

JANUAR 93 DWI 4,00

# Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

2A 11059

1/93

DM 4,00

hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

## In TT auf Modulen: Die Apfelbahn

In Karlsruhe:

### Straßenbahn mit 15 000 Volt

Modell Eisen Bahner

55 4455 von Fleischmann

TEST

52 006 von Gützold

In Indien:

### Zuckerbahnen

In Fusion:

### Spedition Marotzke



Modellbahnwettbewerb  
Budapest '92

WIKING®

# VW KÄFER CABRIOLETS



Ab 1955: Dreizehn VW Cabriolets aus dreieinhalb Jahrzehnten

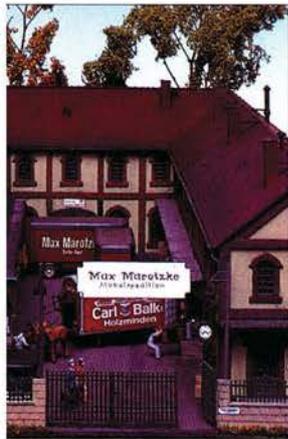
Seit 1955 erfreuen sich unsere H0-Modelle des VW Cabriolets einer geradezu konstanten Beliebtheit. Zu den zahlreichen Modellausführungen der letzten Jahrzehnte gesellt sich



Sommer 1992: 03301 VW Cabriolet

nun eine weitere Farbvariante, die Sie bei Ihrem Fachhändler erhalten.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG  
Industriestraße 1-3, 1000 Berlin 42



**Umzugsorgen?** Spedition Marotzke besorgen! Was Marotzkes Sohn von Balkes Tochter will, erfahren wir auf

Seite 46

### Zum Titelbild:

Die Freunde des Modellbahnclubs Seehausen in der Altmark nennen ihre Anlage vorbildgetreu „Die Apfelbahn“. Nimmt man die Vorbildtreue wörtlich, ist das Ergebnis eine unglaubliche Lade- maßüberschreitung. Zwei Möglichkeiten bleiben: Die Ladung stützen, damit sie durchs Lade- maßportal paßt (siehe Titelbild), oder Modelläpfel basteln, in Modellapfelkisten verpacken und in Modellkühlwagen verladen.

Foto: KLAWIAN

## VORBILD

### Parade auf 600-mm-Spur

Ein internationales Feldbahntreffen in Berlin **11**

### Straßenbahn mit 15 000 Volt

Die Karlsruher Straßenbahn auf Bundesbahngleisen **12**

### Sweet Steam

Die Eisenbahnschätze einer indischen Zuckerfabrik **16**

### Gleisrückbau im Mansfeldischen

Eine Bergwerksbahn wird Museum **18**

### Eisenbahn oder Flugzeug

Der sensationelle Vorschlag zum TRANSPRAPID **20**

### Unser Oberrat

Die Bahngeschichte aus dem Sachsen der 30er Jahre **52**

### Per Zahnrad zur Zugspitze

Der Winterreisetip für Freunde der Eisenbahn **54**

## MODELL

### Die Apfelbahn

Altmärkische Modulbauer arbeiten in TT **6**

### Getrixt

Betriebsbesichtigung bei TRIX in Nürnberg **33**

### Zwickauer 52

Test der 52 006 von Gützold **40**

### G 8' mit 180 Sachen

Test der 55 4455 von Fleischmann **43**

### Umzüge nur mit Marotzke

Autos auf der Modellbahnanlage **46**

### Internationaler Modellbahnwettbewerb

Er fand 1992 in Budapest statt **50**



**Direkt** aus der Produktionshalle auf die MEB-Teststrecke: Die G 8' von Fleischmann (Bild) und die 52 006 von Gützold. **Seite 40**

## RUBRIKEN

Prellbock	<b>5</b>
Fahrplan	<b>5</b>
Drehscheibe	<b>23</b>
Güterschuppen	<b>27</b>
Modelldrehscheibe	<b>36</b>
Auskunft	<b>56</b>
Vorschau	<b>59</b>
MEB-Fahrzeug-Lexikon	<b>61</b>



