

11/83 35. Jahrgang DM/sFr 6,00
MIBA VERLAG NÜRNBERG
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24-26 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter,
Michael Meinhold (z. Zt. verantwortlich)
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 35

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Wolfgang Löscher

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag, Heftpreis DM 6,-
Jahresabonnement DM 82,-, Ausland DM 86,-
(inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung – auch auszugsweise –
nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlags.
Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Die Abgeltung von
Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen
obliegt dem Einsender. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA

1083

„Talentschuppen“ für junge Gleisplaner:

1084

1. Schmalspur-Anlage mit Schwenkbühne
2. Abwechslungsreicher Betrieb

1085

„Ich hielte es für sinnlos, wenn ich
die MIBA nicht mehr führen würde!“

Die Meinung eines Fachhändlers

1085

Neue N-Güterwagen von Arnold

1086

Sommerfeldts F0-Masten in H0

1087

Kurz notiert

1087

Der verschmutzte Saubermann

1088

Die Leser-Diskussion

1089

„Heizlok himmelhoch hinaus“

1089

„Aus“ für die Limburger „Zigarren“,
Start für die Nürnberger S-Bahn

1090

mm, die MIBA und der Minister

1091

November-Marktspiegel

1092

Klagelied eines enttäuschten Liliput-Liebhabs

1094

München Hbf in der Abenddämmerung

1094

Vorbild und H0-Modell: Die Baureihe 92

1096

Bau eines Anlagen-Teilstücks in H0

1101

„KaDeWe“ im Zeichen der Eisenbahn

1106

Kleinserien-Spezialitäten in H0
(Reitz-S 10, KÖ I von Günther)

1107

„Marienschacht“ von Faller

1108

„Meine ersten Modellbahn-Erfahrungen“
(H0-Anlage Lausch, Kämpfelbach)

1110

Schattenbahnhofs-Steuerung „LBS“ von Lauer

1116

Modellbahn in der Landschaft
(H0-Motive Meyer, Bad Nauheim)

1119

ÖBB-Ellok Reihe 1110 als H0-Modell von Roco

1122

„Brennendes“ Haus in H0 von Vollmer

1123

Rund um Kottenforst (2):

„Kottenforst“ als Projekt von Pit-Peg

1124

Elektronisches Umschaltrelais von S + M

1131

MMT kommt mit Messing

1131

„Der realisierte Traum“ (H0-Anlage Althoff, Essen)

1132

Weinert-H0-Signale – vorbildgemäß
verfeinert und praxisgerecht montiert (1)

1140

Neue Bücher für Ihr Hobby:

Die Köln-Mindener Eisenbahn in Ostwestfalen

1144

Steilrampen über den Thüringer Wald

1144

Omnibusmodelle und ihre Vorbilder

1144

Neue Eisenbahn-Kalender 1984

1144

Titelbild: Mit Konzentration bei der Sache ist Axel Lausch aus
Kämpfelbach; mit der Kamera „belauscht“ hat ihn Guido Willwerth.

1075

Heute in Ihrer MIBA

„Meine ersten Modellbahn-Erfahrungen“ – wann habe ich die eigentlich gemacht? Als kleiner Steppke, der Vati beim „Spielen“ zusehen durfte? Als Schüler, der im Unterricht heimlich Gleispläne zeichnete? Oder als junger Mann, bei Aufbau und Gestaltung der ersten eigenen, „richtigen“ Anlage? Nun, wann und wo die ersten Erfahrungen einsetzten, das vermag wohl keiner der heutigen alten Hasen mehr genau zu sagen; und gerade darum rücken wir heute einmal drei „Nachwuchskräfte“ ins gebührende Licht:

Außer unserem 18jährigen „Titelhelden“, dessen Erfahrungsbericht auf Seite 1110 beginnt, sind es zwei junge Gleisplaner, für die wir gleich auf der nächsten Seite einen „Talentschuppen“ eröffnet haben. Und wer da von unseren 150%igen gleich die Nase rümpfen möchte, möge sich erst einmal an dieselbige fassen und bedenken, daß auch er nicht als Meister vom Himmel gefallen ist. Nach dieser kleinen Schelte für unsere Superprofis haben wir aber auch gleich wieder zwei Trostpflasterchen parat: Weinert-H0-Signale – vorbildgerecht verfeinert und praxisgerecht montiert auf Seite 1132 und Vorbild und Modell – Die Baureihe 92 auf Seite 1096 dürften als „Versöhnungsangebot“ einstweilen genügen – oder?

Wohl dem, der sich einen Traum verwirklichen kann; er preise sein Glück und lasse die anderen daran teilhaben. Genau das macht ein MIBA-Leser, der auf den Seiten 1132–1139 unter dem Titel „Der realisierte Traum“ über seine große H0-Anlage berichtet, die – wie könnte es anders sein? – noch nicht ganz fertiggestellt ist, aber schon jetzt zahlreiche sehenswerte Motive zu bieten hat. Daß zur Realisierung eines solchen Traumes auch ganz handfeste handwerkliche Fähigkeiten gehören, ist eine Binsenweisheit; beileibe keine solche verbreitet aber der Autor des Artikels „Bau eines Anlagenteilstücks in H0“, der auf Seite 1101 beginnt und anhand zahlreicher Fotos praxisgerecht das „Wie“ erklärt. Erklärungen bekommt man als Leser der MIBA nicht nur in derselben, sondern auch im guten Fachgeschäft; von daher verdient die auf Seite 1085 dokumentierte Meinung eines Fachhändlers gleich hier vorne zitiert zu werden: Ich hielte es für sinnlos, wenn ich die MIBA nicht mehr führen würde!“ Dem ist hier nichts mehr hinzuzufügen. mm

Die nächste MIBA kommt am 12. Dezember!

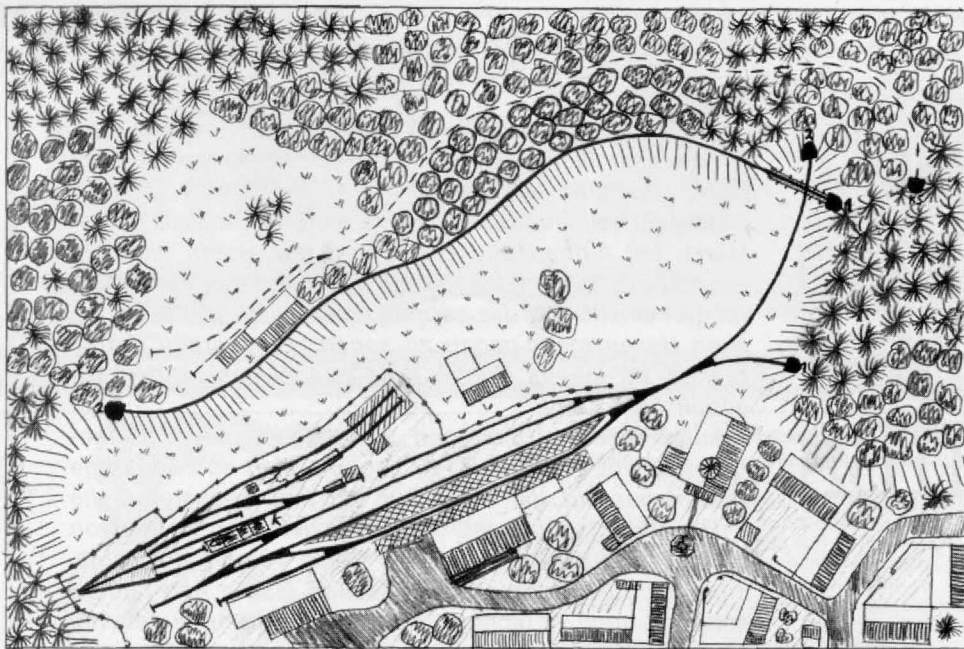


Abb. 1. Der H0e-Gleisplanentwurf des 16jährigen MIBA-Lesers Martin Grundner, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:15; die Feldbahn ist gestrichelt dargestellt und endet in einer Kehrschleife (KS).

