

01
16

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2016 B 8784 68. 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,-
Dänemark DKK 83,-

www.miba.de

Bahnhof Eckernförde 1951 in H0:

Mit der Bahn an die Bucht



MIBA-Privatanlagen-Wettbewerb:
Jetzt bewerben und gewinnen! Seite 77



Interzonenstar im MIBA-Test
– die BR 01.5 von Märklin

Vollmer-Steinkunst –
so wird sie verarbeitet

212 in N – das Minitrix-
Juwel mit Sound



AUSSTELLUNG · FAHRBETRIEB · VERKAUF



Echtdampf-Hallentreffen

*Dampfbetriebene Modelle von
Eisenbahnen, Straßenfahrzeugen, Schiffen
und stationären Anlagen*

8.-10. Januar 2016
MESSE KARLSRUHE

Öffnungszeiten: Fr. 10-18 Uhr, Sa. dm arena, 9-18 Uhr,
Sa. Halle 3, 9-20 Uhr, So. 9-17 Uhr

www.echtdampf-hallentreffen.de

VERANSTALTER:



Messe Sinsheim GmbH • Neulandstraße 27 • D-74889 Sinsheim

T +49 (0)7261 689-0 • F +49 (0)7261 689-220 • echtdampf@messe-sinsheim.de • www.messe-sinsheim.de



Schon der alte Goethe befasste sich intensiv mit Farben. 1810 erschien eine dreiteilige Schrift unter dem Titel „Zur Farbenlehre“. Hierin befasste sich der Meister der Dichtkunst mit dem Wesen der Farbe in seiner Gesamtheit. Die Trilogie setzt sich zusammen aus einem didaktischen, einem polemischen und einem historischen Teil. Hinzu kamen wenig später noch ein Band mit Tafeln und diverse Einzelarbeiten.

Derart ausführlich und intensiv war die Beschäftigung mit Farben, dass der Geheimrat rückblickend diesem Werk eine höhere Bedeutung beimaß als allem, was er je als Poet geleistet hatte: „Daß ich aber in meinem Jahrhundert in der schwierigen Wissenschaft der Farbenlehre der einzige bin, der das Rechte weiß, darauf tue ich mir etwas zugute.“

Wow, das ist Selbstbewusstsein! Insbesondere wenn man bedenkt, dass Goethe die Erkenntnisse von Newton, nach denen sich weißes Licht aus allen Spektralfarben zusammensetzt, widerlegt zu haben glaubte. Heute glaubt niemand mehr, dass es nur zwei reine Farben gibt: „Das Gelbe und Gelbrote widmet sich den Säuren, das Blaue und Blaurote den Alkalien.“ Für uns sind dennoch Farben nicht einfach nur Wellenlängenbereiche des sichtbaren Spektrums oder unterschiedliche Reflexionen einfallenden Lichts. Sie haben auch sehr oft genau zugewiesene Bedeutungen.

Früher hatten z.B. Waggon je nach Klasse eine eigene Farbe. Von der grauen 4. Klasse bei Preußens bis hin zu den kobaltblauen, chromoxidgrünen und purpurroten Lackierungen der Epoche III signalisierte jeder Wa-

gen den Fahrgästen auf Anhieb den passenden Abteilbereich – ein Vorteil, der bei heutigen Buntbahnen leider nicht mehr besteht ...

Farben dienen also oft der Orientierung, was auch schon die Gründungsväter der MIBA wussten. Die Älteren werden sich erinnern: Früher, ganz früher (nein, nicht zu Goethes Zeiten, so früh auch wieder nicht ...) hatte im Kanon der Jahreszeiten jeder Heftumschlag die ihm eigene Farbe. Von 1948 bis 1982 wurde dies konsequent beibehalten, bis dann mit dem Januarheft 1983 das auch heute noch gültige Weiß als Grundfarbe des Heft-

Farbenlehre vs. Farbenleere

titels Einzug hielt. Der Farbkanon wanderte ins MIBA-Logo, wo er sich aber nur bis MIBA 9/1988 hielt. Seit der Jubiläumsnummer 9a/1988 ist das Logo durchgehend rot.

