den tatsächlichen Verlauf der Oberfläche. Die Qualität von Schaumplatten ist allerdings sehr unterschiedlich. Zu empfehlen sind nur das rosafarbene Austrotherm (unbedeutende Schrumpfung) und das grüne BASF 2500 und 3500 (keine Schrumpfung).

Generell sollte man die glatten Oberflächen vor dem Kleben mit Schmirgelpapier aufrauen, damit der Klebstoff sich in den Poren verkrallen kann. Geklebt wurden die Platten auf der Weinert-Anlage mit PUR-PU-Leim. Er hat zwei Vorteile: Wird er mit einer Sprühflasche befeuchtet, schäumt er mächtig auf. Das nutzte man zur Überbrückung von Spalten. Zum anderen härtet er rasch aus und man kann bereits nach etwa einer Stunde weiterarbeiten. Hervorquellende, schnell wachsende Schaumbblasen wurden während des Ausschäumens zerstört, damit der Schaum klein blieb. Da das Aufschäumen Druck auf die obere Platte ausübte, musste sie gut fixiert werden. Das gelang problemlos mit passend langen, 6 mm dicken Holzschrauben, die einfach in die Platten hineingeschraubt wurden. Nach dem Aushärten des Klebers wurden sie wieder herausgedreht. Auch große Gewichte dienten zum Beschweren.

Zum Formen von Styrodur standen verschiedene Werkzeuge wie Messer oder Säge zur Verfügung, mit denen sich das Material jedoch nur mühselig schneiden ließ. Eine Heißdrahtsäge war dagegen ein Vorteil. Sie kam auch beim



Die Brückenköpfe der Schmalspurbrücke sind mit PUR-PU Leim festgeklebt worden, der auch teilweise die sichtbaren Spalten verschleißt.



Erst unterschiedliche Fasern, feine Schaumflocken und niedrige Büsche auf dem sorgfältig verklebten Waldboden von Anita-Decor samt eigener Mischung ergeben hinter dem Stellwerk die perfekte Basis für einen Waldboden. Für verwilderte Wiesen wurden die Fasern dagegen schütter aufgebracht.



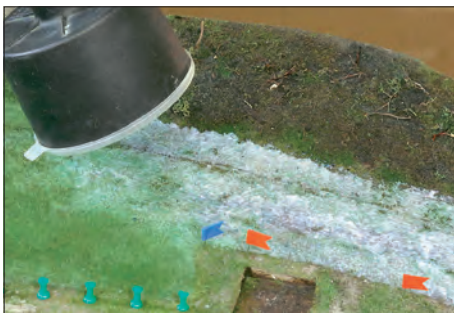
Der sogenannte Mutterboden ist eine Mischung aus feinem Sand, Asche und Pulverfarben.



Zur Verfestigung des Mutterbodens wird eine zweite und dritte Klebeschicht aufgeträufelt.



Auf den teilweise mit grünen Schaumflocken bedeckten festen Boden streicht man Kleber auf.



Im ersten Begrasungsgang schießt man nacheinander erst lange, dann kurze Grasfasern auf.



Aufgesprenkelte Leimtropfen sollen für hohe Grasbüschel auch am dichten Waldrand sorgen.



Kurze Fasern werden in die Leimpunkte geschossen und sorgen so für lebendige Wiesen.



Mit einem Schwamm tupft man auf die bereits stehenden Grasfasern erneut zähen Leim auf.



Mit dem Elektrostaten werden andersfarbige und kurze Grasfasern in den Leim geschossen.



Nach Absaugen der überschüssigen Fasern werden die zusätzlichen Grasbüschel sichtbar.



Das Getreidefeld besteht aus 12 mm hohen, goldgelben Grasfasern, die noch im Programm hat. Rote Schaumflocken imitieren Mohnblumen.



Damit sich eine gleichmäßige Faserhöhe im Kornfeld einstellt, rasiert Michael Butkay die zu hohen Fasern mit einem alten Barttrimmer weg.



Die wilde Naturwiese beherbergt zahlreiche Kräuter. Das recht hochstehende Gras wird schon bald abgemäht und zu Heu verarbeitet. Michael Butkay gelingt es mit seiner Arbeitsmethode immer wieder, eine abwechslungsreiche Natur darzustellen, die wie echt wirkt.



Für die Darstellung der unterschiedlichen Gemüsesorten auf den kleinen Bauernbeeten greift Michael Butkay auf verschiedene Fertigprodukte von Busch, Faller und hier von Noch zurück. Diese Lasercutpflanzen von Noch werden in kleine Bodenvertiefungen geklebt.



Das Gras einer Viehweide verliert sich langsam am Waldrand zwischen den noch zu setzenden Büschen und Bäumen. Dieser Vegetationsübergang mit unterschiedlichen Grasfasern gelingt nur mithilfe eines Elektrostaten. Die Plastikfahnen stehen für die bereits vorab positionierten Waldfichten.

Schneiden besonderer Formen wie Tunnelröhren zum Einsatz. Das Formen der Landschaftsoberfläche gelangt jedoch am Besten mit einem akkubetriebener Multifunktionsgerät mit eingespanntem Tauchsägeblatt. Schichtweise wurde damit das Material abgetragen. Mit Schmirgel und Rasper glätteten schließlich die Anlagenbauer die Oberflächen oder rauten sie zum Kleben auf.