**Bahnhof** Garmisch-Partenkirchen: Abfahrt in Richtung Zugspitze, Sommer 1992. **Seite 54**

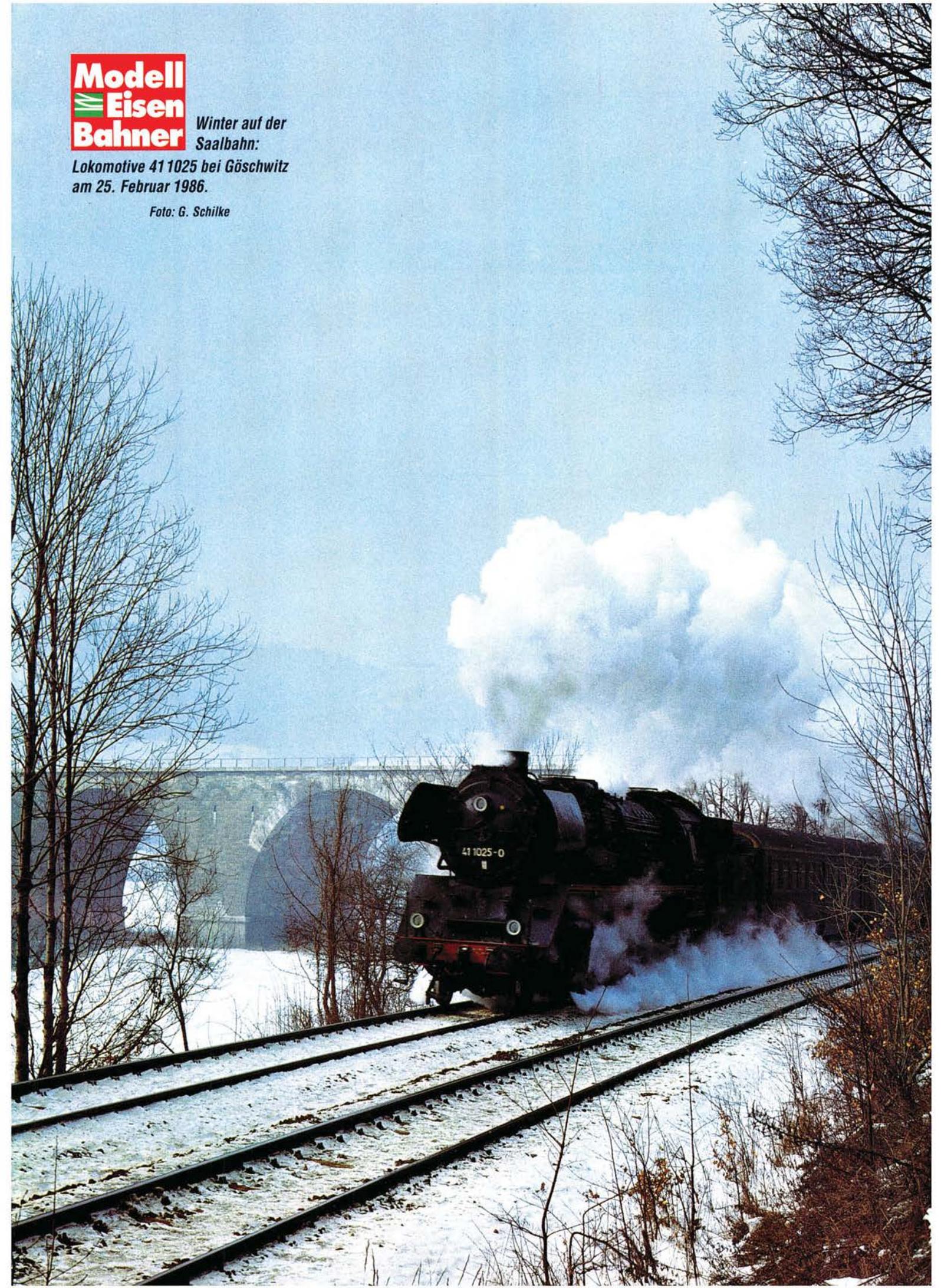
➔ **Auf 750-mm-Spurweite** fuhr die Bergwerksbahn Kupferschiefer im Mansfelder Land, hier am Helbraer Ernstschtach im Juli 1987. Nun soll sie Museumsbahn werden. **Seite 18**

**Modell  
Eisen  
Bahner**

*Winter auf der  
Saalbahn:*

*Lokomotive 41 1025 bei Göschwitz  
am 25. Februar 1986.*

*Foto: G. Schilke*



**W**ir haben ihn wieder einmal, den statistisch erfaßten Leser unseres Blattes. So wird er nach der Umfrage im Heft 7/92 von den Auswertern beschrieben: Er ist ein Gebrüderpaar, O wie Otto und W wie Willi. Willi, der Altbundesrepublikaner, ist mit 41 Jahren der ältere und von Beruf Angestellter; Otto ist 36 Jahre alt und Facharbeiter. Beide halten ihre Freizeitbeschäftigung für teuer, haben Platzprobleme und investieren viel Zeit, zumal sie sich das ganze Jahr über damit beschäftigen; von einer ausgesprochenen Saison, etwa in den Wintermonaten, kann überhaupt keine Rede sein! Klar, daß beide ihre eigene Anlage besitzen, sich allerdings mehr noch für das Sammeln von Fahrzeugen interessieren. Beide sind auch dem Modell mehr zugetan als dem Vorbild, was allerdings gar nicht heißt, daß die Vorbildtreue etwa eine untergeordnete Rolle spielt. Schließlich fotografie-

ren bzw. filmen sie das Vorbild leidenschaftlich gern. Was mich verwundert, ist ihre geringe Lust zur Teilnahme an Exkursionen und Sonderfahrten. Dafür lieben sie Besuche in Verkehrsmuseen und lesen ebenso gern Bücher über die Eisen- und die Modellbahn. Wohl in der Bahn, wie es scheint, denn das Reisen mit der Eisenbahn mögen sie. Eigenartig bei beiden ist auch der Vorbehalt gegen das Vereinswesen. Lieber drängeln sie sich auf Ausstellungen und Messen. Und danach erzählen! Zuhörer finden sie wohl immer im Kollegenkreis, denn Zuhören bei Gesprächen übers Hobby tun Willi und Otto nicht so gern. Wie den beiden unsere Zeitschrift gefällt? Na ja, zumindest ist ihre Meinung einhellig – und so übel finden sie uns nun auch wieder nicht. Über Einzelheiten denken wir an den Feiertagen gründlich in besinnlicher Stunde nach. In drei Jahren deutscher Einheit hat sich bereits manches

wiedereingereicht, was gründlich auseinanderdividiert war. Aber daß sich unser Gebrüderpaar im Bereich des Modellbahnhobbys wie ein Ei dem anderen gleicht, hatte ich nicht erwartet; sonst wäre die Auswertung auch nicht differenziert nach alten und neuen Bundesländern vorgenommen worden. Natürlich gibt es Unterschiede, schließlich lebten beide zu lange getrennt unter unterschiedlichsten Marktbedingungen. Und wie das mit dem Tauschen von Modellbahnartikeln war, weiß jeder aus der Vergangenheit selbst. So zählt Otto heute 39, Willi 65 Lokomotiven in seiner Sammlung, Otto 114 und Willi 200 Wagen, und Ottos Anlage ist sechs, Willis hingegen zehn Quadratmeter groß. Ja, und Willi bevorzugt neben H0 und N auch noch das Dreileitersystem. Während Otto all die

Jahre mit TT und H0 viel bastelte, kaufte Willi lieber. Neuerdings beginnt Otto aber auch an N Geschmack zu finden.

Otto und Willi haben ein gemeinsames Elternhaus. Der Kontakt war in den vergangenen 40 Jahren locker, der Drang zueinander groß. Erstaunlich, wie viel gemeinsame Bande übriggeblieben sind. Um das weitere Schicksal der beiden braucht uns nicht bange zu sein: Beide Brüder halten die Modellbahn für eine Freizeitbeschäftigung mit Zukunft.