Seither halfen neben den Bild- und Textanteilen nur die Heftnummern bei der Beantwortung der wichtigen Frage: „Happich datt Heft schon?“ Doch ab diesem Jahrgang gibt es wieder eine Merkhilfe: Der Kasten unten hat nicht mehr wie bisher irgendeine Farbe ohne Symbolgehalt (Farbenleere halt – mea culpa)! Wie früher wird zukünftig das Januarheft ein kaltes Eisblau, das Maiheft ein frisches Lindgrün, das Septemberheft ein dunkles Ähren gelb und das Dezemberheft ein sattes Tannengrün bekommen, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Kehren wir also bei dieser Art der Orientierungshilfe zurück zu den Wurzeln – meint

Ihr Martin Knaden

Aus Kiel kommt der Schnellzug nach Flensburg in den Bahnhof Eckernförde gerollt. Diesen Bahnhof haben die Eckernförder Eisenbahnfreunde im Zustand von 1951 minutiös nachgebaut.

Foto: Klaus König

Zur Bildleiste unten: Etwas später als angekündigt erreichten uns die Testmuster der BR 01.5 von Märklin. Dr. Franz Rittig und Bernd Zöllner haben sowohl die ölgefeuerte wie auch die rostgefeuerte Ausführung unter die Lupe genommen. Bruno Kaiser hat eine erste Anwendung der Steinkunst von Vollmer vorgenommen und berichtet von diesem neuartigen Material. Gerhard Peter testete die neue 212 von Minitrix, die sogar über Sound verfügt. **Fotos: MK, Bruno Kaiser, gp**

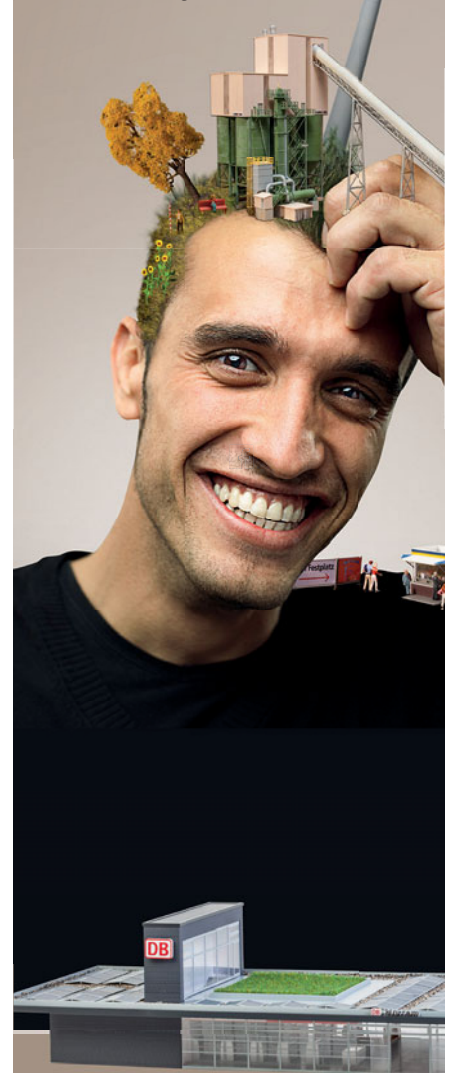


FALLER 

IM KLEINEN GROSS

Für
Vielseitige

Alles ist möglich



Bahnhof Horrem: Neue Standards bei der Deutschen Bahn und auf Ihrer Anlage! Originalgetreues Modell nach dem Vorbild des »Grünen Bahnhofs« in Kerpen-Horrem. **Neu im Fachhandel erhältlich!**

www.faller.de

 www.car-system-digital.de

 www.facebook.com/faller.de

 www.google.com/+faller

mmc
Exklusiv-Serie

märklin
H0 Telex mfx

37600.001

Diesellok V60 A-102

37600.002

Diesellok V60 A-113

exklusiv und jeweils nur 250 Stück weltweit



inkl. Telex-Kupplung
und griechischem Kabinenfunk

Erstmalig in der Märklin-History eine Lok der OSE



www.maerklin24.com

Exklusiv nur bei:

Meises Modellbahncenter

21502 Geesthacht (04152-843186)

Märklin-Store Hamburg

22083 Hamburg (040-60562393)

HMC / GSA

15238 Xalandri

Greece

www.maerklin.gr

ab sofort
lieferbar für

299,99€



8

Holger Kiesch nahm sich des Bahnhofs Bad Orb an – sein zunächst gar nicht authentisch geplantes Projekt orientierte sich während des Baus immer mehr am Vorbild. So entstand eine H0-Anlage mit hohem Wiedererkennungseffekt und ebenso interessantem Spielwert. Foto: Horst Meier

60

Unter dem klangvollen Namen „Steinkunst“ wurde auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2015 eine neue Produktlinie der Marke Vollmer angekündigt. Bruno Kaiser hat die Materialien ausprobiert – hier sein Erfahrungsbericht. Foto: Bruno Kaiser



50

Nach vielen Motiven einer Nebenbahn auf Fehmarn gestaltete Dr. Uwe Gierz seine „Holsteinbahn“. Jetzt integrierte er den Hafenbahnhof Orth in sein modulares Anlagenprojekt – mit kleinen Loks, kurzen Zügen und alten Schiffen. Foto: Dr. Uwe Gierz



16 Eine besonders markante Silhouette zeichnete die Dampfloksbaureihe 01.5 der DR aus; vor allem die durchgehende Domverkleidung auf dem Kesselscheitel verliehen den Maschinen ein ebenso kraftvolles wie elegant-gefälliges Erscheinungsbild. Dirk Endisch berichtet über diese außergewöhnlichen Lokomotiven; Franz Rittig und Bernd Zöllner haben sich das aktuelle H0-Modell von Märklin genau angesehen. *Foto: Sammlung Dirk Endisch*

64 Als komplette Neukonstruktionen bietet Minitrix die BR 212 in der Baugröße N an – und verwirklichte damit nicht nur ein ansprechendes Modell, sondern stattete es auch mit einer zeitgemäßen Elektrotechnik aus. Was die kleine Lok alles in sich hat, zeigt unser MIBA-Test. *Foto: gp*



40 Eine große H0-Anlage im Museum der Stadt Eckernförde, die vom TEE (Treff Eckernförder Eisenbahnfreunde) gebaut wurde, zeigt den Bahnhof im Jahr 1951, als sich dort noch Bundesbahn, Kleinbahn und Hafenbahn trafen. Im Mittelpunkt des ersten Teils unseres Berichts steht die historische Entwicklung und der Bahnhof Eckernförde. *Foto: Klaus König*

