

04
13

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2013

B 8784 65. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de

04



4 1194038 206902

BRAWA-G 7.1 MIT FUNKTIONSFÄHIGER INNENSTEUERUNG

Prächtige Preußin



VT 69 901 IN H0 VON LILIPUT
Gutes Stück für Stückgut



BAHNSTEIGE AUS DEM BAUSATZ
Noch-Perron im Bogen



GROSSER DIESEL FÜR KLEINES GELD
221 in 0 von MBW



Rungen, Rohre, Rost

märklin H0 4-achsiger Rungenwagen Snps 719 der DB AG mit Röhren-Ladung.

Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten der Güterzüge entstand Ende der 70er-Jahre das Bedürfnis, für den Transport von Röhren, Stamm- und Schnittholz zeitgemäße Wagen zu beschaffen. Der Snps 719 verfügt über 16 feste Rungen mit Niederbinde-Einrichtungen, die von einer Person bedient werden können. Sein Ladegewicht beträgt je nach Streckenklasse 39-63 t, seine Höchstgeschwindigkeit 90-100 km/h (120 km/h unbeladen). Fein detailliertes Modell, feststehende Doppelrungen mit Spannhebeln. Farblich abgesetzte Ladefläche. Beladen ist das Modell mit farblich verwitterten Stahlröhren-Imitationen. Länge über Puffer 23,9 cm. Gleichstromradsatz 4 x 700580. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47143

nur € 42,99



So, nun liegt sie vor, die prallvolle SMIBA-Messeausgabe und ich darf doch wohl davon ausgehen, dass jeder von Ihnen inzwischen sein Exemplar durchgeschmökert hat, oder? Folglich hat auch jeder schon insgeheim überlegt, welche der diesjährigen Neuheiten in sein persönliches Sammelgebiet fallen.

Der Epoche-III-Freund kann sich gleich auf zwei Triebwagen freuen: den rundenlichen VT 62 von Brawa und den eckigen VT 62 von Liliput. Dampflokfreunde bekommen bei Märklin und Trix die große 03, eine 78 und die 58.10-21, bei Bemo die kleine 99 788 von der Museumsbahn Öchsle. Ellok-Spezialisten warten gespannt auf die E 60 von Fleischmann und die 171 von Rivarossi, aber auch auf die völlig neu konstruierte 151 von Roco.

Die Fans der modernen Epochen fiebern sicherlich dem maßstäblich langen Fleischmann-ICE der Baureihe 407 entgegen, bekommen aber auch sonst allerlei geboten wie die Kamera-Lok aus der Taurus-Familie von Roco oder den Lint 27 von Liliput.

Und das war nur eine Auswahl aus den H0-Neuheiten. Selbstverständlich kommen auch die Betreiber der kleineren und größeren Maßstäbe auf ihre Kosten: BR 95 von Arnold, die P 8 von Tillig, die Fuffziger von Lenz oder die S 3/6 mit Windschneidenführerhaus von KM1 – da ist für jeden etwas dabei.

Nicht immer sind jedoch die Wünsche hinsichtlich der Neuanschaffungen kompatibel mit dem verfügbaren Etat. So mancher muss eine Weile sparen, bis das Objekt der Begierde finanziert werden kann (bloß gut, dass die meisten Neuheiten erst auf lange Sicht verfügbar sind ...).

Da kommen uns allen doch aktuelle Tendenzen entgegen, die bislang ungeahntes Einsparpotenzial bringen: Den weiten Weg zum Pferdemetzger kann sich der eine oder andere zu-

Sparen und absparen

künftig verkneifen und nimmt einfach die Lasagne aus dem Supermarkt nebenan. Auch die Preise der „freilaufenden“ Eier müssen wir nicht mehr zähneknirschend akzeptieren; die anderen Sorten sind ohnehin aus dem gleichen Stall.