Böden in Wäldern

Für den Waldboden kommt es auf eine gute Mischung des Waldgrundes an. Anita-Decor bietet eine bereits fertige Mischung aus verschiedenen Materialien an, die als Basis für einen fein gestalteten Waldboden geeignet ist. Alternativ mischte Michael Butkay den Boden in größeren Mengen aus verschiedenen feinen Schaumstofflocken als Trockenlaub und Moosimitat sowie mit echtem Mutterboden. Den streute er als Basis auf den mit Klebstoff vorbereiteten Untergrund, ließ ihn gut antrocknen und verfestigte den noch leicht porösen Grund in einem weiteren Klebevorgang mittels sehr flüssigem, mit Fließverbesserer angemischtem



Diverse Grasfasern, Schaumflocken, kleine Mininatur-Pflanzen und Büsche bilden den Waldrand.



Verschiedene Schaumstofflocken und Blätter-imitate auf dünnen Matten stellen Unkraut dar.

Kleber. Dazu musste aber der trockene Boden zuvor genässt werden, damit der Kleber tief in die Bodenporen eindringen konnte. Der Klebevorgang wurde so oft wiederholt, bis ein wirklich stabiler Untergrund entstand, der auch einer späteren sehr intensiven Staubsaugerattacke zwecks gründlicher Anlagenreinigung problemlos standhält.

Landschaftswiesen

Als Basis für Landschaftswiesen mischte Michael Butky aus feinem Sand und Asche, eingefärbt mit braune Pulverfarben den sogenannten Mutterboden. Zum Verkleben wurde hochwertiger Acrykleber benutzt. Nachdem der aufgetragene Boden ausgehärtet war, trug er erneut zähflüssigen Kleber auf den Mutterboden auf und schoss Grasfasern/Flocken darauf. Erst die Kombination unterschiedlicher Farben und Längen ergab lebendige Wiesen, was aber nur in mehreren Arbeitsgängen erzielt werden konnte.

Bei besonders kargen Böden oder als gezielte Ergänzung bestehender kahler Flächen wurden zuvor vorbereitete, kleine Grasbüschel einzeln aufgeklebt. Das sparte Material, denn der Elektrostat haut immer mehr Fasern aus seinem Behälter, als bei Einzelbüscheln benötigt wird. Aufgebrachte feine Schaumflocken und Foliage stellten Unkraut dar.



In der Landschaft sorgen markante Pflanzen und Blumen für augenfällige Abwechslung.



Niedrige und hohe Büsche mit Blattwerk sollen zu den Bäumen passen und kommen von MBR.



Die grünen MBR-Fichten erhalten von unten rotbraune Farbe zur Darstellung trockener Äste.



Das Bohrloch im Holzstab muss so groß sein, dass der Draht des MBR-Baums hineinpasst.



Die Lupinen von Busch sind ein Bausatz und werden zu kleinen Büschen zusammengesetzt.



Die Farne von Faller sind aus Plastik und erhalten erst durch Farben ihr realistisches Aussehen.



Kleine Büsche muss man aus den Matten von MBR mangels Angebot selbst anfertigen.



Zu deren Baumstammverlängerung wird in einen Schaschlikstab ein tiefes 1,5-mm-Loch gebohrt.



Auf die frisch aufgetragene Baumrinde streut man feinen Vogelsand, der die Rauheit erhöht.



Mit Sekundenkleber fixiert bleiben die Stängel beim Beschneiden der Grundplatte stabil.



Mit dem Elektrostaten werden einzelne Grasbüschel zum separaten Aufkleben hergestellt.



Der Mühlenbach hat in der hügeligen Geestlandschaft ein enges Tal geformt, durch das sich sogar noch eine Straße schlängelt und den Bach einzwängt.

Mit Gießharz Wasser simulieren

Gebändigtes Wasser

Das nasse Element der Natur übt auf den Menschen eine große Faszination aus. Daher liegt es auf der Hand, auch auf der Weinert-Anlage Wasser in seinen unterschiedlichen Formen nachzubilden. Ein Mühlenbach, der in einem Hafen endet, wird diesem gerecht.



In den aufgestauten Mühlenbach wurde ein Entenhaus gesetzt. Es bildet auf der Anlage an dieser Stelle einen netten Hingucker.

Der Bach und der angedeutete Stausee an der Mühle erhielten ein Bett aus Sand und unterschiedlich großen Steinen. Da das Gelände in Styrodur geformt wurde, konnten die Uferschrägen schnell hergestellt werden, die anschließend mit Gips und Sand bestreut wurden. Damit der See später eine gewisse Tiefe hat, wurde auf dem flachen Untergrund mit dunklem Blaugrün farbig Tiefe simuliert. Einige grüne Schaumstofflocken am Uferstrand stellen später im Wasser Pflanzen dar. Zur weiteren Belebung des noch „trockenen“ Seeufers setzte Michael Butkay zusätzlich Schilf von Noch.

Das Wasser kommt

Für die Wiedergabe schmaler Flüsse und kleiner Bäche bietet sich die Verwendung von Gießharz an. Es setzt sich in der Regel aus zwei flüssigen Komponenten zusammen, die chemisch miteinander reagieren und schließlich aushärten. Die zusammengehörenden und miteinander reagierenden Komponenten wurden in einem hitzebeständigen Behälter, möglichst ein Glas, im angegebenen Verhältnis vermischt. Die Kontrolle mittels einer



Auf der tragenden Landschaftsholzplatte mit Styroduraufbau musste für den abfallenden Bachverlauf etwas Material ausgestemmt werden.