„Talentschuppen“ für junge Gleisplaner:

1. Schmalspur-Anlage mit Schwenkbühne

Daß nicht nur „altgediente Modellbahnhasen“ ihr Werk verstehen, sondern auch junge Anhänger der Miniaturbahn in deren Fußstapfen treten, zeigt einmal mehr der Anlagenentwurf von MIBA-Leser Martin Grundner aus Weimar/Lahn. Der 16jährige Schüler hat sich Gedanken gemacht, wie auf wenig Fläche viel Betrieb und Fahrmöglichkeiten untergebracht werden können. Sein Ergebnis: Schmalspur in H0.

Als begeisterter MIBA-Leser machte ich mich vor einiger Zeit daran (besonders angeregt durch MIBA 8/1981 – „25 Jahre Dampf durchs Pöhlatal“ sowie MIBA 1/1983 – „Meine Schwenkbühne in H0m“), die Möglichkeiten einer Schmalspurbahn in H0 „durchzuspielen“. Dabei gefiel mir, als langjährigem „Ha-Nuler“, besonders auch die enorme Platzersparnis bei von Gleisplan und Betriebsmöglichkeiten her eigentlich recht aufwendigen Anlagen.

Um einen Eindruck zu bekommen, was mit dieser Spur alles zu machen ist, habe ich eine Anlage mit dem Thema „Ländlicher Endbahnhof und Strecke in bewaldetem Mittelgebirge“ entworfen.

Der Entwurf ist für eine recht große Anlage vorgesehen, auf der ein betriebsintensiver Bahnhof und eine lange freie Strecke dargestellt werden.

Als Ausgangspunkt nahm ich einen ländlichen Endbahnhof, der aufgrund seiner Lage und Bestimmung viele Betriebsmöglichkeiten bietet. Hier müssen alle Züge Kopf machen und die Loks Wasser fassen, beköhlt und entschlackt werden. Außerdem kann ein beschleunigter Rangierbetrieb durchgeführt werden.

Von dem Bahnhof zweigen (scheinbar) zwei Strecken ab, die in verschiedene Richtungen führen. Wie aus dem Gleisplan ersichtlich, überquert die eine schon bald die andere (z.B. auf einer schönen kleinen Holzbrücke). Wenn ein Zug vom Bahnhof kommend die Brücke verläßt, befindet er sich auf höherem Niveau als der Bahnhof oder das Dorf.

Die Strecke führt nun am Hang entlang; nach einigen Bögen (großzügig geschwungen) verschwindet sie im Tunnel, um sich mit dem anderen Zweig zu verbinden. Eine Feldbahn bringt zusätzlich Abwechslung; ihr Ausgangspunkt am linken Anlagenrand könnte eine Umladestation sein, wo das Holz (oder anderes Ladegut) auf die Schmalspurbahn verladen wird. Am rechten Anlagenrand könnte dann eine (in einem Tunnel getarnte) Kehrschleife liegen.

Um eine klare Abtrennung, auch bei gleicher Spurweite, zu erreichen, wird die Feldbahn kaum eingeschottert, bzw. nicht in einem vergleichsweise „luxuriösen“ Gleisbett verlegt wie die Hauptbahn. Die Feldbahn kann auch gut durch den Wald geführt werden, ohne ihn optisch zu zerschneiden. Eine solche Streckenführung ist außerordentlich reizvoll, nicht nur im Großen!

