

12
13

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 2013

B 8784 65. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

Schweden skr 105,- Norwegen NOK 95,-

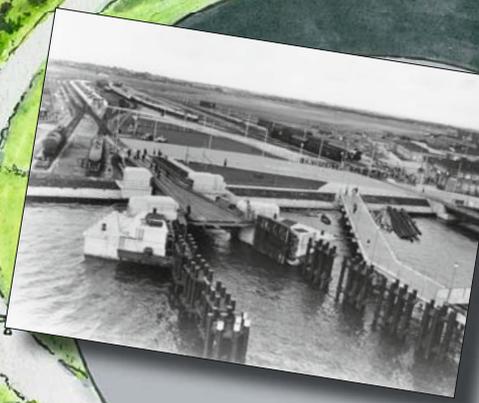


www.miba.de



ANLAGENPLANUNG

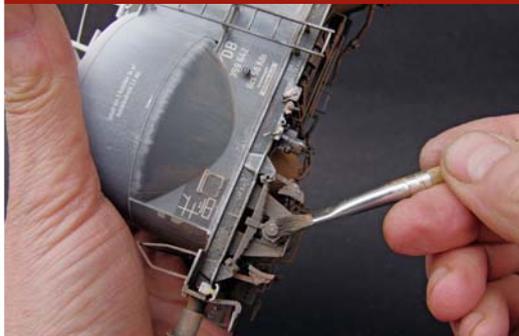
Gleisdreieck Großenbrode



Klv 12 VON HOBBYTRAIN UND BREKINA
Kleine im Vergleichstest



MIT FARBE, PULVER UND WASH
Altern von Güterwagen



BR 118 IN N VON PIKO
Klassische Schönheit



Es grünt so grün ...



H0-Diesellokomotive VT 65 903 der DB.

Nach seiner Übernahme durch die Deutsche Bundesbahn (DB) fuhr VT 65 903 (ex VT 859 der DRG) noch eine Zeit lang in der grünen Reichsbahnlackierung, bevor er dann, umgebaut und umnummeriert in VT 62 904, das DB-Purpurrot erhielt. Modell mit 5-poligem, schrägenutetem Motor mit Schwungmasse. Inneneinrichtung, eingebaute Innenbeleuchtung ein-/ausschaltbar, Hafreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder bzw. eingebaute 21-poliger Decoder (Wechselstrommodell), Zweifach-LED-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, empfohlener Mindestradius 360 mm, LüP 242 mm. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht. Abbildung zeigt Fotomuster.

Art.-Nr. L133022 für Gleichstrombetrieb mit Digital-Schnittstelle

€ 209,99

Art.-Nr. L133027 für Wechselstrombetrieb mit Digital-Decoder

€ 249,99



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN DEZ.2013/JAN.2014

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verband der Welt.
Über 1000 kompetente Geschäfte.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11
Montag-Freitag: 9.00-17.00 Uhr
Internet: www.eurotrain.com

Nein, keine Sorge, hier geht es nicht um unfriedliche Szenen eines Antikriegsfilms von 1959, dessen Titel zugegebenermaßen so ähnlich klingt. Jener Filmtitel ist seinerseits eine Anspielung an eine nach heutigen Maßstäben menschenverachtende Äußerung des Alten Fritz, als seine Soldaten im Krieg zwischen Preußen und Österreich das

Weite suchten.
Zum Glück sind die Zeiten heute friedlicher. Im Vergleich zu den da-

maligen Kriegsjahren leben wir ganz zweifellos im Überfluss – auch wenn dessen Definition von Mensch zu Mensch völlig anders ausfallen mag.

Pfunde sind allerdings heute als Zeichen des Wohlstands eher weniger willkommen. Dennoch gibt sich die Industrie jede erdenkliche Mühe, den Konsumenten kalorienhaltige Nahrungsmittel ohne Ende aufzuschwatzen. Sekundiert übrigens von unseren lieben Kollegen der Yellow Press (erscheint „Frau am Herd“ eigentlich auch in Ismaning?), die just zu dieser Jahreszeit die immer gleichen Plätzchenrezepte drucken – nur um im kommenden Frühjahr ihren Leserinnen die immer gleichen Diäten verkaufen zu können ...

Pfunde, wollt ihr ewig kleben?

Auch beim Modellbahner verlaufen die Aktivitäten nicht selten im Zyklus der Jahreszeiten. Hersteller und Fachhändler spüren das überdeutlich und auch bei den Fachzeitschriften gehen die Ausgaben vor Weihnachten besonders gut.

Selbst Hardcore-Ganzjahres-Modellbahner befassen sich in den son-

nenarmen Monaten des Jahres verstärkt mit diesem schönen Hobby. Und zwar zumeist im Sitzen. Das hat dann mehr oder weniger zwangsläufig zur Folge, dass sich das eine oder andere Pfund ansetzt, welches später nur schwer wieder loszuwerden ist.