Briefwaage half beim Abfüllen der geforderten Menge. Beim Verrühren im Glas achtete Michael Butkay darauf, dass nicht zu viele Luftblasen in das Gemisch gelangten; ganz vermeiden kann man die Luftblasen allerdings nicht.

Vor dem Arbeiten mit Gießharz musste allerdings sichergestellt sein, dass Bach und See wasserdicht sind, weil Harz wegen seiner Fließeigenschaften in die kleinsten Löcher sickert. Daher musste das Ufergelände sorgfältig gestaltet sein.

Der stressige Moment kam mit dem Einträufeln des dickflüssigen Harzes in das fertiggestaltete See- und Bachbett. Da beide nicht tiefer als 8 mm sind, wurde das Harz jeweils in einem Arbeitsgang langsam eingeträufelt. Der Bach wurde abschnittsweise befüllt, so wie es die Staustufen vorgaben. Dadurch behielt man die Kontrolle, denn die hohe Oberflächenspannung des flüssigen Harzes möchte am Rand einen Wulst erzeugen. Da sich das Wasser in der Natur nicht an Gegenständen hochzieht, stört der Wulst. Deshalb zog man am Ufer das flüssige Harz mit einem Pinsel glatt oder man drückte im geleeartigen Zustand des Gießharzes den Rand wieder herunter.

Da Gießharz unter Wärme aushärtet, kann man mit einem Heißluftfön den Geliervorgang beschleunigen. Mit etwas Geschick können auf diese Weise sogar kleine Wellen erzeugt werden. Andererseits lassen sich Wellen auch mit einem Pinsel auftragen oder – wenn es kleine Strömungswellen sein sollen – mit einem weichen Schwamm auf tupfen. Hier gilt es, genau den Zeitpunkt des Gelierzustandes zu treffen, bei dem das Gießharz nicht mehr dickflüssig, sondern nur noch zähklebrig und damit formbar ist.

Die kleinen Wasserfälle entstanden bereits vor dem Auffüllen mit Gießharz aus

Oben rechts:
Die Wassermühle und der Bachverlauf sind bereits fertigmodelliert. Selbst angefertigte Plastikmauern mit Abdecksteinen von Auhaugen säumen den Bach im Bereich der Mühle.



Mitte: Ein kurzes Plastikrohr simuliert den Beton-Wasser-einlauf des Straßen-grabens auf der gegenüberliegenden Straßenseite.



Hinter der Mühle ist ein Stausee angedeutet worden, der sich auf dem Hintergrund optisch fortsetzt, sodass beides einen kleinen See bildet. Die Pappeln als Alleebäume verdecken etwas den Blick und tarnen die Täuschung, sodass dieser Trick nicht gleich auffällt.



Das kleine Stauwehr direkt an der Mühle ist ein kompletter Selbstbau mit einfachen Mitteln.



Nach dem Anstrich erkennt man die Holzbohlen der Bahnsteigkante von Weinert nicht mehr.



Kieselsteine werden in die klebrige, erdige Spachtelmasse als Uferbefestigung gedrückt.



Der Mühlenbach mündet in ein beginnendes Hafenbecken. Mit Farbe bemalt man den Bachgrund, um später nach Einfüllen des Gießharzes ein brackisches Wasser zu haben.

Das Zweikomponenten-Gießharz von Voss Chemie wird exakt mit der Waage abgewogen und gemischt.

dünn, durchsichtiger Folie, die mit klarem Klebstoff, zum Beispiel Uhu Hart, bestrichen wurde.

Nachdem zusätzlich leicht eingefärbtes Harz eingegossen und mit den Wasserstufenschwellen bündig aufgefüllt war, erhielten auf der Weinert-Anlage nach dem Aushärten des spiegelglatten Harzes Bach und See wunderschöne Wellenstrukturen. Dazu kamen verschiedene glänzende Acrylmittel zum Einsatz.

Zuerst imitierte Michael Butkay an den Staustufen das aufgewirbelte Tiefenwasser. Besonders gut aufeinander abgestimmt und passend für Wellen und Schaumkronen sind die neuen Woodland-Produkte. Das „Waterwaves“ kann man etwas in die Höhe ziehen, ohne dass es anschließend beim Trocknen wieder durchhängt, also ideal für kleine Wellenkämme. Ein wichtiger Punkt für die Woodland-Produkte ist die Reihenfolge der Anwendung: Zuerst „Waterwaves“ und nach dem Trocknen „Waterripples“. Alternativ können sanfte Wellen auch mit aufgetupftem Klarlack oder durchsichtigem Klebstoff erzeugt werden.

Die belebenden Schaumkronen pinselte Michael Butkay im letzten Arbeitsgang mit weißer Farbe auf, z.B. mit „White Water High-Light“ von Woodland.



Das glasklare, flüssige Gießharz füllt man zu Beginn in geringen Mengen in das schmale Bachbett, damit es sich langsam verteilen kann.



Sogleich trägt man noch geringe Mengen grün eingefärbtes Gießharz auf und verteilt es entsprechend der gewünschten Strömungsrichtung.



Die Anlagengestaltung ließ nur einen stark abfallenden Bach zu, sodass er mehrere Staustufen erhalten musste, um glaubwürdig zu wirken.