Zum Abschluß noch etwas allgemeines: Wer eine solche Anlage bauen möchte, sollte sich an zwei Grundgedanken halten: Alles wird einfach und ländlich dargestellt. Fachwerkhäuser bieten sich natürlich besonders an, ebenso viel Landwirtschaft, dargestellt durch Vieh auf großen Weiden, Ackergeräte usw.

Martin Grundner, Weimar/Lahn

„Ich hielte es für sinnlos, wenn ich die MIBA nicht mehr führen würde“

Unser klärender Artikel zur Inserat-Problematik (Versender/Billig-Anbieter/Fachhandel usw.) hat mancherlei Reaktionen gezeigt; vor allem einige Fachhändler konnten oder wollten unsere „Machtlosigkeit“ immer noch nicht so recht einsehen. In diesem Zusammenhang verdient die nachfolgend dokumentierte Meinung eines Modellbahn-Fachhändlers aus Germering besondere Beachtung bei Kunden und Kollegen. Die Redaktion

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich möchte eine Anregung los werden. Sie steht im Bezug zu Ihrem Artikel „Inserate?-Inseratel“ in MIBA 8/83 auf Seite 794. Wie die meisten meiner Kollegen habe auch ich die Auswirkungen der von Ihnen angesprochenen Inserate zu spüren bekommen. Ich hielte es für sinnlos, wenn ich Ihre Zeitschrift nicht mehr führen würde, um meinen Kunden die Informationsquelle für Billig-Anbieter zu entziehen. Der „homo mibanicus“ kauft sich „seine“ MIBA dann eben am Kiosk und ich verliere dann nicht nur diesen Umsatz, sondern habe auch noch den monatlichen Besuch in meinem Laden, bei dem noch das eine oder andere zusätzlich gekauft wird, verschenkt. Ich würde meinen, daß es für alle Beteiligten mehr bringen würde, wenn Sie Ihre Leser und unsere Kunden zum Nachdenken anregen könnten, ob sich der Kauf der einen oder anderen billigen Lokomotive lohnt, wenn man dabei dem meist angestammten

Fachhändler das zugegeben gute Geschäft mit den sicher teuren Lokomotiven nimmt. Die Gegenleistung des guten Fachhändlers für diesen Verdienst ist ja in den meisten Fällen ein fast liebevoller Kundendienst mit einem großen Angebot an Ersatzteilen und dem ausgefallensten Zubehör. Dieser Kundendienst ist aber nicht mehr finanzierbar, wenn wir alle gezwungen werden, an einem Preiskampf teilzunehmen, der auf Kosten der Breite des Angebotes und somit zum Nachteil unserer Kunden geführt werden müßte. Es liegt also meiner Ansicht nach beim Modellbahner, ob er sich „sein“ Lädchen, in dem er alles findet, erhalten will, oder in Zukunft nur noch per Katalog und Versand einkaufen kann.

In der Hoffnung, daß Sie mit meiner Anregung etwas anfangen können, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Günther Hödl
Modellbahn-Fachgeschäft in Germering

2. Abwechslungsreicher Betrieb

In Großvaters Fußstapfen tritt Ralph Reppingen, der 14jährige Enkel von OSTRA (Otto Straznicky). Als „großspuriger“ Lokführer ist der hoffnungsvolle Nachwuchs ja schon öfter in Erscheinung getreten; hier folgt sein Entwurf für eine H0-Anlage.

Auch wenn es sich im Grunde genommen „nur“ um einen ovalen Kreisverkehr handelt, hat der Ent-

wurf einiges für sich. Durch die geschickte Anordnung der Einfahrweichen in der Kurve kommt eine verhältnismäßig große Bahnsteiglänge zustande. Das kleine Bw und verschiedene Industrieanschlüsse ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb.

Wie sagt man doch? Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm ...