Wer angesichts dieser Lebensmittel-skandale nun Appetitlosigkeit verspürt, füttert statt des eigenen Wohlstandsbauches lieber das Sparschwein zugunsten von Modellbahnanschaffungen. Hier weiß man wenigstens, dass der Inhalt zur aufgedruckten Etikettierung passt. Obwohl, ich würde mich nicht wundern, wenn auch im Lebensmittelbereich gewisse Dinge mal ganz exakt der Bezeichnung entsprechen – HotDogs zum Beispiel ... meint *Ihr Martin Knaden*



In einem kleinen preußischen Bahnhof hält 55 038 mit ihrem Güterzug. Die nagelneue Lok wurde von Franz Rittig und Bernd Zöllner inspiziert. Foto: MK
Zur Bildleiste unten: Einen besonderen Hingucker bietet Liliput mit dem Gepäcktriebwagen VT 69.9, der sich bestens für den Transport von Stückgut eignet. Martin Knaden und Bernd Zöllner stellen das Unikum vor. Bruno Kaiser hat ausprobiert, wie man die neuen Universal-Bahnsteige von Noch in der Praxis verbaut. Insbesondere bei einer Bahnsteiglage im Bogen sind die Basteltipps durchaus wertvoll. Gerhard Peter stellt schließlich die große 221 in Spur 0 vor, die vor allem mit ihrem Preis überrascht. Fotos: MK, Bruno Kaiser, gp

FALLER



IM KLEINEN GROSS

Für Vielseitige

Alles ist möglich



Der **Bahnhof Warthausen** an der Öchslebahn im Oberschwäbischen ist eine Reise wert. Jetzt beherbergt er das **Museum Knopf & Knopf**.

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

INTER MODELLBAU DORTMUND

35. INTERMODELLBAU



Messe für Modellbau und Modellsport
10. - 14. April 2013

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr www.intermodellbau.de

Messe Westfalenhallen Dortmund



70 Busch bietet im Maßstab 1:45 mit dem holzverkleideten Stellwerk Sigmaringen eine Alternative zu den bisher erhältlichen Backsteingebäuden. Gerhard Peter nahm sich des Bausatzes an und berichtet von seinen Erfahrungen. *Foto: Gerhard Peter*

74 Vorgesehen war die V 200.1 vor allem für die Züge, welche die V 200.0 überforderten. Dass sie jedoch auch vor kürzeren Garnituren Verwendung fand, beschreibt David Häfner ab Seite 74. *Foto: Jürgen Nelkenbrecher*



76 Auch ein Rangiergleis bedarf einer ausreichenden Sicherung. Nach dieser Devise rüstete Thomas Mauer sein Fabrik-Diorama mit einer Schrankenanlage aus. *Foto: Thomas Mauer*



66 Manche Dinge brauchen Zeit. Dazu zählt das Anschaffen von Rollmaterial ebenso, wie dessen Präsentation. Stephan Rieche dokumentiert im ersten Teil seines Berichts die (Vor-) Geschichte seiner Spur-0-Theaterbühne. *Foto: Stephan Rieche*



IntelliBox II Uhlenbrock
Die nächste Generation

Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de



MODELLBAHN-ANLAGE

Die Elsavatalbahn als H0-Anlage – Teil 2
Haus und Hof – wie im Spessart 8
 Brilon Wald 1968 – 2. Teil:
 Güterverkehr und Bw
Rangieren im Wald 44
 Baugröße 0: Platz ist in der kleinsten Hütte
Von Passau nach Thürkow 66

VORBILD

Portrait der preußischen Gattung G 7¹
Die Langlebige 14
 Wenns nicht mehr weitergeht – 29. Teil
Ende im Flusswinkel 28
 Der Gepäcktriebwagen
 der Baureihe VT 69.9
Gepäck-Esel 52
 Nicht nur für schwere Züge: V 200.1
Über kurz oder lang 74