MODELLBAHN-ANLAGE

Eine hessische Nebenbahn in H0 – Teil 1

Kurstadt mit Bahn 8

H0-Anlage der Eckernförder Eisenbahnfreunde

Bahn an der Förde 40

Kleine historische Bahn- und Hafenanlage in H0

In Orth vor Ort 50

VORBILD

Die Schnellzugdampflok der Baureihe 01.5

Markante Silhouette 16

MIBA-TEST

Die BR 01.5 als H0-Modell von Märklin

Wichtig und solide 20

Für schwere Dienste: BR 212 von Minitrix

Mehrzweckdiesel 64

MODELLBAU-PRAXIS

Erfahrungen bei der Gewässer-gestaltung – Teil 3

Wege zum N-Teich 25

Nebenbahn-Empfangsgebäude mit Beleuchtung

Kleinau West in Klein 30

Historischer Spritwagen in H0

Keine Schnapsidee 48

GRUNDLAGEN

Eine sichere Stromversorgung für Gleisverbindungen mit RocoLine

Kreuzende Diagonalverbindung 37

AUSSTELLUNG

8.-10. Januar: Messe Karlsruhe

20. Echtdampf-Hallentreffen 57

MIBA-Privatanlagen-Wettbewerb Sinsheim

Jetzt bewerben! 77

NEUHEIT

Komfortabel und praktisch – Handregler von Piko

Smarte Steuerung 58

Vollmers Steinkunst

Neues aus dem Sandkasten 60

Die E 32 als 1-Modell von KM1

Kurbel-Klassiker 72

VORBILD + MODELL

Der G Nordhausen und sein H0-Modell von Exact-train

Ein Wagen, zwei Gattungen 68

RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Bücher 76

Veranstaltungen · Kurzmeldungen 78

Neuheiten 82

Kleinanzeigen 86

Vorschau · Impressum 98

Jahresinhalt 2015 103

Alle Tests, alle Neuheiten: 2015 im Überblick



Der brandaktuelle Sammelband fasst alle Triebfahrzeug-Testberichte des MIBA-Jahrgangs 2015 in einer kompakten und handlichen Übersicht zusammen – Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven sowie Triebwagen in den Baugrößen N, TT, H0 und O. Dieser Band bietet zudem erstmals einen kompletten zusammenfassenden Überblick über alle Modellbahn- und Zubehör-Neuheiten des Jahres 2015.

192 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mit über 400 Fotos

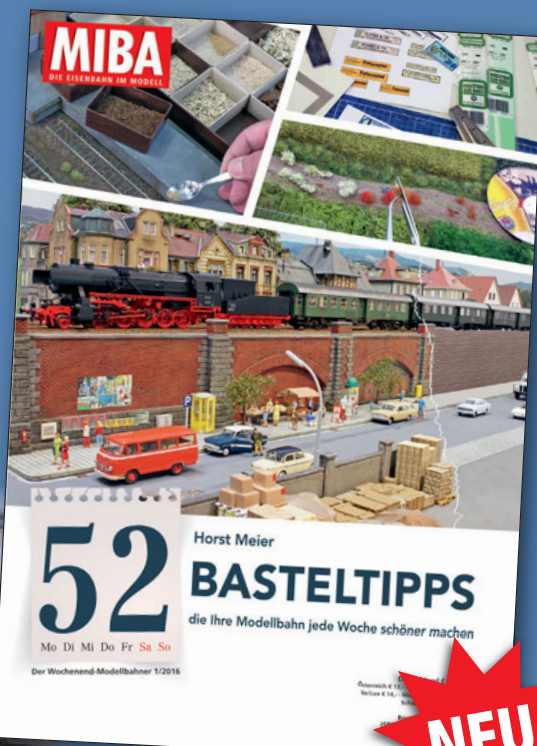
Best.-Nr. 15085001 | € 12,95



Wochenend-Basteleien

Manchmal ist am Wochenende nur Zeit für eine kleine Bastelei. Doch welche Verbesserungen an der Anlage sind dann realisierbar? MIBA-Autor Horst Meier hat für genau solche Fälle 52 kleine Basteleien zusammengestellt, die die gesamte Palette der Anlagengestaltung betreffen. Ob im Bahnhof oder in der Stadt, ob im Industriegebiet oder auf dem Land – überall lassen sich mit kleinen Verbesserungen große Wirkungen erzielen. Auch für Fahrzeuge und ihre Schienenwege gibt es jede Menge Optimierungstipps. Und damit die Gummikonkurrenz überzeugend wirkt, sind auch Autos und Straßen berücksichtigt worden. Ein Ratgeber, mit dem Ihnen mindestens ein Jahr lang die Ideen für eine schönere Modellbahn nicht ausgehen!

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 280 Abbildungen
Best.-Nr. 15086001 | € 12,-



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim 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, www.miba.de



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.