Nachdem die Gestaltung rund um den Mühlenbach abgeschlossen ist, fügt er sich harmonisch in das zunehmend enger werdende Bachtal ein.

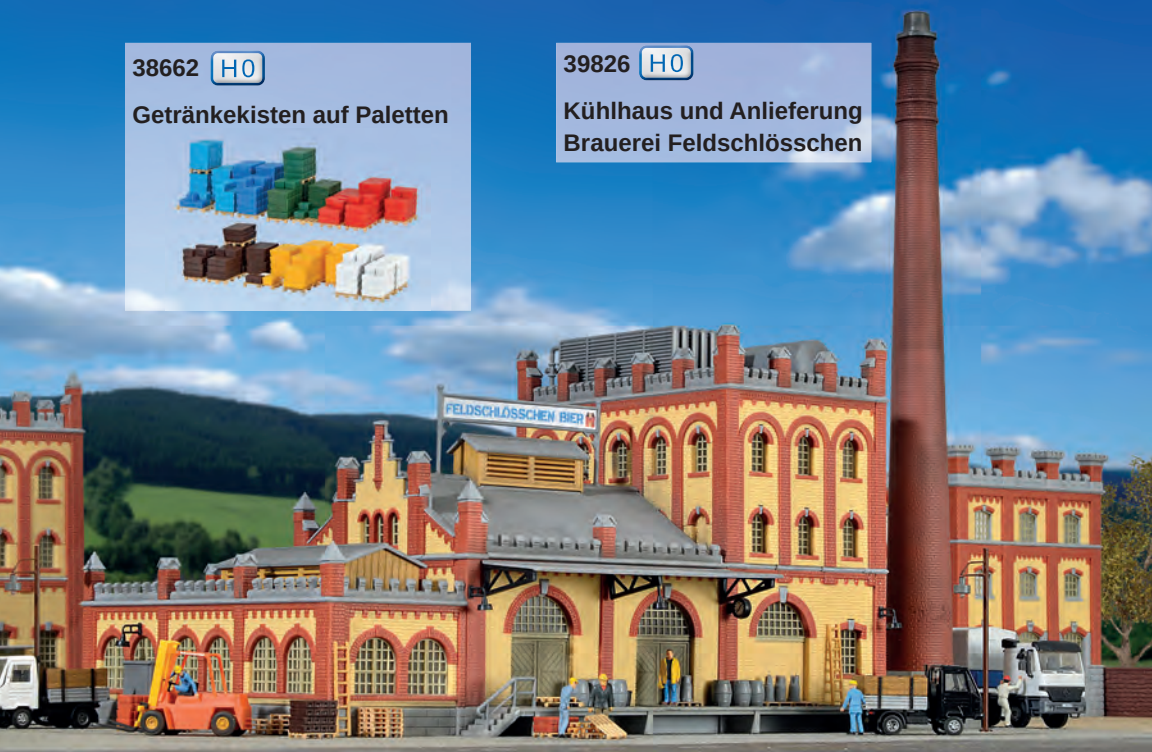
38662 H0

Getränkekisten auf Paletten



39826 H0

Kühlhaus und Anlieferung
Brauerei Feldschlösschen



kibri[®]
Eine Marke von **viessmann**

**JETZT NEWSLETTER
ABONNIEREN!**



viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

Perfekte Nachbildung von Gemüsegärten dank vielfältigem Zubehörangebot

Gärten für den kleinen Mann

Schrebergärten waren vor allem in den Nachkriegsjahren ein wichtiger Bestandteil zur Selbstversorgung der städtischen Bevölkerung. Entsprechend detailreich gestalten sich die Nachbildungen auf der Anlage, die mit vielen Gemüsebeeten, Obstbäumen und unterschiedlichen Gartenhäuschen einen prominenten Platz auf der Anlage einnehmen.



Direkt neben Schmalspurstrecke und Güterbahnhof zieht sich als schmaler Streifen eine Schrebergartenkolonie entlang.

Einige Bewohner von Syke sind Besitzer eines Kleingartens und nutzen ihn intensiv zum Anbau von Obst und Gemüse. Natürlich ist der Ort auch ein Treffpunkt der Nachbarn – und etwas Zeit zum Plaudern bleibt immer.

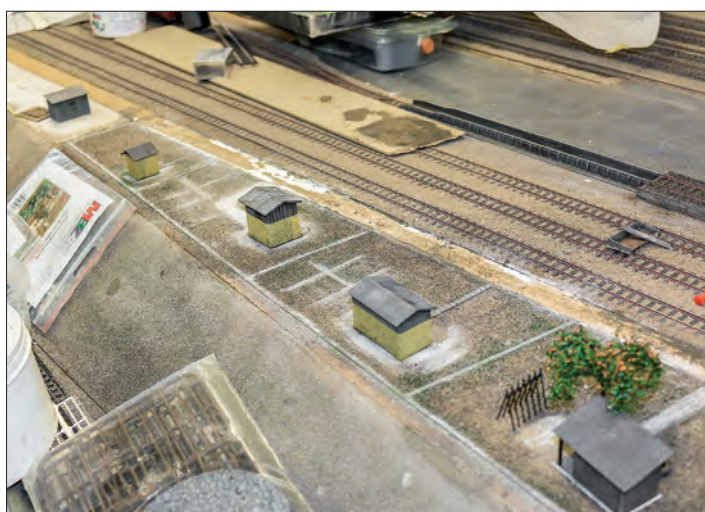
Der Bahnbetrieb im Hintergrund wird von den Kleingärtnern meist nur wenig beachtet, denn der Gemüse- und Obstanbau verlangt viel Pflege. Auch die Ernte ist zeitaufwendig – das erholsame Verweilen ist dann kaum möglich.