MIBA-TEST

Die Baureihe 55 von Brawa in H0
Innere Werte 18
 Der Gepäcktriebwagen VT 69.9 von Liliput
Ein gutes Stück für das Stückgut 54
 BR 221 der DB von MBW in Baugröße 0
Populärer Großdiesel 76

MODELLBAHN-PRAXIS

Der „Universal-Bahnsteig“ von Noch
Ein Bahnsteig ganz aus Karton 23
 Nie verwirklichtes MaK-Projekt im Modell
Gepante 5.000 PS 36
 Antriebsalternative für Viessmann-Signale
Eine Spur echter 50
 Schrankenanlage für ein Rangiergleis
Sicheres Rangieren 58
 Ansprechender und passgenauer
 Lasercut-Bausatz von Busch
Attraktives Stellwerk in 1:45 70

VORBILD + MODELL

Zeitreise
Vor 60 Jahren: Update für die S3/6 42

ELEKTRONIK

„Holzhammer-Elektronik“
 für Katzenzoll – Teil 2
Flip-Flops im Einsatz 62

MESSE

Intermodellbau Dortmund 2013
Schauen und Staunen 81

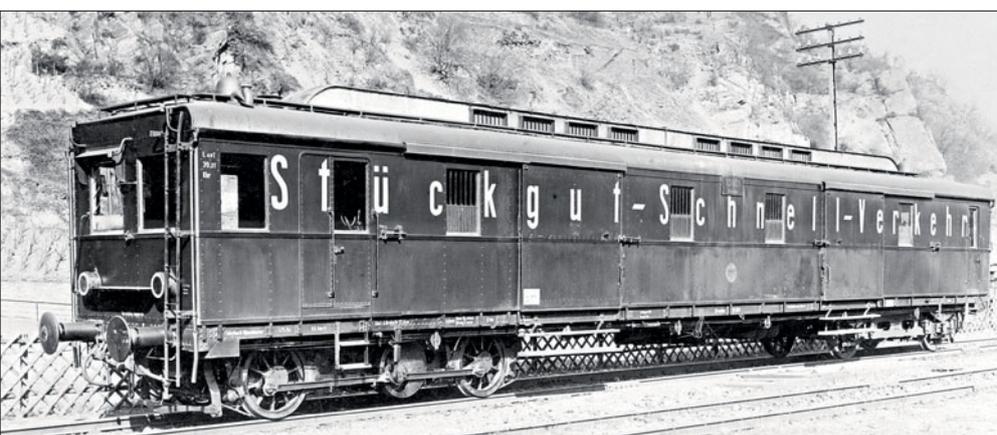
RUBRIKEN

Zur Sache 3
 Leserbrief 7
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 83
 Neuheiten 86
 Kleinanzeigen 98
 Vorschau · Impressum 106

14 Erstaunlich lange – in der Bundesrepublik bis 1963 – hielten sich die wie Dinosaurier des Lokomotivbaus anmutenden Lokomotiven der Reihe G 7¹. Anlässlich des neuen Brawa-Modells beleuchtet Franz Rittig Preußens robusten Vierkuppeler in sachverständiger und dennoch unterhaltender Art und Weise. *Foto: Carl Bellingrodt, Archiv MIBA*

50 Auf vielen Anlagen stehen Viessmanns bewährte Flügel-signale im Einsatz. Sollte einmal ein Antrieb den Weg ins Modellbahn-Nirwana finden, keimt bisweilen der Wunsch nach einem alternativen Motor auf. Rüdiger Heilig beschreibt ab Seite 50, wie er seine „Viessmänner“ mit Servoantrieben gekoppelt hat. *Foto: Gerhard Peter*

52 Exotisch muten die drei für den Stückgut-Schnellverkehr beschafften Triebwagen der Reihe VT 69.9 an. Martin Knaden skizziert die Geschichte der außergewöhnlichen Fahrzeuge. *Foto: Carl Bellingrodt, Slg. bz*