Doch manchmal ist Ansetzen durchaus erwünscht. Wer sich zum Beispiel im Advent mit dem Zusammenbau von großen Gebäuden oder Fahrzeugen befasst – die ja durchaus ein Gewicht von 500 Gramm erreichen können –, hat sicher nichts dagegen, wenn solche Pfundsteile ewig kleben. Und eine anschließende Diät braucht man dann auch nicht, meint

Ihr Martin Knaden



Als Abschluss unserer Serie über „50 Jahre Fehmarnsundbrücke“ bringt Ludwig Fehr einen Anlagenvorschlag aus der Zeit vor dem großen „Kleiderbügel“. Reinhold Barkhoff hat diesen Plan höchst anschaulich in eine dreidimensionale Schauskizze umgesetzt.
Zeichnung: Reinhold Barkhoff

Zur Bildleiste unten: Ausgerechnet dieser Exot kommt zeitgleich zweimal! Martin Knaden blieb also gar nichts anderes übrig, als die KlV 12-Modelle von Hobbytrain und Brekina zu vergleichen. Dieter Rothenfußer zeigt am Beispiel des Brawa-Kds 54 in 0, wie man einen Güterwagen effektiv altert. Gerhard Peter stellt die 118 von Piko in N vor.

Fotos: MK, Dieter Rothenfußer, gp

FALLER

IM KLEINEN GROSS

Für Vielseitige

Alles ist möglich



Seitenweise Inspiration:
Der neue Katalog ist da!

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

Albert Rademacher
 Silhouette Modellbahnzubehör
 Industriestr. 48
 82194 Gröbenzell
 Telefon 08142/6526611
 Telefax 08142/6526612



Der Link zur Natur:

miniatur

www.mininatur.de
 silhouette@mininatur.de



Exklusive
 Baummodelle
 und Modell-Landschaftsbegrünung



8

Anhand von Skizzen und Bildern aus dem Archiv von Michael Meinhold zum Thema „Großenbrode Kai“ entwarf Ludwig Fehr einen Anlagenvorschlag; in den Schaubildern von Reinhold Barkhoff finden sich zahlreiche Anregungen zur Anlagengestaltung – auch ohne Hafen und Fährbetrieb ... *Zeichnung: R. Barkhoff*



Werbung

Ö3 LOK
 JETZT NEU:
 um € 229,-

LOKMODELL
 HITRADIO Ö3



LIMITIERTE AUFLAGE -
 JETZT BESTELLEN!

Das brandneue Ö3-Lokmodell
 im Maßstab H0 ist ab sofort
 exklusiv im ÖBB-Webshop erhältlich!



shop.oebb.at

Jetzt auch mobile bestellen!



18

Wegen ihrer hohen Stückzahl ist das Modell D 3 des Kl 12 für viele Eisenbahnfreunde die klassische Bahnmeisterdrainse überhaupt. Am 8. Oktober 1961 hat der Kl 12 4749 in einer der hintersten Ecken des Bw Hagen Eckesey Betriebspause. Dr. Rolf Löttgers berichtet über das Vorbild, Martin Knaden stellt die aktuellen Modelle von Brekina und Hobbytrain vor. *Foto: Dr. Rolf Löttgers*

80

Piko realisierte die Ellok der Baureihe E 18 jetzt als Formneuheit korrekt maßstäblich in der Baugröße N; Gerhard Peter hat das Modell genauer unter die Lupe genommen. *Foto: gp*

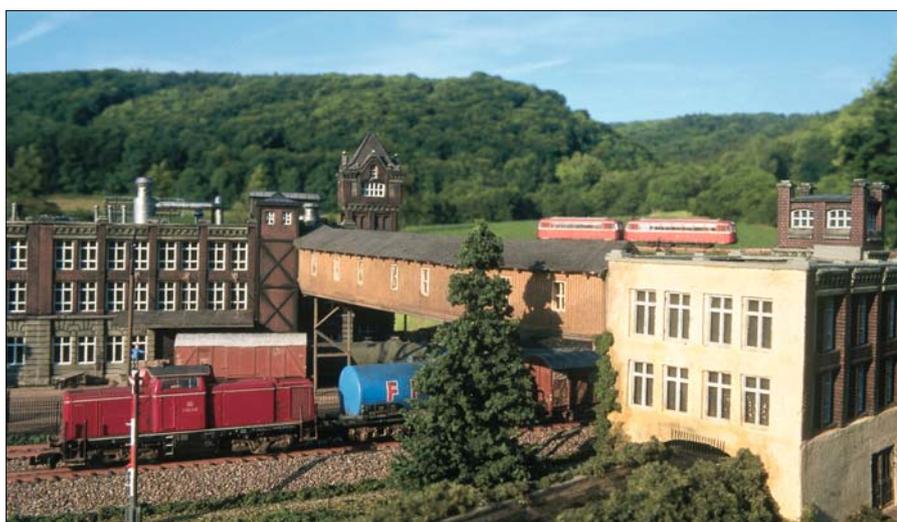




63 Ein kleines Betriebswerk ist bestens dafür geeignet, die Loks ein wenig bewegen zu können. Auf der überschaubaren Fläche von 3 x 0,6 Metern verkehren keine langen Züge, aber die Ausgestaltung der Segmente sollte zur Detaillierung der Loks passen – und so begann eine lange Baugeschichte ... Foto: GW