In diesem Sinne, liebe Leser, wünsche ich Ihnen im Namen der Redaktion und der Geschäftsleitung ein friedliches, gesundes, hobbyfreundliches Jahr 1993!

Fritz Borchert



## FAHRPLAN Ausstellungen, Termine, Markt

### 16./17.1. Modellbahnausstellung

verschiedener Nenngrößen im Pädagogischen Zentrum 1 des Albert-Einstein-Gymnasiums, Am Schulzentrum, W- 4044 Kaarst 1 (bei Neuss/Düsseldorf)  
Öffnungszeiten:  
16.1. 11 bis 18 Uhr, 17.1. 10 bis 17 Uhr.  
Info: Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst, R. Cramer, Gilbachweg 5, W- 4044 Kaarst.

### 23./24.1. Sonderfahrten

mit 50 3695, 50 3708 und stillechten Zügen der letzten Einsatzjahre auf stillgelegten Strecken im Raum Oschersleben.  
Info/Veranstalter: Eisenbahnfreunde Traditions Bw Staßfurt e.V., IG Dampflokomotive 50 3708-0 Halberstadt, T. Schmidt, Keplerstr. 7, O- 4320 Aschersleben.

### BEF-Studienfahrten

23.1. mit Dampf nach Pommern, drei verschiedene Dampfloks Berlin -Stettin -Grifce, Schmalspurdampf auf den Pommerschen Kleinbahnen.  
13.3. Sonderzug mit 38 205 und 86er in Sachsen; Cranzahl - Oberwiesenthal.  
8.-12.4. Ostern zwischen Schwerin und Kühlungsborn, das traditionelle Programm der Rbd Schwerin.  
Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W- 1000 Berlin 61, Tel: 030/2511081, Fax: 030/2514186.

### Unterwegs mit den Eisenbahnfreunden Helmstedt

28.-31.1. mit VT 08 von Helmstedt über Braunschweig, Peine, Lehrte, Hildesheim, Elze, Kreisen-

sen, Göttingen, Bebra, Gotha nach Oberhof, inkl. Rahmenprogramm, Übern/HP im Hotel Panorama, Ausflugsprogramm.

5. -11.5. Sonderfahrt in Regelzügen von Helmstedt nach St. Wolfgang mit Dampfzugfahrt auf den Schafsberg (Zahnradbahn der ÖBB), Ausflugsprogramm.

6. - 15.7. Sonderfahrt mit Glacier- und Bernina-Express. Von Helmstedt über Hannover, Mannheim Basel SBB, mit der BLS nach Brig, weiter mit der Visp-Zermatt-Bahn nach Herbruggen, Zermatt mit der Gornegratbahn, mit dem Glacier-Express von Herbruggen nach St. Moritz, mit dem Bernina-Express nach Tirano, Ausflüge mit Bergbahnen.

12. -21.8. Sonderfahrt nach Vitznau/Schweiz in Regelzügen ab Helmstedt über Hannover, Mannheim, Basel SBB nach Luzern, weiter mit Schiff nach Vitznau, Fahrten mit der Rigi-Bahn, Ausflug zum Pilatus.  
Info: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W- 3333 Büddenstedt, Tel: 05352/6471.

### 30.1. Winterdampf im Thüringer Wald

mit VT 12 des Verkehrsmuseums Nürnberg und Dampflokomotive 58 311 (G 12) der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. vor dem Erfurter Traditionszug der DR. Abfahrt ca. 6 Uhr ab Stuttgart, Ankunft ca. 22.30 in Stuttgart. Anmeldeschluß 16.1.93.  
Info: Eisenbahnclub ADLER e.V., Tannenbergr. 9, W- 7000 Stuttgart 50, Tel: 0711/548628, Fax: 0711/548277.

### 14.2. Winterfahrt

mit 89 6237 um 12.30 Uhr ab Preuß. Oldendorf nach

Holzhausen-Heddinghausen, um 13 Uhr ab Holzhausen-Heddinghausen und um 13.15 Uhr ab Preuß. Oldendorf nach Hunteberg. Rückkehr gegen 16.20 in Preuß. Oldendorf, gegen 16.40 in Holzhausen-Heddinghausen. Scheinanfahrten, Züge bewirtschaftet.  
Info: Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 2751, W- 4950 Minden.

### Studienreise nach Bulgarien

vom 27.3. bis 3.4., Reisepreis 2 980.- DM für folgende Leistungen:  
Hin- und Rückflug ab Frankfurt/M nach Sofia, Mittelklassehotel/Vollpension, Einzelzimmer gegen Aufpreis, Dampfsonderzüge gemäß Detailprogramm, Fotohalte, Scheinanfahrten.  
Nicht im Reisepreis enthalten: Visakosten, ca 70.- DM, bei Einreise am Flughafen in Sofia zu entrichten. Gültiger Reisepaß nötig. Anmeldeschluß: 15. Februar 93. Der Anmeldung ist eine Anzahlung von 500.- DM per V-Scheck beizufügen.  
Info/Anmeldung: Förderverein Wuppertschiene e.V., FWS Studienreisen, D. Kössler, PF 13 22 35, W- 5600 Wuppertal 1. Tel: samstags v. 10 bis 17 Uhr, 02191/669636.