Hier finden Sie Modellbahnartikel zu den Themen dieser Ausgabe.

modellbahnshop-lippe.com/miba

Bestell-Hotline 05231 9807 123

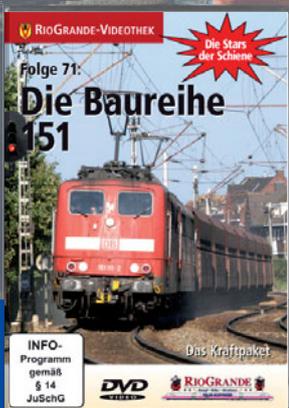
Wiedergeburt 215 der legendären



Die 215 leiteten ab 1968 das endgültige Aus für den Dampfbetrieb der Deutschen Bundesbahn ein und bewährten sich jahrzehntelang vor allem im Personen- und Eilzugdienst. Ab 2001 baute die Deutsche Bahn AG 68 Maschinen dieses Typs für den Einsatz vor Güterzügen um. Dabei verloren die markanten 215 ihre Dampfheizung, die neue Baureihenbezeichnung lautete 225. Auch in ihrem neuen Aufgabengebiet blieben die 225 zuverlässige Zugpferde. Inzwischen sind die Reihen arg gelichtet, die letzte Maschine wird in absehbarer Zeit aufs Abstellgleis wandern. Grund genug, der 225 ein Filmporträt in der Reihe „Stars der Schiene“ zu widmen.

Laufzeit 75 Minuten • Best.-Nr. 6375 • € 16,95

Weitere Bestseller aus der Reihe „Stars der Schiene“:



Best.-Nr. 6371 • € 16,95



Best.-Nr. 6372 • € 16,95



Best.-Nr. 6373 • € 16,95



Best.-Nr. 6374 • € 16,95

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 081 41/5 34 81-0 • Fax 081 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel



Service

Leserbriefe und Fragen
an die Redaktion
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-225
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

Anzeigen
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS
MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL
MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

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

MIBA-Editorial 1/2013

Richtig so!

Ich kann zu Herrn Dr. Rittigs Aussage, dass in der MIBA Veröffentlichungen mit spielbahnerischem Niveau sehr wohl am Platze sind, nur sagen: Richtig so! Auch ich bin über eine Märklin-Spielbahn Modelleisenbahner geworden und schließlich zum Fremo gekommen. Kinder haben halt andere Modellbahn-Bedürfnisse als Erwachsene, werden aber so allmählich an das mit der Zeit immer stärker vorbildorientierte Spielen mit der Modellbahn herangeführt. Deshalb vielen Dank für die gelungenen MIBA-Berichte über die Weihnachtsanlage von Vater und Sohn Volgmann! *Michael Lutze (E-Mail)*

MIBA-Editorial 1/2013

Wandel zum Kreativen

Nach 25 Jahren MIBA-Lektüre möchte ich meine Meinung zu einigen Beiträgen und Leserbriefen äußern. Die Kommentare zum Modellbahn-Nachwuchs sind sehr interessant. Ich glaube aber nicht, dass man Nachwuchs „produzieren“ kann. Was mich betrifft, so war ich stets von mir aus Modellbahner. Brachten andere Jungs den Zug zum Rasen, nur damit er entgleist, sagte ich mir: So etwas macht man nicht! Dafür ist die Modellbahn nicht da!

Meines Erachtens findet derzeit ein gewisser Wandel statt – weg vom anti-kreativen Computer-Spiel, hin zu etwas Kreativem, etwa zur Modellbahn. Und warum? Weil dieses Hobby viele Facetten hat, darunter die Technik, aber auch die Landschaftsgestaltung, die Liebe zum Detail und vieles mehr.