68 Bereits zu Länderbahnzeiten stellten Heizkesselwagen eine eigene Wagengattung dar, auf die man lange Zeit nicht verzichten konnte, um Reisezüge unabhängig von der Lok beheizen zu können. Gunter Daßler zeigt, wie man ein Fleischmann-Modell mit einfachen Mitteln in einen Heizkesselwagen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn von 1912 verwandeln kann. Foto: Gunter Daßler



30 Das Modularrangement einiger Modellbahnfreunde erweiterte Jürgen Gutmann um einen kleinen Bahnhof mit Fabrikanschluss. Gebäude und Gleisanlagen gestaltete er dabei so, dass Fahrzeuge der Epochen I und III gleichermaßen glaubhaft eingesetzt werden können. Foto: Jürgen Gutmann

VORBILD + MODELL

50 Jahre Vogelfluglinie – Teil 5
Großenbrode mit und ohne Kai 8

VORBILD

Typenübersicht und Bauarten der Klv 11 und 12
Mit + ohne Schnauze 18

MIBA-TEST

Der Klv 12 als H0-Modell von Hobbytrain und Brekina
Rikscha für die Rotte 22
 Detailverliebt: Schnellzugellok von Piko
Populäre E 18 in N 80

MODELLBAHN-PRAXIS

Sehr häufig anzutreffendes Streckenaccessoire
Hochsitze als Holzbastelei 26
 Ein Betriebsdiorama in 1e – Teil 2
Weichen, die reichen 42
 Betriebsspuren am Kds 54 von Brawa
Kalk, Rost und Dreck 46

Länderbahn-Heizkesselwagen in H0
Dampf für warme Abteile 68
 Bau eines historischen Ringbrennofens in H0
Dauerbrenner 72

MODELLBAHN-ANLAGE

Ländlicher Abzweighbahnhof in 1:160
Der Keilbahnhof Aich 30
 Ein Ellok-Bw im Bau
Anfang ohne Ende 63

NEUHEIT

Die virtuelle Modellbahn mit EEP X
Anlagenbau per Mausclick 38
 Waggondrehscheibe von Faller in H0
Wagenwenden im Werkshof 58
 Die 64 491 von Piko in Gartenbahngröße
Mit dem Bubikopf in die Botanik 78

ELEKTROTECHNIK

Per Diodenmatrix programmiert
Fahrwegsteuerung in Multiplex-Technik 51

RUBRIKEN

Zur Sache 3
 Leserbrief 7
 Bücher 82
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 84
 Neuheiten 89
 Kleinanzeigen 94
 Vorschau · Impressum 106

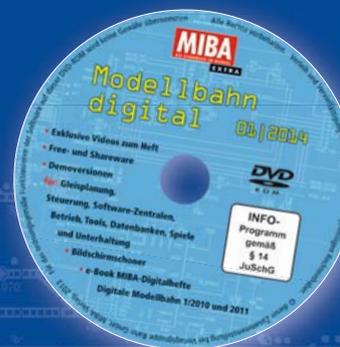
Durchblick im digitalen Dschungel



Die 14. Ausgabe von MIBA-EXTRA Modellbahn digital vermittelt in einem Schwerpunkt mit zahlreichen Artikeln grundlegendes Wissen rund um die Themen Digitalzentralen und ihre Steuerbusse, Fahren und Schalten, Fahrstrombooster sowie Melden mithilfe verschiedener Möglichkeiten. Das Melden der Lokadressen mittels mfx oder RailCom kommt ebenfalls zur Sprache. Des Weiteren wird das Thema PC-Steuerung behandelt, die Funktionsweise von Lokdecodern erklärt und was mit den modernen Schnittstellen in Loks möglich ist.

Die DVD-ROM wartet mit zahlreichen aktuellen Softwareprogrammen als Demo-Version, Free- oder Shareware zum Ausprobieren auf. Zwei Videos beschäftigen sich mit H0-Anlagen, die mit einem PC bzw. mit Rocos Digitalzentrale Z21 gesteuert werden, und ein drittes stellt die Simulationssoftware EEP vor.