LKW neben Liliputs BTms 55 MIBA 10/2015

Falsches Zustellfahrzeug

Der Artikel über den Behältertragwagen BTms 55 zeigt auch ein Modell eines Behälterzustellfahrzeugs in Baugröße H0. Leider hat das Modell keinerlei Bezug zur Wirklichkeit. Mit Erscheinen des BTms 55 waren die Behälterzustellfahrzeuge in Anhängerbauart nicht mehr in Betrieb. Das Modell ist auch kein AG Weser-Fahrzeug, denn dann müsste die Hinterachse vier Stück Zwillingreifen haben. Außerdem verfügte der Anhänger der Bauart AG Weser über einen kurzen Kipprahmen ohne ausziehbare Schiene. Zudem hatte eine Sattelzugmaschine keine Anhängervorrichtung, über den Hinterrädern immer Kotflügel und wäre so (ohne Ballast) nicht in der Lage gewesen, den dargestellten Zug zu ziehen. Hätte man den Anhänger ohne Vorderachse direkt auf die Sattelzugmaschine gesetzt, dann könnte man noch ein Auge zudrücken.

Der schlimmste Fehler ist jedoch die zu helle Farbgebung. DB-Fahrzeuge waren bekanntlich nach RAL 7021 Schwarzgrau lackiert. Die angebrachten Kfz-Kennzeichen bei der Zugmaschine sind mit *DB 46-214* und beim „Anhänger“ mit *DB 83-808* ablesbar. Die Zugmaschine *DB 46-214* wäre eine KHD 135 D 11 FS/1 Bj. 1971, die mit dem Auflieger Ackermann B 900 E *DB 83-214* gekuppelt war. Der „Anhänger“ *DB 83-808* war ein Auflieger Ackermann B 900 a, der mit der Sattelzugmaschine KHD Mercur 120 S *DB 46-808* gekuppelt war.

Erich und Jens Horvay (Büttelborn)

Anlagen nach moderneren Vorbildern

Blick über den Tellerrand

Beinahe alle bisherigen Anlagenserien in der MIBA behandeln fast ausschließlich die Epoche III – und das sehr interessant. Allerdings kommen inzwischen diejenigen Modellbahner in das „goldene Modellbahnalter“ (ab etwa 50 Jahren), die in der Epoche IV groß geworden sind und somit ozean-blaue Züge noch aus der Erinnerung kennen. Auch den Jungmodellbahnern ist die Epoche IV einfach zeitlich näher.

Ich bin 15 Jahre alt und seit über sechs Jahren Modellbahner. Zwar bin ich durch die MIBA auch in Richtung Epoche III geschoben worden, aber größtenteils in der Epoche IV hängen geblieben. Die Epoche IV kann man sich auch heute noch recht gut vorstellen, während die Epoche III buchstäb-

lich eine andere Zeit war. Somit denke ich mit meiner Meinung nicht alleine zu stehen, wenn ich sage: Bitte auch Anlagenportraits mit dem Schwerpunkt Epoche IV. *Richard Kettner (E-Mail)*

Möglichkeiten der Nachwuchsgewinnung

Mehr Präsenz zeigen

Bedauerlicherweise verliert unser schönes und vielseitiges Hobby vermehrt den Nachwuchs; und das, obwohl die Elektronik seit Jahren mit großen Schritten Einzug hält. Das müsste ja auch dem ein oder anderen „Computer-Freak“ in die Karten spielen, kann er doch so seine Anlage mehr oder weniger problemlos mit dem PC steuern.

Ein Problem ist m.E. die Tatsache, dass sich immer weniger Jugendliche mit dem Aufbau einer Modellbahnanlage „quälen“ möchten und stattdessen lieber plug & play am PC oder der Spielkonsole bevorzugen. Ich sehe das bei unserem 9-jährigen Enkel, der, obwohl in den „Anfangsjahren“ gerne mit Eisenbahnen spielend, inzwischen das Interesse verloren hat; so auch am derzeitigen Aufbau einer Rundumanlage durch den Opa – also mich. Viele junge Leute wissen zu wenig über unser Hobby. Diesem „Trend“ sollte unbedingt entgegengewirkt werden, z.B. durch konzertierte Werbung zumindest der (noch verbliebenen) großen Hersteller im Fernsehen; das wäre gerade in den bevorstehenden heiligen Zeiten wichtiger denn je: Sozusagen statt teuren Tablets und Smartphones ausbaufähige Startpackungen auf den Gabentisch. Andere „Spielsachen“ früherer Tage haben es doch auch in die heutige Zeit „geschafft“ – Beispiel Lego.