Jeder Garten erhält eine Einrahmung aus dünnen Holzleistchen. Diese dienen zur Stabilisierung der erforderlichen Bohrungen für die noch zu setzenden Zaunpfosten, denn der flexible Korkuntergrund bietet dafür keinen ausreichenden Halt.

Alle Beeteinfassungen und Wege werden auf den Korkuntergrund geklebt. Auch die Schrebergartenhäuschen erhalten einen Rahmen, um später einen spaltfreien Übergang zwischen Gebäude und Untergrund zu zeigen. Gleichzeitig bleiben die Häuschen abnehmbar.

Die erste aufgetragene Sand- und Turfschicht verdeckt die Holzrähmchen bereits weitgehend. Nachdem der Untergrund mit aufgesprühtem Wasser, dem einige Tropfen Spülmittel zugesetzt wurden, gründlich genässt ist, kann die erste Schicht Weißleim vorsichtig aufgeträufelt werden.



Damit die Gartenhäuschen beim Auftragen und Fixieren des Untergrunds nicht verschmutzen und auch nicht festkleben können, umschließt man sie mit einem Streifen wasserabweisenden Kreppband.

Die Schrebergartenkolonie auf Rolf Weinerts Anlage besticht durch ihre feine Gestaltung. Da sie sich nahezu unmittelbar an der vorderen Anlagenvorderkante befindet, wurde hier auf besonders viele kleine Details Wert gelegt, die man bei weit größerem Betrachtungsabstand kaum erkennen würde. Die komplette Gestaltung hat Michael Butkay übernommen – damit ist ihm ein Meisterstück gelungen.

Zwei Rahmenbedingungen mussten bei der Planung und späteren Umsetzung berücksichtigt werden: Die Gärten ziehen sich als schmale Kleingartensiedlung am Rande des Syker Güterbahnhofs und am Bahnhofseinfahrtgleis der Schmalspurbahn entlang. Außerdem muss die gesamte Kleingartenanlage problemlos herausnehmbar sein, denn darunter befindet sich der mehrgleisige Abstellbahnhof der Schmalspurbahn. Bei eventuellen Betriebsstörungen, wie sie immer einmal vorkommen können, sollte ein Eingriff möglich sein. Die Grundfläche aus stabilem Aluminium wurde in zwei Teile aufgeteilt. Das Abnehmen der Schrebergartenkolonie gereichte Michael Butkay bei der Gestaltung zum großen Vorteil, denn er konnte fast alles an einem Arbeitstisch basteln. Dies erleichterte die Umsetzung erheblich – was letztendlich auch zu dieser Detailfülle geführt hat.

Auf die Aluminiumplatten wurde zuerst eine 4 mm starke Korkschicht geklebt; sie dient als Basis für Pflanzen und Zäune, in die leicht die anstehenden Löcher gestochen werden können. Jeder Zaun erhielt zudem aufgeklebte flache und 2 mm starke Holzleistchen als stabile Unterlage. In die Leistchen werden die Pfostenlöcher gebohrt, denn der Kork ist für dieses präzise Positionieren zu weich. Im gleichen Arbeitsgang erhielt auch jedes einzelne Schrebergartenhaus eine hölzerne Einfassung, damit später nach dem Einsanden des Untergrunds keine Spalten zwischen Häuschen und Boden sichtbar bleiben. Auch sind die Häuschen abnehmbar, denn einige verdecken die erforderlichen Greifhilfen zum Herausheben der beiden Bodenplatten.

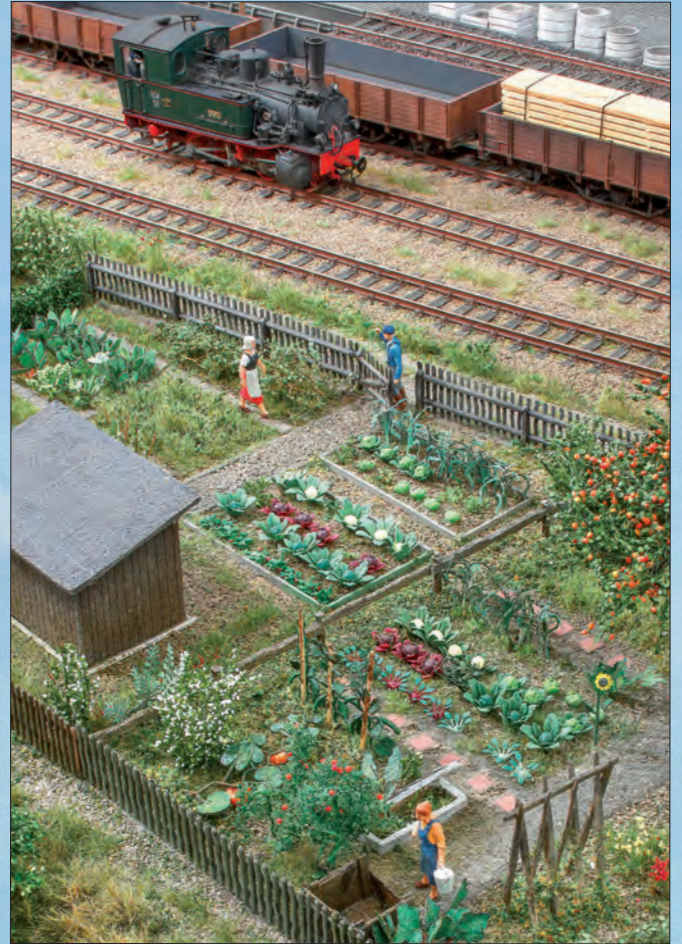
Sämtliche Wege und Beeteinfassungen wurden ebenfalls auf den Korkuntergrund geklebt, bevor es zum Einsanden des gesamten Untergrundes kam. Der sogenannte Mutterboden ist ein Gemisch aus feinstem Vogelsand, Pottasche und verschiedenen braunen Pulverfarben zum zielgerechten Einfärben. Auf dem Sand wurden noch einige feine Turfflocken von Woodland in unterschiedlichen Grüntönen drapiert, um etwas Unkraut