116 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 250 Abbildungen, Klammerheftung, inkl. Begleit-DVD-ROM
Best.-Nr. 13012015 | € 12,-



Noch lieferbar:



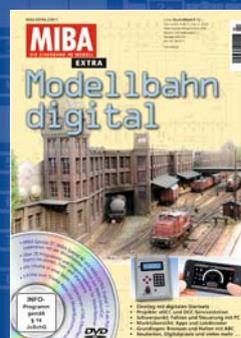
Modellbahn digital Ausgabe 9
Best.-Nr. 13012008
€ 12,-



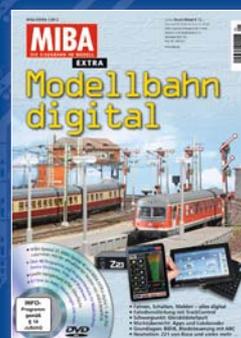
Modellbahn digital Ausgabe 10
Best.-Nr. 13012009
€ 12,-



Modellbahn digital Ausgabe 11
Best.-Nr. 13012011
€ 12,-



Modellbahn digital Ausgabe 12
Best.-Nr. 13012013
€ 12,-



Modellbahn digital Ausgabe 13
Best.-Nr. 13012014
€ 12,-



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-202
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 81-153
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.

Märklins Muffeltopf, MIBA 9/2013

Schwacher Antrieb

Es verwundert mich, wie man bei diesem Modell davon reden kann, dass es in der „Technik zu überzeugen weiß“. Das mag für den Rest des Modells gelten, sicher aber nicht für den Antrieb.

Märklin spricht meiner Erinnerung nach davon, dass alle Achsen angetrieben seien. Das ist eine Irreführung, denn angetrieben ist eine einzige Achse, die anderen werden durch das Gestänge mitgenommen, was etwas völlig anderes ist. Schon die Unterschiede zwischen Vor- und Rückwärtsfahrt weisen auf die Antriebschwäche hin. Solche Konstruktionen gab es mal beim Märklinbaukasten, aber doch bitte nicht bei einer Lok für etwa 400 €. Märklin stand immer für zugstarke Lokomotiven, dieses Modell zeigt das jedoch nicht, weshalb ich von einem Kauf Abstand genommen habe. *Gerd Studer (E-Mail)*

120 – Die Erste, MIBA 10/2013

Drehgestellaufhängung

Mit Spannung und Freude habe ich auf die BR 120 von A.C.M.E. gewartet, waren doch alle bisherigen H0-Modelle dieser Baureihe stets kompromissbehaftet. Und wirklich, beim Auspacken kam ein nahezu perfektes Modell der 120 001 zum Vorschein, zumindest auf den ersten Blick – ein paar abfallende Griffstangen und Zurüstteile habe ich schnell wieder an Ort und Stelle befestigt. Etwas Enttäuschung kam dann beim Betrachten der klobigen Umsetzung der Stromabnehmer-Traversen auf. Die zu weit herausstehenden Trittschufen und v.a. das Fehlen des Indusimagneten an den Drehgestellblenden sind nach heutigen Maßstäben eigentlich auch nicht akzeptabel.

Was aber definitiv dem heutigen Standard nicht mehr entspricht, ist die Aufhängung der Antriebsdrehgestelle weit oberhalb der Räder, was zu unsauberem Lauf und bei größeren Anhängelasten zum Aufsteigen der jeweils vorderen Achse und somit zu starkem Zugkraftverlust führt – das vermag auch das Gewicht des Metallgehäuses nicht zu verhindern! In Sachen Tiefenlenkung von Drehgestellen kann doch jeder Konstrukteur seit Röwas BR 216 (anno 1968!) sehen, wie es gemacht wird.

Wir Leser wünschen uns von einer Fachzeitschrift, dass genauso, wie das äußere Erscheinungsbild eines Modells, auch dessen „innere Werte“ zur Sprache kommen. *Eberhard Schaa (E-Mail)*

Editorial, MIBA 10/2013

Schluss mit dem „Gefiddel“

Einer der Hauptgründe, warum ich die MIBA so gerne lese, ist das Editorial. Sachlich perfekt geschrieben, trifft es immer den Zeitgeist auf den Punkt. So auch diesmal mit den stets schlimmer werdenden Anglizismen. Ein wichtiges Beispiel dieser unschönen Sprachwucherungen haben Sie aber vergessen: Es ist der „Fiddleyard“ auf Seite 37 ...

„fiddle“ wurde schon früher eingedeutscht. Falsch gespielte Musik von Saiteninstrumenten bezeichnet man schlechthin als „Gefiddel“ oder „Gefiedel“. Soll das Anlagensegment also Hinterhof für untalentierte Musiker sein? Mitnichten! Bemüht man Wörterbücher, gelangt man schnell zum „Spielhof“. Wie bitte? Wir Modellbahner spielen doch nicht, wir machen Betrieb!