Bei der Lektüre der Leserbriefe muss ich mich oft über die Kommentare von „Nietenzählern“ aufregen. Ebenso stört mich als Märklin-Bahner, wenn ein bestimmtes Magazin vor Markenwerbung strotzt. Da ist die MIBA doch ein ganz anderes Kaliber, weshalb ich mich entschloss, sie zu abonnieren. Ich baue seit drei Jahren an meiner Anlage und träume davon, sie einmal in MIBA-Anlagen zu veröffentlichen. Ich halte dieses Format für das Beste, was es derzeit gibt. *Jürgen Gerrlich (E-Mail)*

MIBA-Spezial und MIBA-Praxis

Das Beste auf dem Markt

Ich möchte Ihnen ein großes Lob für Ihre hervorragenden Ausgaben aussprechen. Als „Ostler“, der mit der Zeitschrift „Modelleisenbahner“ aufgewachsen ist, habe ich die MIBA erst vor einigen Jahren kennengelernt. Mit der Zeit bin ich von ihrer Qualität so überzeugt, dass ich die MIBA nunmehr endgültig zu meiner Stammlektüre machen werde. Nach meinem Befinden sind die Ausgaben MIBA-Spezial und MIBA-Praxis mit Abstand das Beste, was auf dem hiesigen Zeitschriftenmarkt überhaupt zu haben ist. Diese Produkte sind so gut, dass ich nun gar nicht weiß, was in meinen 4,60 x 3,00 m großen Hobbykeller entstehen soll – eine U-Anlage wie in MIBA-Spezial 94 oder so etwas wie Oberscheden aus MIBA-Spezial 88? Eigentlich schlimm! Da hat man lange Zeit so gut wie keinen Platz bzw. nur geträumt davon und bekommt endlich die Möglichkeit, etwas zu verwirklichen – und weiß vor lauter Konzepten nicht, wofür man sich entscheidet. Im Grunde ist das ja ein durchaus positiver Effekt! *Karsten Gottschlag (E-Mail)*

Während ich die Artikel „Planbetrieb im Bündener Land“ und „Kompakter Doppeldecker“ nahezu abschreckend fand, hat mich der konzeptionelle Beitrag „Aller Anfang ist leicht“ begeistert: Erstaunlich, wie viel man aus der Beschreibung einer so kleinen Anlage lernen kann! Der Plan, einfach und klar dargestellt, verbindet sich mit einem lehrreichen, unterhaltsamen Text. Dafür höchstes Lob!

MIBA-Spezial 94

Aller Anfang ist leicht

Trotzdem hätte ich eine Idee zur Verbesserung: Der Bach ist meines Erachtens ein wenig unrealistisch als „vom Berg herunterraschend“ dargestellt. Man sollte seinen Verlauf mit der nach links herausführenden Straße tauschen. Der Bach kann dann „in aller Ruhe“ unter einer zweiten Eisenbahnbrücke hindurch fließen, während sich die Straße den Berg hinauf windet. Es gilt der Grundsatz: Die Landschaft war zuerst da, dann kamen Straßen und Bahnlinien. *Gert Blumentritt (E-Mail)*

In der MIBA-Ausgabe 3/2013 ist auf Seite 89 bei den Neuheiten im Hinblick auf die Wagenmodelle des F 10 „Rheingold“ von Märklin ein Fehler unterlaufen: Diese Wagen entsprechen nicht, wie in der Überschrift angegeben, dem Maßstab 1:87 (schön wäre es), sondern weisen nur den Längenmaßstab 1:93,5 auf. *Hartmut Angermann (E-Mail)*

MIBA 3/13 „Rheingold“

Falscher Maßstab

9



Die Elsavatalbahn als H0-Anlage (2. Teil)

Haus und Hof – wie im Spessart

Die Anlage mit dem Bahnhof Heimbuchenthal sollte auch die landschaftstypischen Gebäude erhalten. Für Rainer Schreck war daher vor allem Selbstbau angesagt, aber auch einige Bausätze kamen hier zum Zuge.