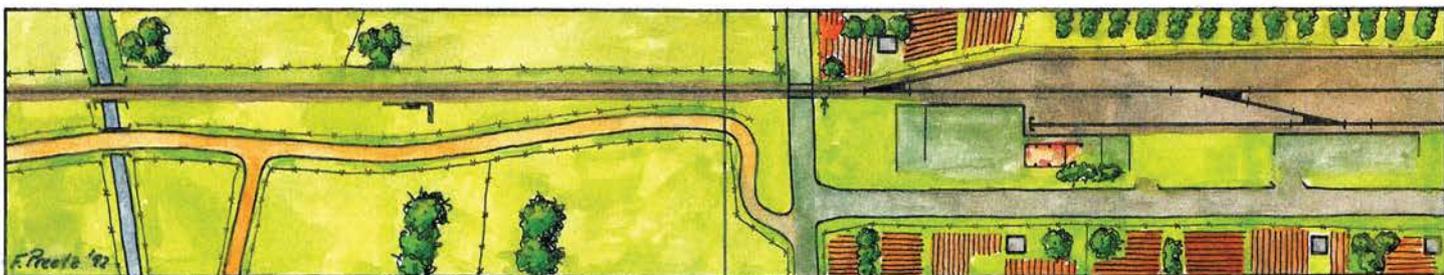
### Raw Görlitz

lädt am 15. Mai, 10. Juli und 16. Oktober 1993 zu Werkbesuchen und Mitfahrten auf dem Führerstand von Schmalspurlokomotiven ein.  
Foto- und Videoaufnahmen sind möglich.  
Anmeldungen sind unter Raw Görlitz, Friedrich-List-Straße 20, O- 8903 Görlitz möglich.

# Die Apfelbo



Wiesen, Weiden und Bachdurchlässe sind charakteristische Landschaftsformationen der Altmark, von den Seehausener Modellbahnern gekonnt nachgebildet.



01 ← Richtung Arendsee (verdeckter Abstellbahnhof)

02 Landstraße Viehrampe

Güterrampe

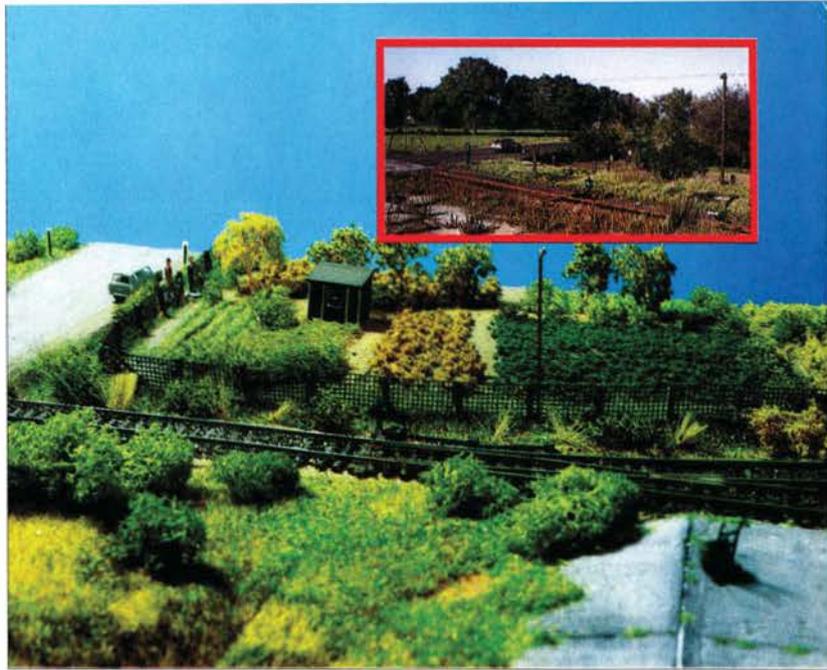
# ahn

**Äpfel sind wichtige Anbaukulturen in der Altmark. Kilometerweit ziehen sich riesige Plantagen entlang der Straßen und Eisenbahnen hin, von denen eine die „Apfelbahn“ genannt wird.**

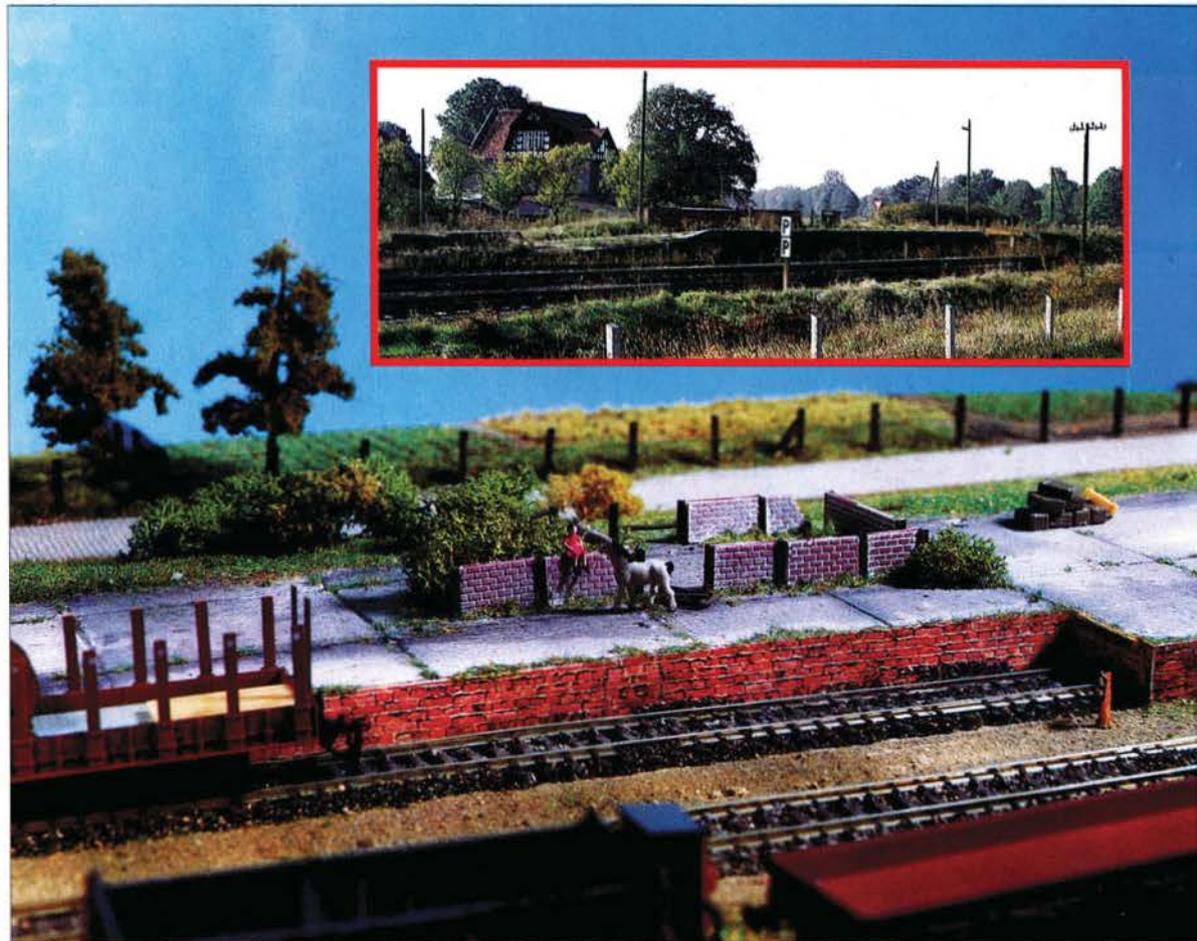
**ort, wo die Altmark im Westen in die Lüneburger Heide übergeht, liegt Salzwedel. Bereits frühzeitig eisenbahntechnisch erschlossen, – 1870 wurde Salzwedel an die Fernbahnstrecke Berlin–Bremen angebunden – lagen die Hauptanstrengungen der verkehrstechnischen Erschließung dieser mittelalterlichen Salzhandelsmetropole hauptsächlich in westlicher (Uelzen, Hamburg) und südlicher Richtung. Nur die Anbindung an die Eisenbahnen im Nordosten ließ über 50 Jahre auf sich warten: Erst 1922 erfolgte die Eröffnung der Strecke Salzwedel – Wittenberge; einer eingleisigen Nebenbahn, die seit ihres Bestehens von großer Bedeutung und namhaften Zügen träumte. Diese Bedeutung blieb der Strecke jedoch versagt, und daß sie in den 70er Jahren nicht der Abbauwut der Verkehrsträgerwechsler zum Opfer fiel, mag wohl daran gelegen haben, daß sie auf grund ihres Ost-West-Richtungsverlaufs in Grenznähe stets das besondere Interesse der Militärs gefunden hatte und in deren strategischen Plänen sicher eine wichtige Rolle spielte. So fand eine Gruppe von Modelleisenbahnern aus der Kreisstadt Seehausen die Apfelbahn vor, als sie sich 1985 in einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahner-Verbands (DMV) zusammenfand, um die Eisenbahnen ihrer nächsten Umgebung in Modulbauweise nachzugestalten.**