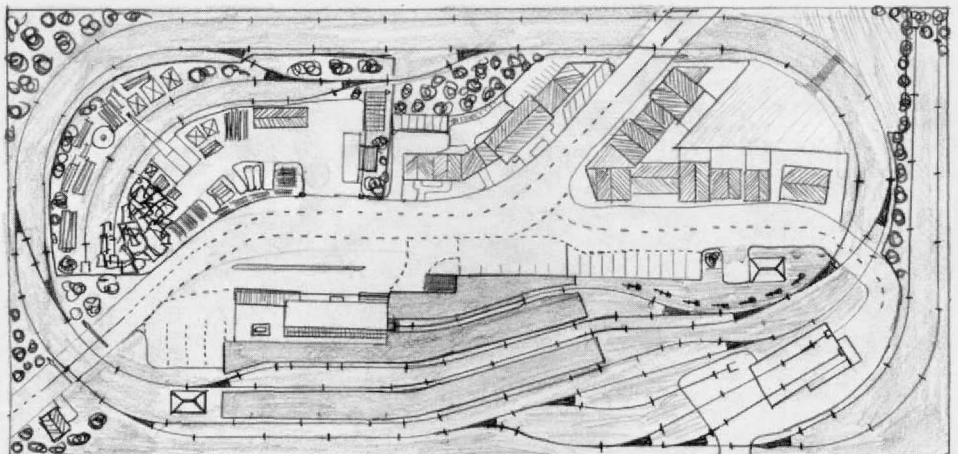


Abb. 2. Ausreichend breite Straßen kennzeichnen u. a. den „betriebsintensiven“ Entwurf des 14jährigen Ralph Reppingen.

Abb. 1.
„N-dlich“ ein langer G-Wagen; es gibt ihn mit DB- oder SNCF-Beschriftung.



▼ Abb. 2.
Die „Shell“- und „Dapolin“-Farbvarianten des Reichsbahn-Kesselwagens.

Neue N-Güterwagen von Arnold

Die Güterwagen-Neuheiten verblissen naturgemäß etwas gegen den „Star“ des Arnold-Neuheitenpakets, die im letzten Heft vorgestellte 05. Dennoch stellen die beiden farbenfrohen Kesselwagen eine willkommene Bereicherung der Reichsbahn-

Güterzüge (im Maßstab 1:160, versteht sich) dar; der lange G-Wagen (er ist 8,8 cm lang und hat einen 1966 erstmals gebauten Wagentyp zum Vorbild) gibt den Modellgüterzügen eine eher moderne Note.



Abb. 1. Aus echtem Holz bestehen die Masten der Sommerfeldt-FO-Oberleitungsmasten.

Abb. 2. Auch für andere Privatbahnen denkbar und geeignet: Holzmasten für die Einfachoberleitung der FO.



Aus echtem Holz:

Sommerfeldts FO-Masten in H0

An echten Holzmasten sind die Metallausleger der neuesten Sommerfeldt-Oberleitungs-Variante befestigt, die jetzt ausgeliefert wird (siehe auch Sommerfeldt-Messebericht). Masten dieser Art stehen an der schmalspurigen Furka-Oberalp-Bahn. Neben dem Auslegermast gibt es auch einen Holzmast ohne Ausleger als „Endmast“ zur Abspannung. Die Befestigungsschrauben sitzen in den „Beton“-Sockeln.

Kurz notiert

„Eisenbahn-Dreieck Distelrasen“ in Schlüchtern

Die große H0-Anlage „Eisenbahn-Dreieck Distelrasen“, Gegenstand eines ausführlichen Farbberichts in „Anlagen Revue 13“, ist während der Wintersaison 83/84 (1. 10. 1983–31. 3. 1984) jeden Mittwoch von 14.00–16.00 Uhr und jeden Sonntag von 10.00–12.00 Uhr im Bergwinkel-Museum in Schlüchtern zu besichtigen.