Durch die Kombination verschiedener Pflanzenimitate lassen sich die Gemüsebeete sehr vorbildnah nachbilden. Kürbisse und Tomaten sind hier von Busch.



Die Größen der Schrebergärten fallen unterschiedlich aus. Einige Gartenbesitzer nutzen ihre Flächen auch für Obstbäume und Blumenbeete.



Verschiedene Zäune grenzen die einzelnen Areale ab. Je nach Gartenbesitzer haben einige Beete eine feste Einfassung erhalten.





Ein nettes Motiv hat Michael Butkay mit den losen Ziegelsteinen von Juweela (Art.-Nr. 28026) geschaffen. Die Steine sind als Pflasterweg einzeln verlegt und mit Weißleim festgeklebt worden. Feiner Sand, eine Schubkarre, eine Arbeiterfigur sowie Zubehör runden die kleine Baustellenszene in der Schrebergartenkolonie ab.



zu simulieren. Dann erfolgte wie beim Landschaftsbau das Vorabnässen mittels Sprühflasche und dann das Verkleben.

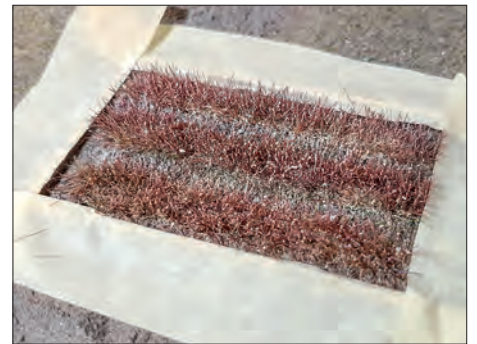
Die Pflanzenwelt im Garten

In Schrebergärten werden in erster Linie Gemüsepflanzen und Obst angebaut. Einige Zubehöranbieter haben recht gute Nachbildungen von Gemüsepflanzen, allen voran Busch. Hier sind es Kunststoffprodukte, die man vorab aus mehreren Teilen zu einer Pflanze zusammenbauen muss. Auch wenn diese in der Regel etwas zu groß sind, geben sie tolle Motive in einem Gemüsegarten. Allerdings sollte man die Plastikteile mit etwas Farbe lasieren, um sie lebendiger und natürlicher aussehen zu lassen.

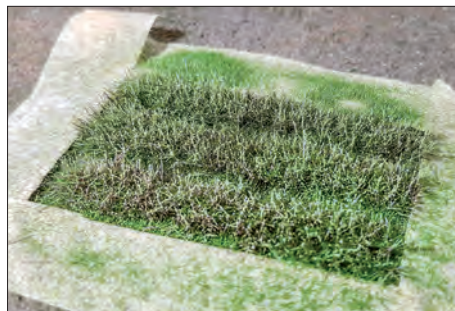
Diese Arbeit kann man sich bei den Gemüsenachbildungen von Noch aus dünnem farbigem Karton sparen. Dafür sind die Pflanzen papierdünn und wirken weniger dreidimensional als die Buschpflanzen. Als dritte im Bunde kommen einige Gemüsenachbildungen von Faller in Frage, sie sind in der Regel ebenfalls etwas zu groß. Erst die richtige Mischung



Damit bei den kleinen Beeten nicht zu viel Fasern umherfliegen, wurde aus einem Joghurtbecher ein Trichter mit passendem Loch gefertigt.



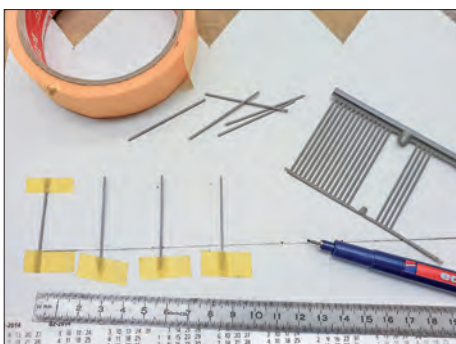
Die Basis der zierlichen Beetpflanzen bilden 7 mm lange braune Grasfasern, die mit dem Elektrostaten aufgeschossen wurden.



Der feine Sprühkleber von Microrama erlaubt im zweiten Arbeitsgang das Auftragen von 2 und 4 mm langen Fasern, ohne zu verklumpen.