## Anlagenplanung

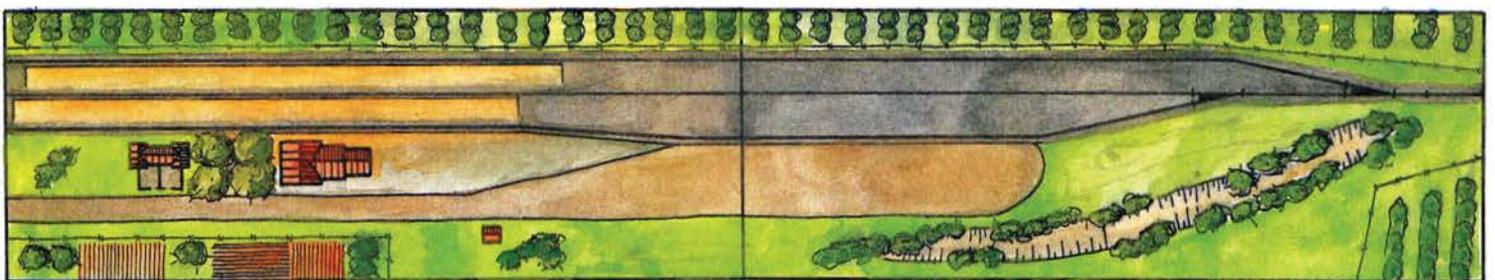
Wenn Modelleisenbahner eine Gemeinschaftsanlage nach existierenden Vorbildern planen, sehen sie sich zunächst auf dem heimatischen Bahnhof um. So



*Nicht nur auf riesigen Plantagen züchten die Altmärker Boskop und den Gelben Köstlichen. Auch in den Schrebergärten dominiert der Apfelbaum.*