Bauen nach Vorbild erfordert üblicherweise den kompletten Selbstbau von Gebäuden. Groß war mein Erstaunen, als ich entdeckte, dass ein Lokschuppen von Kibri beinahe genau der „Lokomotivremise“ in Heimbuchenthal entsprach. Lediglich die Dachgestaltung unterschied sich leicht; dies war jedoch mit den passenden Ziegelplatten von Kibri einfach anzupassen. Ich entschloss mich, das Dach komplett abnehmbar und auch die Inneneinrichtung zu gestalten. Beim Vorbild war der Wasserkran zwischen den Untersuchungsgruben im Schuppen frostsicher untergebracht. Werkbänke und Spinde

bezog ich vom „Modellbahnwerk“ (www.modellbahnwerk.de); dort gab es auch passende Steckdosen, Lichtschalter und Leitungen für die Aufputz-Elektroinstallation.

Das Bahnhofs- oder Agenturgebäude spielte für mich bei der Modellumsetzung eine zentrale Rolle. Anhand der Vorbildfotos zeichnete ich mit einem CAD-Programm Ansichten und Wände; mit einfachen Papiermodellen aus den Ausdrucken konnte die proportional eleganteste Umsetzung der leider unbekanntem Originalmaße ermittelt werden. Passende Nut- und Federbretter für die Außenwände gab es als Polysty-

rolplatte von Evergreen, aber wie waren typische Elemente wie Fenster, Türen und Geländer genau nach dem Vorbild zu bauen? Der Selbstbau mit Evergreen-Profilen erschien mir zu aufwendig, bedruckte Klarsichtfolien nicht plastisch genug. Eine weitere Alternative wäre die Lasercut-Technik; also wurden einige Lasercut-Spezialisten im Internet angeschrieben, um Rahmenbedingungen und Kosten anzufragen; einige bieten das Anfertigen von Fenster und Türen nach Zeichnung auf ihrer Homepage als Service an.

Hier muss ich eine Lanze für engagierte Kleinserienhersteller brechen. So nahm mich Achim Müller von der „Kartonschmiede“ (www.kartonschmiede.de) uneigennützig unter seine Fittiche. Er führte mich am Telefon in die Grundlagen des Lasercut ein, wir diskutierten ausführlich über mehrlagige Konstruktionen und sinnvolle Materialstärken. Er empfahl 0,4 mm starken Architekturkarton, um in mehreren Schichten eine dreidimensionale Gestaltung zu erreichen. Kostengünstig optimierte er zudem meine Zeichnungen für die spätere Montage der dreilagigen Fenster und der zweilagigen Elemente wie Türen und Geländer. Seine Empfehlung,



Komplett im Eigenbau entstand das Empfangsgebäude von Heimbuchenthal. Beim Vorbild handelte es sich im Prinzip um ein vergrößertes bayerisches Agenturgebäude, wie etwa an der angebauten Güterhalle mit der typischen überdachten Rampe zu erkennen ist. Das Dach des Modells ist abnehmbar, sodass die detaillierte Inneneinrichtung gezeigt werden kann. Linke Seite: Eine Schienenbusgarnitur verlässt gerade den Bahnhof Heimbuchenthal, der im Hintergrund noch zu sehen ist. Die spessarttypischen Bauernhöfe neben der Strecke entstanden in einer Mischung aus Selbstbau und abgewandelten Bausätzen.

die Lagen mit Sprühkleber zu verleimen, hat sich in der Praxis bewährt. Die vielen Details wie teilweise geöffnete Fenster und Türen, aber auch das Geländer zum Warteraum inklusive der filigranen Holzbänke, haben mich einige Zeit am Bildschirm gekostet. Aber genau diese Eigenheiten machen schließlich ein Gebäude einzigartig.