Im letzten Arbeitsgang streut man Blütenimitat von Microrama auf die erneut eingesprühten Pflanzenimitate aus den verschiedenen Fasern.



Der feine Maschendrahtzaun von Weinert erhält in festgelegten Abständen Kunststoffpfosten.



Mittels einer Holzschablone werden die Pfostenabstände übertragen und ein Loch gebohrt.



Die Pfosten sind deutlich länger, damit sie genügend Halt in der Tiefe des Bohrlochs finden.



Zur Nachbildung der Beete benötigt man zahlreiche, bereits vorbereitete Pflanzenimitate von Busch, Faller und Noch, was auch Zeit kostet.



Jede Pflanze erfordert ein Loch im Untergrund. Dank des weichen Korks muss man nicht bohren, sondern benötigt nur eine stabile Stechspitze.



aus allen drei Produktarten ergab die gewünschte Vielfalt im Gemüsebeet. Je nach gewählter Jahreszeit sollte jedoch das Angebot an Gemüse auf den Beeten ausfallen. Da auf der Weinert-Anlage der ausgehende Juni herrscht, ist die Pflanzenwelt vielfältig. Einige Abweichungen sind jedoch gewollt – so stehen vereinzelt Sonnenblumen, deren Zeit jedoch erst ab August beginnt. Auch auf Apfelbäume mit reifen rötlichen Früchten wollte Rolf Weinert nicht verzichten, obwohl es von MBR Bäume mit grünen Äpfeln gibt. Dagegen sind die Kirschbäume von MBR jahreszeitlich richtig.

Alle Hecken und Büsche sind ebenfalls Produkte von MBR, vereinzelt auch von Silhouette, die jedoch in vielen Fällen individuell geformt worden sind. Einige Blumenbeete entstanden aus dem aufeinander abgestimmten Produktsortiment von Microrama, basierend auf verschiedenfarbigen und langen Grasfasern und Flocken, aus bunten Blütenimitaten und dem passenden Sprühkleber.



Auch Rentner wissen die Vorzüge eines abwechslungsreichen Gartens zu schätzen. Die längliche Schrebergartenkolonie befindet sich direkt am Anlagenrand, sodass alle Details gut zu sehen sind.

Neue Loks für die LEGO-Eisenbahn!

©Polat Alp - stock.adobe

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilelisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.

192 Seiten · ca. 500 Abb.
Best.-Nr. 53088
€ (D) 24,99



Best.-Nr. 13050



Best.-Nr. 53049



Best.-Nr. 53273



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen



* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten.

Die Ordnung nach Postleitzahlen garantiert Ihnen ein schnelles Auffinden Ihres Fachhändlers ganz in Ihrer Nähe. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.

Wir werden **100**



www.modellbahn-schildhauer.de
01187 Dresden, Würzburger Str.81 Tel.035127979215

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau



Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...

Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629

Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

MODELLBAHNSERVICE

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörgen“

www.modellbahnservice-dr.de

www.modelleisenbahn-cms.de

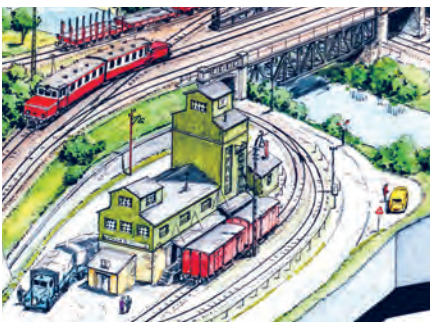
Sichern Sie sich jetzt Ihre Messe-Neuheiten bei uns zum Sonderpreis

Anfragen / Bestellungen unter der Hotline Tel.: 03 72 07 / 99 32 92
info@chemnitzer-modellbahnshop.de

märklin MHI Neu: Jetzt mit Anlagenbau!

Chemnitzer Modellbahnshop • Inh. Michael Jakob • Mittweidaer Str. 6 • 09661 Hainichen

Geschenk - Gutscheine



Breyer Modellbahn GmbH
Kaiserdamm 99 • 14057 Berlin
Tel.: 030/3016784
www.breyer-modellbahn.de
info@breyer-modellbahn.de



Ihr Fachgeschäft für Modellbahnen mit eigener Werkstatt.

über 50 Jahre

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 10-18.30 Uhr
Sa. 10-13.30 Uhr



Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!



Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41. 43 31 35 www.jbmodellbahnservice.de

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife für die Fachhandelsrubrik „Partner vom Fach“ Sie werden staunen, wie günstig Werbung in der MIBA ist.

Tel.: +49-89-130 699-523, betina.wilgermein@verlagshaus.de

EUROTRAIN Ihr Eurotrain
Fachgeschäft in Essen

Modellbahn-Ecke
Kölner Str. 48-50 • D-45145 Essen
Tel.: (+49) 0201 / 70 61 33 • Fax: - / 70 14 54

Homepage:
www.modellbahn-ecke.de

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9.30 bis 19.00 Uhr
Sa. 9.30-14.00 Uhr

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/68 24 74 • Fax: 0621/68 46 15

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen. Digitalservice und Reparaturen
Weltweiter Versand

Hünerbein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

www.Leos-Modellbahnstube.de

Fürther Str. 16 • 90587 Siegelsdorf • Tel./Fax: 0911/75 31 75

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Landkreis Fürth

Märklin / Trix MHI / Insider
DIGITAL-Systeme + Umbauten;
Reparaturwerkstatt

Mail@leos-modellbahnstube.de

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher
Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962
info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Die erste Adresse für Freunde des guten Loksounds!

sound manufaktur  www.hagen.at

z.B. ÖBB Reihe 4020, 1161, 1080, 1670, 5047, 2050, 16/310, 153, DT1
DB Baureihe V65, VT98, DRB 53.71, 12, 42, 52, Adler u.v.m.
Modellbahn HAGEN Breitenfurterstr. 381, 1230 Wien Tel. 0043 (0)1 865 81 64



FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife für die Fachhandelsrubrik „Partner vom Fach“ Sie werden staunen, wie günstig Werbung in der MIBA ist.
Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de



HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos

Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schranngasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)
Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis • Postkarte genügt!