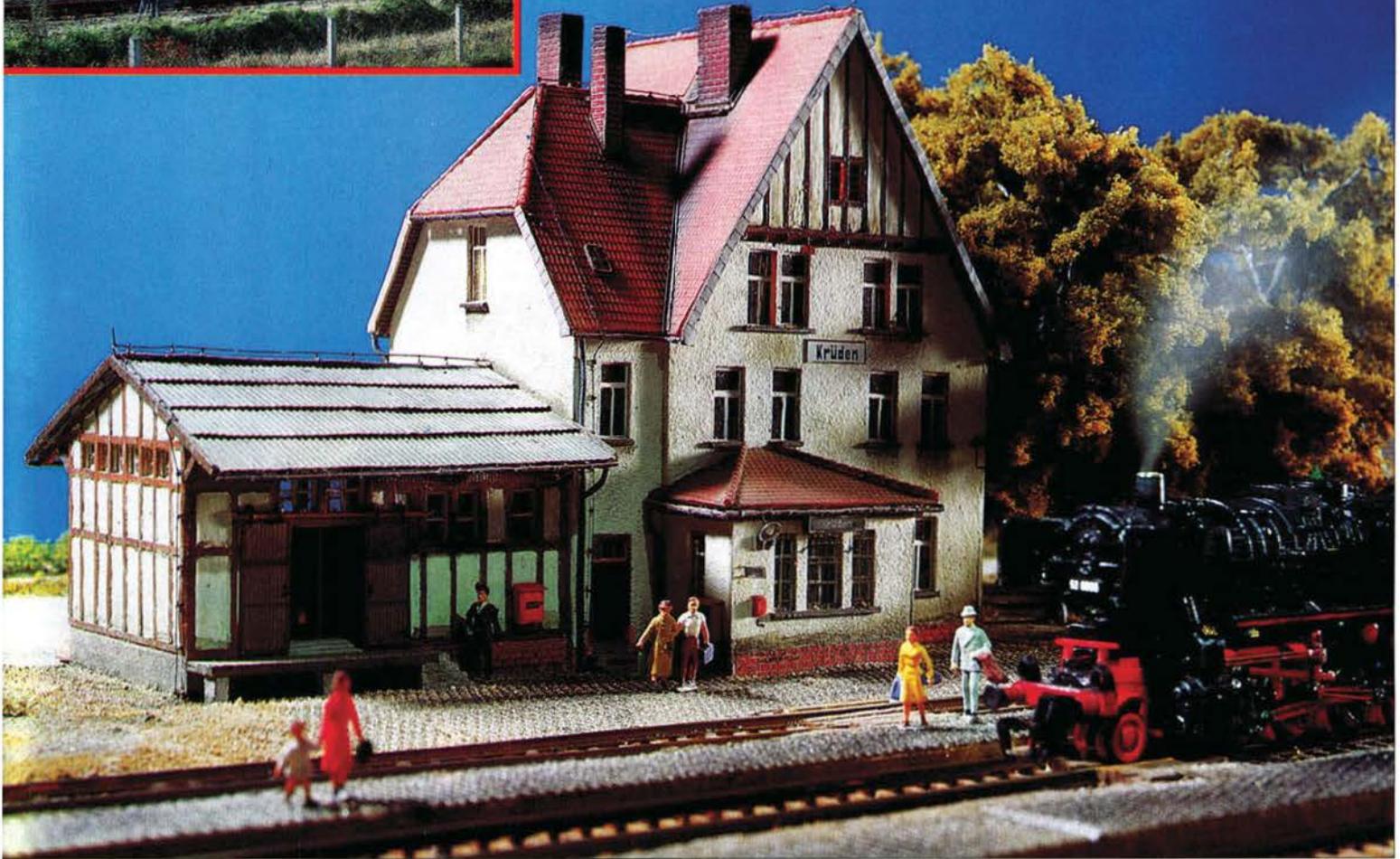


*Die gemauerte Umfassung an der kombinierten Kopf- und Seitenrampe ist so alt wie die Bahn.*



03 Empfangsgebäude Bahnhof Krüden

04 Ladestraße



*Der Bahnhof Krüden an der Apfelbahn ist ein Standard-Projekt aus den 20er Jahren. Alle Bahnhöfe dieser Bahn haben ähnliche Empfangsgebäude.*

auch die Seehausener. Und weil die Modulbauweise von Anfang an vorgesehen war, fädelte man die künftige Anlagenplanung an der Vorbildstrecke Osterburg – Wittenberge auf. Zwischen Seehausen und Geestgottberg sollte die Hauptbahn nachgebildet werden. In stark verkürztem Maßstab zwar, aber dennoch mit der vorbildgetreuen

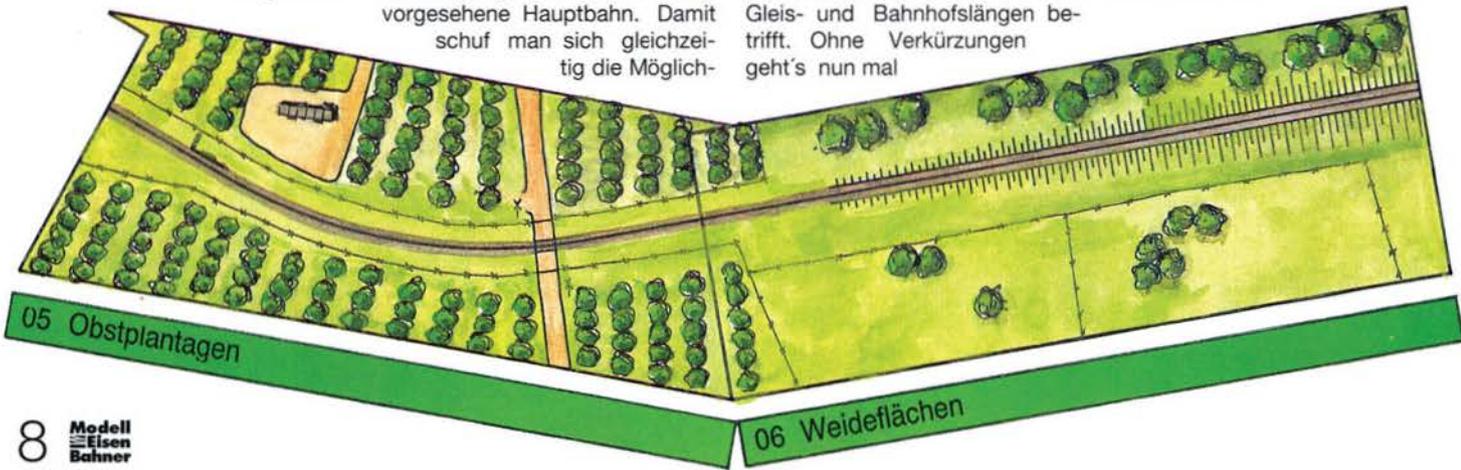
Nachbildung wesentlicher Motivelemente, wie der Blockstelle Vielbaum, der Alandbrücke und dem Nebenbahnabzweig in Geestgottberg in Richtung Salzwedel.

Diese Nebenbahn mit ihren bienenumsummten Apfelplantagen reizte auf einmal die Seehausener Modellbahnfreunde viel mehr, als die ursprünglich zuerst zum Bau vorgesehene Hauptbahn. Damit schuf man sich gleichzeitig die Möglich-

keit, Erfahrungen im Anlagenbau zu sammeln, an einem Objekt, das zum Probieren wie eigens geschaffen erschien.