Das Bahnhofsgebäude steht auf der Modulgrenze und ist deshalb stabil und

abnehmbar ausgeführt. Das Gebäude hat ein abnehmbares Dach, damit die Innenbeleuchtung und die Inneneinrichtung zugänglich werden. Besondere Sorgfalt widmete ich dem Güterboden und seiner Inneneinrichtung. Auch die Rollrampe auf der Gleisseite habe ich beweglich nachgebildet; sie entstand aus einem Radsatz der Kohlehunte von Weinert, Messingprofilen und einer Kunststoffplatte von Brawa. Frau Wei-

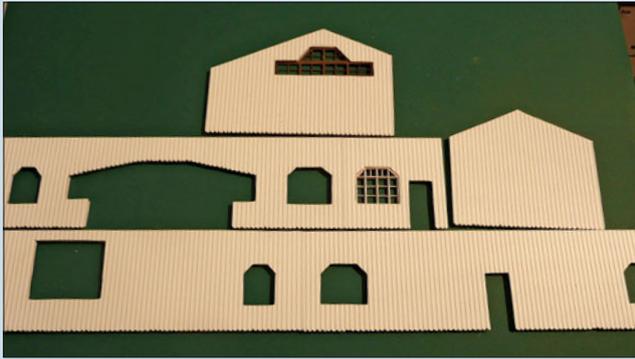


nert hat mir dazu unkompliziert die Räder des Kohlehunts als Ersatzteil geliefert – an dieser Stelle vielen Dank!

Meine Frau übernahm die Aufgabe, rund 330 Rundungen in die Nut- und Federbretter der Wandverkleidung zu schnitzen und die Tür- und Fensteröffnungen exakt herauszuarbeiten. Die Fallrohre der Regenrinnen wurden ebenfalls von ihr aus Messingdraht angefertigt. Damit die Fallrohre spaltfrei am Dach anliegen, stecken sie unten in einem Stück Schrumpfschlauch und lassen sich so noch etwas justieren.

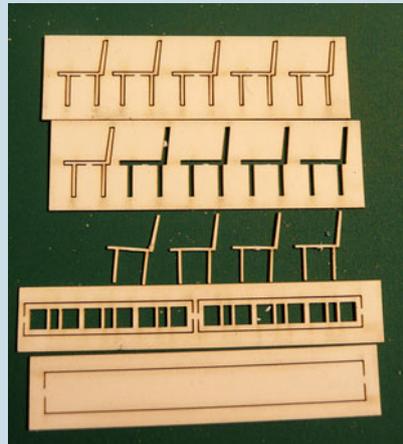
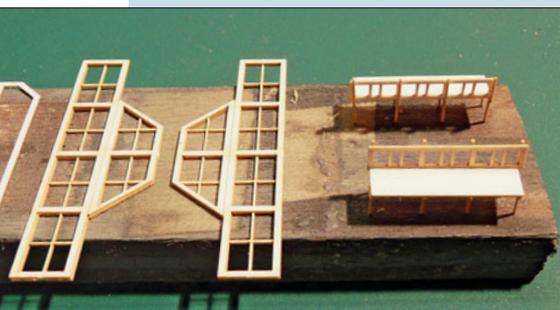
Die Nachbildung der „Spenglerarbeiten“ mit Zigarettenpapier ist einfach und zeigt große Wirkung. Kehlbleche an Übergängen und Schornsteinen lassen sich so einfach herstellen und sind auch für Industriemodelle eine sinnvolle Ergänzung. Weitere Details wie Dachständer, Telegrafleitungen, Waschbecken, Mülleimer, Gepäckkarren und ein Fahrradständer mit maßstäblichen Fahrrädern runden die Umgebung ab.