FIDESpress

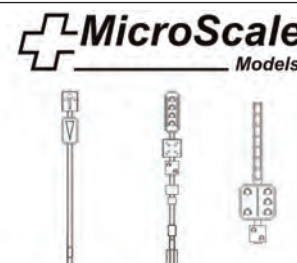


www.hobby-shop.ch

Master Class in Holz

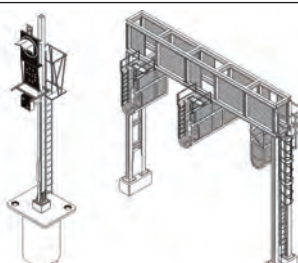


MicroScale Models



www.microscale.ch

Signaltechnik für Profis.





Wer bei seinen Lokomotiven die alltäglichen Betriebs- und Verwitterungsspuren des großen Vorbilds nachempfinden möchte, hat die Auswahl zwischen verschiedenen Arbeitstechniken und unterschiedlichen Materialien. Foto: Susanne Möritz

Altern und Supern in Vorbild und Modell

Viele Modelleisenbahner haben den Wunsch, ihre kleine Bahn so vorbildgetreu wie irgend möglich zu gestalten. Neben vielen liebenswerten Details dürfen dabei die typischen Spuren des Betriebsalltags an den Fahrzeugen nicht vergessen werden – und zwar stets unter Berücksichtigung ihres dargestellten Alters, denn jedes Fahrzeug war ja zu seiner Zeit mal neu! Aber auch das Erscheinungsbild des Modellbahnfeldes sollte in die realistische Gestaltung einbezogen werden. Maik Möritz zeigt in dieser Ausgabe anhand konkreter Vorbildfotos, mit welchen Materialien und Arbeitstechniken sich die Spuren des Alltags perfekt ins Modell umsetzen lassen und wie auch mit kleinem Budget detaillierte Darstellungen und liebenswerte Hingucker auf der Modellbahn gelingen. Vorkenntnisse braucht der Leser hier nicht!

MIBA-Spezial 136
erscheint am 15. Juli 2022

Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code ①, um die nächsten beiden Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 14,90 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen 42 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! Wenn Sie eine einzelne Ausgabe zugeschickt bekommen möchten, wählen Sie den QR-Code ②. Unter dem QR-Code ③ finden Sie rasch und unkompliziert Verkaufsstellen in Ihrer Nähe, an denen MIBA-Spezial erhältlich ist.



MIBA

DIE EISENBahn IM MODELL

Ausgabe MIBA-Spezial 135
ISBN: 978-3-96453-564-1, Best.-Nr. 53564

SO ERREICHEN SIE UNS:

ABONNEMENT

MIBA Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: 01 80/5 32 16 20*
E-Mail: leserservice@miba.de
www.miba.de/abo
Preise: Einzelheft 12,- € (D), 13,80 € (A), 23,80 sFr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (6 Ausgaben) 60,- € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrer MIBA finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE632220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

NACHBESTELLUNG

von älteren Ausgaben:
vgbahn.shop/miba

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM

Anschrift: VerlagsGruppeBahn GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Martin Knaden
Redaktion: Gerhard Peter, Lutz Kuhl
Redaktionssekretariat: Angelika Gäck, Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 872
Autor dieser Ausgabe:
Text: Markus Tiedtke, Szenenfotos: Markus Tiedtke (Slg. Weinert),
Modellbaufotos: Michael Butkay und Markus Tiedtke (Slg. Weinert)



Verlag: VerlagsGruppeBahn GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, André Weijde
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenleitung:
Bettina Wilgermeir, Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 523
bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigendisposition:
Hildegund Roeßler, Tel.: +49 (0) 89.13 06 99 551
hildegund.roessler@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisleiste vom 01.01.2022
Mediadaten: media.verlagshaus.de

Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Produktion/Herstellung: Sabine Springer
Bildbearbeitung: Markus Tiedtke
Layout: Markus Tiedtke
Druck: Walstead Central Europe, Poland
Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

© VerlagsGruppe Bahn GmbH
ISSN 1430-886X
Gerichtsstand ist München
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Knaden

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS





NEU!
Der Woodland Scenics-Katalog
- jetzt auch in Deutsch!
Jetzt bei Ihrem Fachhändler!



WOODLAND SCENICS®
woodlandscenics.com



Bachmann Europe Plc • Niederlassung Deutschland • Am Umspannwerk 5 • 90518 Altdorf/Nürnberg
Telefon + 49 (0) 9187 / 97220 • Fax + 49 (0) 9187 / 9722-22 • bachmann@liliput.de



... wenn's perfekt sein soll -
Weinert-Modellbau
mein Gleis