Noch gibt es bestimmt in vielen Familien willige Helfer zum Aufbau einer nicht langweiligen kleinen Anlage mit großen betrieblichen Möglichkeiten, die irgendwo einen dauerhaften Platz finden kann und nicht nach Weihnachten wieder für ein Jahr eingemottet wird.

Heute wird in Radio und TV vom Deo bis zum Auto alles beworben, warum nicht auch wieder dieses wunderschöne, vielseitige Hobby? Darüber hinaus gibt es, denke ich, zu wenige TV-Sendungen über Modellbahnen, speziell an Nachmittagen der Wochenenden. Auch bei „Eisenbahnromantik“ mit HvO kommt die Modellbahn in letzter Zeit etwas zu kurz. Meines Erachtens sollte man sich an den betreffenden Stellen einmal darüber Gedanken machen. Nur jammern hilft hier bestimmt nicht weiter. *Reinhard W. Oeste (E-Mail)*



Eine hessische Nebenbahn in der Nenngröße H0 – Teil 1

Kurstadt mit Bahn

„Bad Orb, Bad Orb“, wurde schon – mit einem gewissen modellbahnerischen Weitblick – von den Rodgau Monotonen als Jungbrunnen für Kurgäste besungen, bevor sie mit 100 Fässern grüner Soße auf Seereise gingen. Holger Kiesch aus dem nicht minder berühmten Laubach nahm sich des Bahnhofs aus ganz anderen Gründen an. Sein zunächst gar nicht so authentisch geplanter Nachbau entwickelte sich in der Planungsphase und auch noch während des Baus zu einem sehr ansehnlichen Prototyp-Projekt mit hohem Wiedererkennungseffekt und ebenso interessantem Spielwert. Eine Bahnreise in die Kurstadt ist bis heute möglich, allerdings nur mit der Schmalspurbahn.

Vorbild und Modell: Der Modell-Wendezug mit der MaK 240 C und den beiden dazugehörigen Wendezugwagen von Crede/Kassel fährt gerade wieder aus dem Bahnhof aus. Robert Brütting hat die Vorbildszene im frühen Morgenlicht des 30.4.1990 stimmungsvoll eingefangen. Neben VS19 und VB20 hinter Lok VL13 verfügte die Bahn in den letzten Jahren über keine weiteren Personenwagen. Gerade hat Zug 208 die 6,5 Kilometer lange Fahrt beendet. Foto: Robert Brütting



Das beeindruckende Empfangsgebäude wirkt auf der Gleis-seite mit seinem breiten Bahnsteig und seiner Sandsteinoptik noch imposanter als auf der dem Vorplatz zugewandten Seite.



Als Mitte des 19. Jahrhunderts Bayern und Preußen durch eine staatliche Eisenbahnverbindung verknüpft werden sollten, bewarb sich auch das Städtchen Orb – damals noch ohne den Zusatz Bad – um diesen Anschluss. Realisiert wurde allerdings die Linienführung über Elm bei Schlüchtern.

Daraufhin trieben in den folgenden Jahrzehnten interessierte Bürger die Errichtung eines Bahnanschlusses immer wieder voran. Im Jahr 1900 wurde schließlich die Genehmigung für den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wächtersbach nach Orb erteilt, bereits am 23. Mai 1901 wurde der Be-

trieb feierlich aufgenommen. Verantwortlich für Bau und Betrieb war die eigens entstandene Aktiengesellschaft namens Bad Orber Kleinbahn. Anteile daran hielten der preußische Staat, der Kreis Gelnhausen und die Stadt Orb.

1909 wurde aus der Stadt Orb dann die Kurstadt Bad Orb. Ab 1911 begann man mit dem Bau des Truppenübungsplatzes Wegscheide, der 1919 fertiggestellt war. Da nun ein erhöhter Personen- und Warenverkehr zu bewältigen war, kam es zu einer Umgestaltung des Bahnhofsareals und zu Planungen für den Neubau des Empfangsgebäudes. Während die Bahnanlagen recht früh-

zeitig umgestaltet wurden, folgte das Gebäude erst viel später, allerdings noch rechtzeitig zum 25-jährigen Jubiläum der Bahn 1926.