Eine Inneneinrichtung mit vielen Details weist auch der Lokschuppen auf. Wie bei seinem Vorbild steht der Wasserkran im Inneren des Gebäudes. Fotos: *Christiane van den Borg*

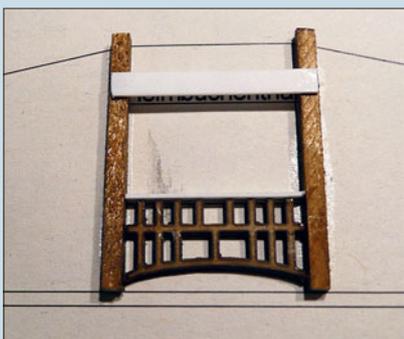


Die Wände des Empfangsgebäudes entstanden aus 1 mm starken Bretterplatten („board and batten“) aus Polystyrol von Evergreen (Art.-Nr. 4543).

Fenster und Türen wurden dagegen aus 0,4 mm starkem Architekturkarton gelasert. Sie werden aus bis zu drei Lagen zusammengesetzt und können teilweise auch geöffnet dargestellt werden.



Mit Hilfe der Lasercut-Technik konnten auch typische Details des Bahnhofs wie die Holzbänke in der Wartehalle erstellt werden. Auf diese Weise ging der Bau des Modells doch recht zügig vonstatten.



Bahnhofsschilder und Uhren wurden ebenfalls gelasert. Links das Geländer der Wartehalle; der gemischte Aufbau mit Kunststoffprofilen, Holz und gelasertem Architekturkarton ist hier gut zu sehen. Fotos: Rainer Schreck

In der Bahnhofsansicht schließt sich unmittelbar ein Bahnübergang und eine kleine Bachbrücke an. Voller Tatendrang bereitete ich das Schildersetz vor und stellte vier Andreaskreuze und die erforderlichen Schilder auf – ein Arrangement wie aus dem Bilderbuch. Dann erfolgte ein Blick auf das Vorbildfoto – und alles wurde bis auf zwei Andreaskreuze zurückgebaut ...

Die kleine Bachbrücke unmittelbar am Bahnübergang habe ich aus Kunststoffplatten (ABS) gebaut; die Betonstruktur wurde mit Nitroverdünnung, betongrauer Farbe und feinem Basaltsplitt von Asoa eingearbeitet. Die Verdünnung mit grauer Farbe löste den Kunststoff an – darauf streute ich mit einem Teesieb eine dünne Schicht Splitt. Bei dieser Arbeit war auf eine gute Belüftung und Atemschutz zu achten; so etwas mache ich daher am liebsten im Freien.

Landschaftstypische Gebäude

Zur Abrundung des kompletten Arrangements fehlte aber noch die Ausgestaltung des Moduls mit der Ausfahrtskurve zum Fiddleyard. Ziel war die Nachbildung der Bahnhofsansicht mit typischen Häusern und authentischen Stilelementen aus der Epoche und Region. Zu diesem Abschnitt fehlten mir jedoch Vorbildfotos, eine exakte Darstellung war daher nicht möglich

Das erste Bauernhaus hinter dem Bahnhof sollte aber eine typische Anordnung von Haus und landwirtschaftlichen Gebäuden nachbilden. Nach meinen Kindheitserinnerungen gehörten dazu der Misthaufen vor dem Stall, dazwischen mit Bohlen abgedeckt die Jauchegrube und strategisch günstig platziert noch der Abort auf dem Hof. Am Haus ist der Zugang zur Waschküche im Keller, wo auch Schweinefutter im Waschkessel zubereitet oder bei der Hausschlachtung im Winter die Wurst im gleichen Kessel gekocht wurde.

Scheune, Stall und Abort entstanden aus Resinbausätzen von Langmesser. Die Gebäude sind wunderbar detailliert und erforderten eine sorgfältige Bemalung und Alterung. Ich habe mich in mehreren Arbeitsgängen an das Ergebnis herangearbeitet. Das Wohnhaus ist dagegen ein Eigenbau und weist einen typischen Sandsteinkeller und eine steile Außentreppe zum Wohnbereich auf. Im Volksmund wurde die meist stark ausgetretene Sandsteintreppe gern als „böse Staffel“ bezeichnet, war