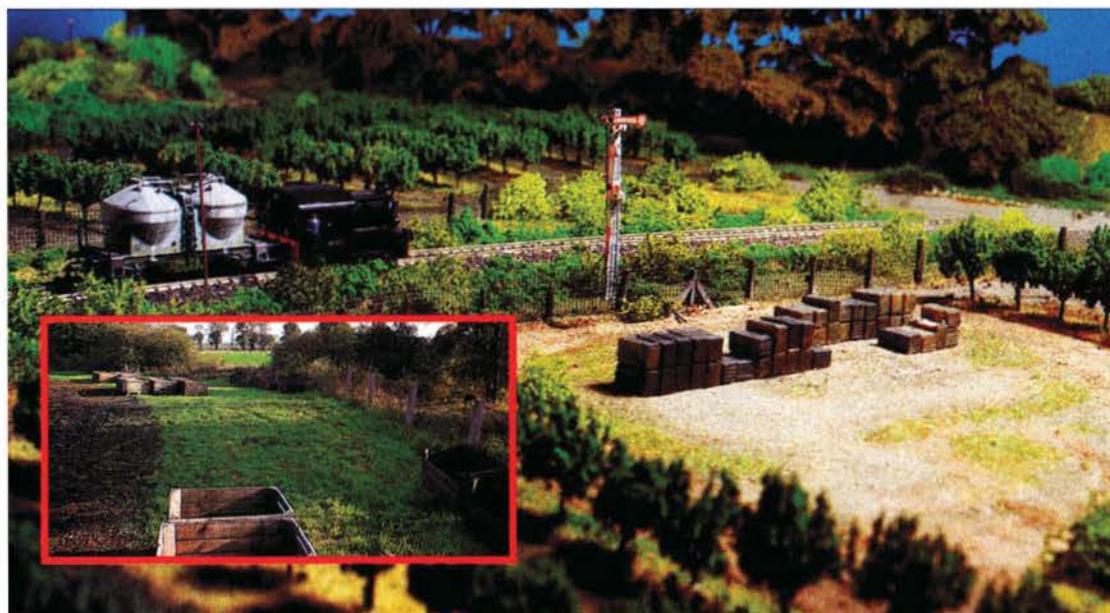
Auch bei der Wahl der Nenngröße und der Modellbahnepoche ließen sich die Modellbahnbauer von recht pragmatischen Überlegungen leiten. Jede Modellbahnanlage erfordert Kompromisse, insbesondere was die Gleis- und Bahnhofslängen betrifft. Ohne Verkürzungen geht's nun mal

nicht, und das besonders, wenn die gesamte Strecke in handliche Module aufgeteilt ist. Im Ergebnis all dieser Überlegungen fiel die Entscheidung zugunsten der Nenngröße TT. Ein vertretbarer Verkleinerungsmaßstab, der auch noch Raum bietet zu detaillierter Anlagengestaltung. – Als Epoche wählten sie den Anfang der 80er Jahre in





Ziegenstall und Schweinekoben gehörten zu den Dienst-Wohngebäuden der Preußischen Staatsbahn.



Wie entstehen Modell-Apfelbäume? Man drille 100 Kupferlitzten und bestreue sie mit Laubflocken.

der Altmark. Die Strecke Stendal-Wittenberge wird gerade elektrifiziert, die Nebenbahn Salzwedel-Geestgottberg behält ihren verträumten Charakter. Beste Voraussetzungen zum Einstieg in den modularen Anlagenbau also. Inzwischen sind 15 Meter dieser reizvollen Nebenbahn fertiggestellt. Die Bauvorbereitung für den Bahnhof Geestgottberg, der immerhin in TT acht Meter lang

sein wird, steht unmittelbar bevor. Das Ziel, 1999 zum 150jährigen Streckenjubiläum die fertiggestellte Modulanlage zu präsentieren, verleiht der kleinen Gemeinde der Seehausener Modellbahnfreunde (noch) stets neue Impulse und viel Enthusiasmus.

## Baukonstruktionen

Die Grundplatten bestehen aus

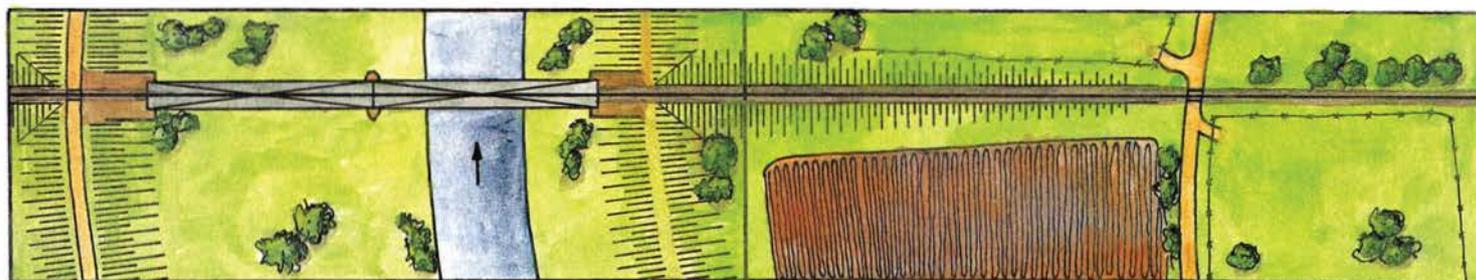
Wabenkernplatten, die 1630 mm lang und 590 mm breit sind. Darauf ist ein 40 mm hoher Leistenrahmen geschraubt, der einerseits diese Wabenkernplatte verstärkt und andererseits Platz schafft für die Unterbringung der Weichenantriebe, Relais und der Verkabelung. Auf dieser Konstruktion erfolgt die Befestigung des Gleisunterbaus und des Geländes. An der Unterseite der

Module befinden sich in den Platten Aussparungen, um die gute Zugänglichkeit der Schaltbauteile zu gewährleisten.