Kurzum: Ich unterstütze Ihren Aufruf zu mehr deutscher Wortwahl und Sprache. Bleiben wir doch beim Schattenbahnhof, bzw. Abstellbahnhof. Das passt viel besser zu uns Modellbahnern.

Dass unsere englischsprachigen Modellbahnfreunde dieses und andere Wörter nutzen, berührt uns nicht, denn der Großteil einer Fremdsprache trifft den gemeinten Wortsinn nur dann genau, wenn man sie frei, niemals aber wörtlich übersetzt. Bleiben wir bei unserer deutschen Sprache, die voll von hervorragenden Wörtern ist, die den gewollten Gedanken trefflich Ausdruck verleihen können. *Achim Grob (E-Mail)*

Editorial, MIBA 10/2013

Denglisch des Grauens

Ihr Editorial „Anglizismen sind Bullshit“ hat den Nagel auf den Kopf getroffen. Es überkommt mich als pensionierten Englischlehrer über einige dieser wirren und abwegigen Sprachschöpfungen nur noch das Grauen. Im Kollegenkreise diskutieren wir seit Jahren diese Sprachseuche, die inzwischen fast alle Lebensbereiche durchdringt. Es liegt an der erbärmlichen Haltung vieler Wichtigtuer und selbsternannter Geistesgrößen, die glauben, nur im Gebrauch des D/Englischen zeige sich wahre Weltläufigkeit, Offenheit und modernes Handeln. Deutsch sei nun einmal provinziell, spießig und kulturell rückständig. Dass die Förderung des Englischen durch anglo-amerikanische Interessensverbände strategisch geplant sein könnte und bravourös umgesetzt wird, scheint nicht erkannt zu werden oder ist sogar gewollt. *Paul-Georg Gottlieb (E-Mail)*

Großenbrode mit und ohne Kai

Nein, der Titel ist kein Widerspruch in sich. „Großenbrode Kai“ ist ein weiteres Anlagenprojekt von Michael Meinhold (mm), das leider unvollendet bleiben musste. Im seinem Archiv fanden sich so viele Unterlagen in Form von Skizzen, Merktzetteln, Vorbilddokumentationen und nicht zuletzt eine Vielzahl an Bildern, dass Ludwig Fehr hieraus gleich zwei Anlagenvorschläge entworfen hat.

Sicher keine Planung in mm-Manier, aber nicht zuletzt ist durch die wunderbaren Schaubilder von Reinhold Barkhoff trotzdem die eine oder andere Anregung auch abseits von „Bahn & Schiff“ dabei. Deswegen: „Mit und ohne Kai“. Aber sehen Sie doch selbst ...



Wie bekommt man bloß das Gleisdreieck unter, ohne dass gleich der ganze Raum zerschnitten wird? Das war die entscheidende Frage, die mit mm bei dem einen oder anderen Gläschen Weißweinschorle mehr als einmal diskutiert worden ist. Letztere war das bevorzugte Getränk, wenn per Flachbodenschiff die westfriesischen Kanäle unsicher gemacht wurden. Passend zum schaukelnden Untergrund wurde abends viel über das Modellthema „Bahn & Schiff“ philosophiert und besonders viel über „Großenbrode Kai“.

Die Frage nach dem Warum wurde nur einmal gestellt, danach war der Grund für die Begeisterung ein für alle Mal klar. „Solch eine geniale Kombination von norddeutscher Nebenbahn und internationalen Nord-Süd-Fernzügen auf einer Paradenstrecke, dazu eine kleine Bw-Außenstelle, in der große Schlepptenderloks behandelt werden, zwischendrin noch Güterzüge und der Personenzugpendel mit V 36 und einer Donnerbüchse – das findet man sonst nirgendwo in dieser modellbahnfreundlichen verdichteten Konstellation.“ „Modellbahnfreundlich? Vielleicht geht

das gerade noch in 1:160, für H0 reicht auch ein großer Keller kaum für Großenbrode Kai.“ „Klar geht das, man muss nur den Kai weglassen.“ „???“ „Wenn bloß das Gleisdreieck nicht so sperrig wäre. Den eigentlichen Kai-Bahnhof ersetzt man durch einen Fiddleyard, das geht problemlos. Man muss nur das Gleisdreieck so

unterbringen, dass der Raum nicht in mehrere Bedienbereiche zertrennt wird. Ihr seid ja schließlich nie da, wenn man Euch zum Betrieb machen braucht.“

„Ihr“, das waren MK und ich, und die Betriebserfahrungen bezogen sich auf die legendäre „Vogelsberger Westbahn“. Alles Weitere bleibt im Dunkel der Geschichte; wie mm's Lösung ausgesehen hätte, werden wir nicht mehr erfahren. Die Ausgangslage mit den sehr verdichteten Vorbildanlagen hatte aber so