1937 wurde die Bad Orber Kleinbahn und die anderen drei bislang selbstständig geführten Kleinbahnen des Kreises Gelnhausen im südlichen Vogelsberg unter dem Namen Gelnhäuser Kreisbahn (GKB) zusammengelegt. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte die Eingliederung der Kleinbahn in die Kreiswerke Gelnhausen, die auch den Verkehr bis zum Ende durchführten. War das Güteraufkommen bis 1945 durchaus erwähnenswert (Eingang Be-



Der frisch eingetroffene Zug 214 nimmt auf dem Rückweg auch etwas Sperrgut mit.

Im Modell wurde der Gesamteindruck durch das Kibri-Modell von Calw gut getroffen, wozu auch der Biergarten beiträgt.

Die Bahnhofstraße führt direkt an den Stumpfgleisen vorbei. Im regen Verkehr darf auch einer der zahlreichen Busse, die vom Bahnhofsvorplatz abgehen, nicht fehlen. Neben der Straße verläuft der stark kanalisierte und zum Bürgersteig hin mit einem Geländer gesicherte Haselbach. Auf der anderen Straßenseite ist noch genügend Platz für einen Grünstreifen.



darfsgüter, Ausgang Holz), flachte es danach recht schnell ab und war anschließend nicht mehr nennenswert bzw. gar nicht mehr vorhanden. Nach einem BÜ-Unfall im März 1995 endete mit dem Personenverkehr der Betrieb endgültig. In den folgenden Jahren lag die Strecke brach. Während Überlegungen liefen, das Gelände anderweitig in Form von Parkplätzen und eines Einkaufszentrums zu nutzen, wurde von 2000 bis 2001 eine Schmalspurbahn in 600 mm Spurweite von privater Hand gebaut. Diese Bahn fährt bis heute regelmäßig von Frühjahr bis Herbst.

Der Fuhrpark der normalspurigen Bahn bestand ausschließlich aus Fahrzeugen der GKB. An Triebfahrzeugen standen zwei- und dreigekuppelte Dampfloks, von 1944 bis 1959 Triebwagen französischer Bauart und ab 1959 bis zum Ende ein damals bei der Einführung topmoderner Wendezug, bestehend aus einer MaK 240 C und zwei speziell dafür gebauten vierachsigen Wagen von Crede aus Kassel zur Verfügung. Allerdings verirrten sich auch Personenwagen der DB nach Bad Orb, mit welchen Kinder in das Landschulheim, das 1921 auf dem aufgegebenen Truppenübungsplatz Wegscheid entstanden war, befördert wurden.

Dank des Kleinserienherstellers Real-Modell leben die einmaligen, fast schnuckelig zu nennenden MaK-Loks auch im kleinen Maßstab fort und geben mit ihrem eckigen Führerhaus und der charakteristischen V-Lackierung dem recht vorbildnah nachgebauten Umfeld erst den richtigen Touch.

Am Anfang stand die Idee

Die Idee, gerade den Bahnhof Bad Orb nachzubauen, hatte verschiedene Gründe. Was mich besonders ansprach, war das sehr kurze Gleis, welches zum Umsetzen der Lok diente, die DKW und die umfangreiche und ungewöhnliche Form der Laderampe. Nach ersten Recherchen sollte zunächst nur ein geeigneter Gleisplan ohne realitätsgetreue Nachbildung der Hochbauten als Vorlage dienen. Doch die Umgebung mit den charakteristischen Häusern, der Verlauf der Straße mit kanalisiertem Bach und auch der nicht unerhebliche Busverkehr ließen die Idee ausufern.

Die Lösung des Dilemmas bestand darin, den Endbahnhof so zu konzipieren, dass er einerseits mit weiteren Streckenmodulen als Heimanlage in den Modellbahn-Keller passte, ande-