Als Trassenbretter dienen 5 mm dicke Sperrholzstreifen, die in Gleismitte durch Unterzüge aus Holzleisten verstärkt werden. Die Höhe dieser Leistenunterzüge beträgt etwa 40 mm, so daß diese bei geländegleichem Trassenverlauf (Höhe  $\pm 0$ ) auf der Wabenkernplatte aufliegen. Den Bettungskörper stellen 4 mm dicke Streifen von Spanplatten dar, die an den Seiten etwa unter  $45^\circ$  abgeschrägt sind. Das Gleismaterial der freien Strecke stammt von der Firma Pilz (Flexgleis), die Weichen wurden aus Bausätzen der Firma Krüger zusammengebaut. Als Weichenantriebe fanden die Universalantriebe von Roco Verwendung. Sämtliche sichtbaren Gleise wurden mit Faller-Schotter nach der Leimwasser-Spülmittel-Methode eingeschottert.

Das Gelände besteht in seiner Urform aus Schaumpolystyrol. Grob vorgeschichtet, wurde es anschließend mit Messer und Raspel sowie mit viel Phantasie in seine endgültige Form gebracht und mit Geländespachtel überzogen. Da sämtliche Gewässer aus Gießharz (zum Teil noch unter Verwendung von Hobby-Plast aus alten Beständen) bestehen, wurden die Flüsse und Teiche mit einer Trennschicht aus Aluminiumfolie gegen das geländegestaltende Styropor isoliert. Für die Wiesen wurden Geländematten verwendet, die zu den am meisten verbreiteten Geländebaumaterialien in der ex-DDR gehörten.

Nach der Wende wurde davon manches wieder abgerissen. Büsche, Sträucher und Geländeübergänge wurden mittels diverser Foliagen dargestellt und für einzelstehende Bäume wurden sogar Woodland-Bausätze beschafft. Nur die niedrigwachsenen Apfelbäume sind im Modell nicht handelsüblich. Also drillten die Clubmitglieder sie aus Kupferdraht selbst und belaubten  $\rightarrow$

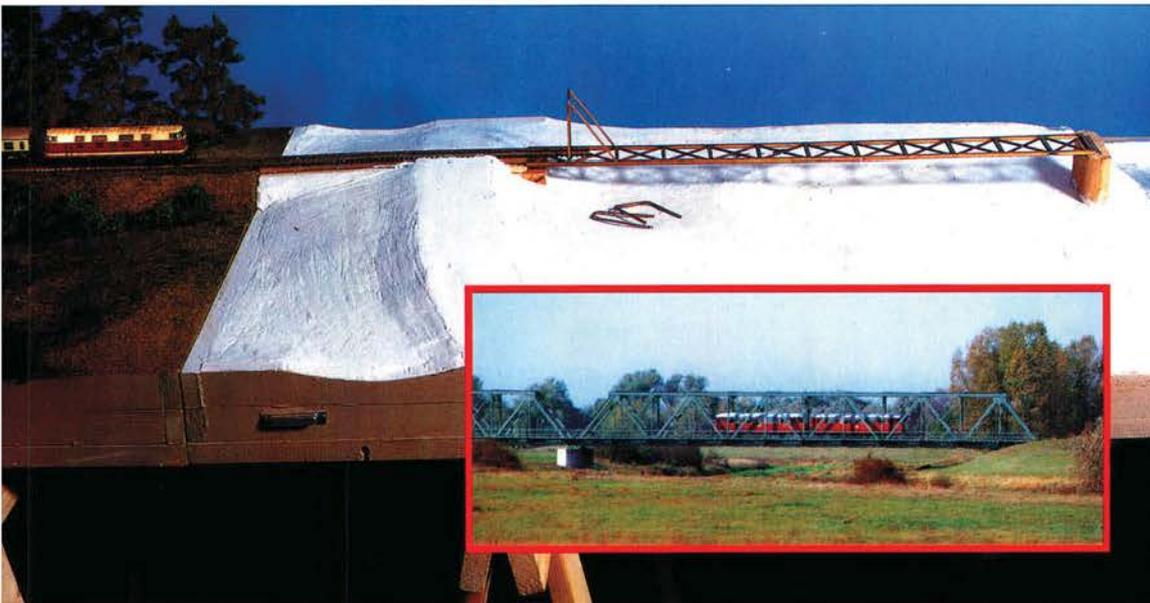


07 Brücke über den Aland

08 Ackerflächen



Nüchtern und phantasielos: Die Straßenbrücke der B 189 über die Apfelbahn ist eine Stahlbetonkonstruktion, die im Modell exakt nachgebildet wurde.



Blick hinter die Kulissen: Bereits in der Bauphase macht die Brücke über die Aland einen imposanten Eindruck.



09 Brücke der Bundesstraße 189

sie mit Kunststofflocken und roten Schaumstoffkugeln. Über 500 Stück!

## Elektrik

Nach Fertigstellung der Anlage werden alle Module von drei Gleisbildstellpulten aus gesteuert, die jeweils mit zwei Fahrtrafos ausgerüstet sind. Damit wird jedem der drei Bahnhöfe (Seehausen, Geestgottberg und Krü-

den) ein Stellpult zugeordnet, mit dem nicht nur der Bahnhofsbereich bedient wird, sondern auch die anschließenden Streckenmodule. Jedes Modul wird direkt an das Stellpult angeschlossen, was über 21polige Steckverbindungen und Fernmeldekabel geschieht. Ein Weiterschleifen von elektrischen Verbindungen von einem Anlagenteil zum anderen erfolgt nur in Ausnahmefällen zur Fahrstromspeisung. Das erleichtert im Ausstellungsbetrieb die Fehlersuche. Ein Nachtbetrieb ist auf der Anlage nicht vorgesehen.

## Resümee

Bisher verkehren auf der Anlage nur Erzeugnisse der Berliner TT Bahn Zeuke. Im Original oder im frisierten Zustand. Doch neue Modelle aus Kleinserien sind bereits in Arbeit.

Stets soll jedoch der Charakter der Altmarkanlage am Ende der 70er Jahre gewahrt bleiben. Und um die Erfahrungen anderen Modelleisenbahnern mitzuteilen, wird bereits eine Baubeschreibung vom Empfangsgebäude des Bahnhofs Krüden von uns zur Veröffentlichung vorbereitet.

Friedhelm Preetz