„Danmark“



„Deutschland“

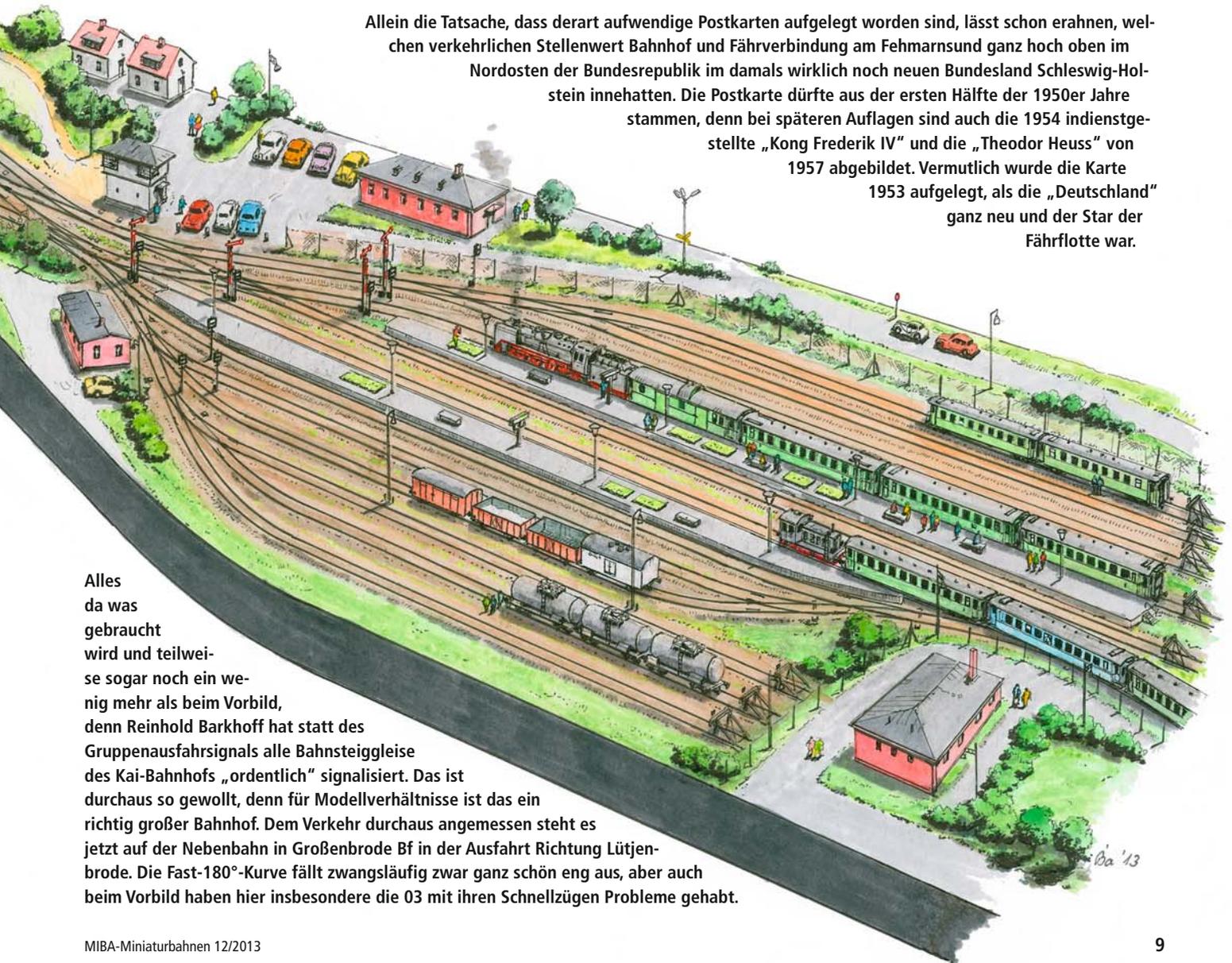


„Dronning Ingrid“

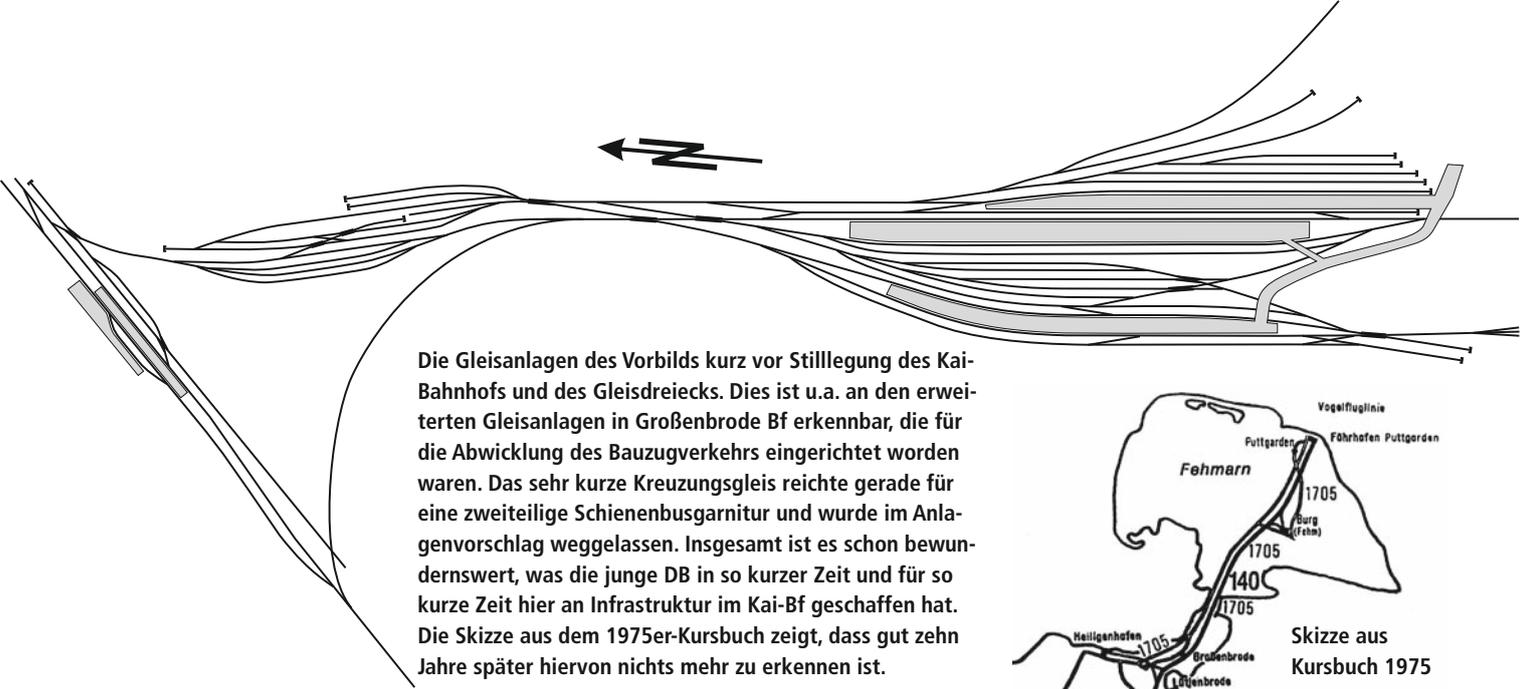


Großenbrode Kai

Allein die Tatsache, dass derart aufwendige Postkarten aufgelegt worden sind, lässt schon erahnen, welchen verkehrlichen Stellenwert Bahnhof und Fährverbindung am Fehmarnsund ganz hoch oben im Nordosten der Bundesrepublik im damals wirklich noch neuen Bundesland Schleswig-Holstein innehatten. Die Postkarte dürfte aus der ersten Hälfte der 1950er Jahre stammen, denn bei späteren Auflagen sind auch die 1954 indienstgestellte „Kong Frederik IV“ und die „Theodor Heuss“ von 1957 abgebildet. Vermutlich wurde die Karte 1953 aufgelegt, als die „Deutschland“ ganz neu und der Star der Fährflotte war.



Alles da was gebraucht wird und teilweise sogar noch ein wenig mehr als beim Vorbild, denn Reinhold Barkhoff hat statt des Gruppenausfahrtsignals alle Bahnsteiggleise des Kai-Bahnhofs „ordentlich“ signalisiert. Das ist durchaus so gewollt, denn für Modellverhältnisse ist das ein richtig großer Bahnhof. Dem Verkehr durchaus angemessen steht es jetzt auf der Nebenbahn in Großenbrode Bf in der Ausfahrt Richtung Lütjenbrode. Die Fast-180°-Kurve fällt zwangsläufig zwar ganz schön eng aus, aber auch beim Vorbild haben hier insbesondere die 03 mit ihren Schnellzügen Probleme gehabt.



Die Gleisanlagen des Vorbilds kurz vor Stilllegung des Kai-Bahnhofs und des Gleisdreiecks. Dies ist u.a. an den erweiterten Gleisanlagen in Großenbrode Bf erkennbar, die für die Abwicklung des Bauzugverkehrs eingerichtet worden waren. Das sehr kurze Kreuzungsgleis reichte gerade für eine zweiteilige Schienenbusgarnitur und wurde im Anlagenvorschlag weggelassen. Insgesamt ist es schon bewundernswert, was die junge DB in so kurzer Zeit und für so kurze Zeit hier an Infrastruktur im Kai-Bf geschaffen hat. Die Skizze aus dem 1975er-Kursbuch zeigt, dass gut zehn Jahre später hiervon nichts mehr zu erkennen ist.



Skizze aus Kursbuch 1975

Zu 114 Gesamtverkehr Heiligenhafen–Großenbrode Kai und zurück

Zug Nr		3661	3663	3667	3669	3671	1888	3673		3675	3677	3679	3681	3685	3687	
0,0	Heiligenhafen ... ab	0.21	5.02	6.00	7.42	9.24	9.41	...	12.08	13.17	15.08	16.30	20.38	22.13	...	
3,8	Lütjenbrode ... ab	0.28	5.09	6.07	7.50	9.31	9.46	e 9.55	...	12.15	13.23	15.15	16.36	20.45	22.20	...
7,6	Großenbr Kai ... an	0.33	5.14	6.12	7.56	9.36	an	e 10.00	...	12.20	13.28	15.20	16.41	20.50	22.25	...

Zug Nr		3662	3664	3668	1879	3674	3166	3676	+ 3678	3678	Do	3678	3680	3682	3684	3686	3688
0,0	Großenbr Kai ... ab	1.08	5.59	6.45	8.38	e 9.20	...	10.23	+14.06	d 14.06	Do	14.06	15.48	17.34	19.40	21.20	23.10
3,8	Lütjenbrode ... ab	1.14	6.08	6.58	8.44	e 9.25	9.49	10.40	+14.18	(14.25)	+14.37	16.00	17.40	19.46	21.26	23.16	
7,6	Heiligenhafen ... an	1.20	6.14	7.04	8.50	an	9.55	10.46	+14.24	d 14.31	Do	14.43	16.06	17.46	19.52	21.32	23.22

d = X außer Do. e = 5. VI. bis 25. IX.



Außerdem verkehren zwischen Heiligenhafen und Großenbrode Kai folgende Busfahrten der Fa Autokraft Kiel:

		Sa	b	e			Sa	d					
...	ab Heiligenhafen ... an	7.55	10.00	11.55	13.55	15.30	15.50	17.25	18.55	20.50	0.15	1.55	...
...	an Großenbr Kai ... ab	8.10	10.14	12.10	14.10	15.44	16.04	17.40	19.10	21.05	0.30	2.10	...

b = täglich außer Sa. d = Nächte von Werktagen auf Sonn- und allg Feiertage und von diesen auf den folgenden Tag. e = Nächte von Sonn- und allg Feiertagen auf den folgenden Tag.

Im Kursbuch von 1960 war der Gesamtverkehr Heiligenhafen–Großenbrode Kai in einer eigenen Tabelle mit Streckenskizze abgebildet. Die diversen Übereckanschlüsse waren nämlich in der normalen Kursbuchtafel 114 auf den ersten Blick häufig nicht erkennbar.

Auf halber Strecke zwischen Lübeck und Großenbrode bei Groß Schlamin ist am 17.6.1953 der modellbahnfreundlich kurze D 923 Richtung Norden unterwegs. Die Baureihe 50 vor einem Schnellzug war hier damals völlig normal, die als Vorsignalersatz dienende Kreuztafel (bei der DB ab 1959 abgeschafft) war nur auf Nebenbahnen zulässig, wobei die auf Nebenbahnen erlaubten 80 km/h vor dem Streckenausbau auf der ehemaligen Privatbahnstrecke sowieso in weiten Bereichen nicht erreicht wurden. Foto: Slg. Neumann



nachhaltig fasziniert, dass auf Basis des Archivmaterials doch noch ein Anlagenvorschlag entstehen sollte.

Genau genommen sind es zwei Anlagenvorschläge geworden, denn wie auf dem großen Schaubild von Reinhold Barkhoff klar erkennbar ist, wurde primär eine große Variante mit Kai-Bahnhof geplant. Aus dieser abgeleitet entstand dann gewissermaßen die kleinere „mm-Variante“.

Doch der Reihe nach. Da auch auf großen Heimanlagen in 1:87 kaum 13-Wagen-Züge fahren werden oder gar am Bahnsteig halten können, wurden ca. zwei Meter Bahnsteiglänge als Maß der Dinge festgelegt. Fünf bis sechs Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauart lassen sich hier problemlos unterbringen, ohne dass gleich alles gequetscht aussieht.

Damit scheidet zwar die vollständige Nachbildung aller D- und F-Züge aus, aber zum einen waren nicht alle Züge sooo lang und außerhalb der Hauptsaison war der Wagenbedarf ohnehin geringer. Denn schließlich wurde etwa die Hälfte der im Jahr dort Reisenden während nur dreier Sommermonate „abgewickelt“.