Neuer Katalog von Kolb

Eine Menge an Spezialitäten bietet der neue Katalog von Kolb Modelltechnik aus Frankfurt. Von Umbauten bis zu Sondermodellen reicht das Angebot. Zu beziehen bei Ingrid Kolb, Habsburgerallee 87, 6000 Frankfurt/Main 60

Vorbild-Beschriftung für Kesselwagen

Unter den Bezeichnungen „Kessel I“ und „Kessel II“ sind bei Bernd Bläser (Heimstraße 17, 4060 Viersen 1) zwei Schiebebilder-Sätze erhältlich, die sich besonders zur vorbildgerechten Beschriftung von Liliput-, Roco-, Piko- und Märklin-Kesselwagen (H0) eignen. Auf den 4,5 x 8 cm großen Folien sind alle Zeichen und Schriftzüge für die Waggontafel und den Längsträger enthalten, eine Anleitung zum „Umrüsten“ der Kesselwagen liegt bei.

Vollmer-Messeanlage zum Nachbau

Gegen ein Freikuvert DIN A 5 oder 1,10 DM Rückporto können Interessenten den „Modellbahnvorschlag Nr. 0831“ mit Gleisplan und Stücklisten bei der Firma Vollmer GmbH, Porschestr. 25, 7000 Stuttgart-Zuffenhausen 40, anfordern. Der 6seitige, farbige Faltprospekt zeigt die diesjährige Vollmer-Messeanlage als Vorschlag zum Nachbau in der Baugröße H0. Die Vollmer-„Modellbahnvorschläge“ des letzten Jahres sind ebenfalls noch lieferbar, und zwar unter der Nr. 0821 für H0 bzw. der Nr. 0822 für N.

DGEG sucht Helfer

Im Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum Viernheim legen die Mitarbeiter ihre Ämter nieder, der bestehende DGEG-Arbeitskreis wurde aufgelöst. Um den Museumsbetrieb nicht gänzlich aufgeben zu müssen, erklärten sich Mitarbeiter des Eisenbahnmuseums Neustadt/Weinstraße bereit, vorläufig den Museumsdienst zu übernehmen. Da dies jedoch keine Dauerlösung sein kann, sucht die DGEG Helfer für das Museum in Viernheim. (Auch die früheren Mitarbeiter sind aufgerufen!) Alle, die Freude haben an der Restaurierung und Pflege alter Loks und Straßenbahnen, die in einem richtigen Museum arbeiten wollen, sind eingeladen, mal „reinzuschnuppern“. Die Kontaktaufnahme ist möglich über: DGEG Geschäftsstelle, Postfach 1827, 7100 Heilbronn.



Der verschmutzte Saubermann

Gemeint ist der „Roco-clean“-Schienenputzwagen, dem die Modellbahner von den CEF in Celle eine entsprechende „Patina“ verpaßten, um ihn „incognito“ im Zugverband (hier als

ersten Wagen) mitlaufen zu lassen. – Ansonsten beachte man die realistische Ausführung von Gelände, Bewaldung, Fluß und Straße!





Die Leser-Diskussion

„Kupplungs-Salat“ in H0

Aus vergangenen Zeiten besitze ich diverse Eisenbahnmodelle der Fa. Fleischmann. Leider mußte ich feststellen, daß die von mir vor kurzem erworbenen Liliput-Lokomotiven keine Anschlußkupplungen besitzen, um damit an meine vorhandenen Fleischmann-Modelle anzukuppeln. Da ich Fleischmann-Entkupplungsleise verwende, gibt es für mich nur die Möglichkeit, die Kupplungen an den Liliput-Lokomotiven auszutauschen. Da Liliput keine richtigen Tauschkupplungen herstellt, sondern nur Kupplungshaken, deren Betriebssicherheit ich anzweifeln, frage ich hiermit einmal die MIBA-Leser, welche „Manipulationen“ an den Lokomotivkupplungen möglich sind, damit ein einwandfreier Betrieb (An- und Abkuppeln) gewährleistet ist. Ganz speziell interessiere ich mich für die Lösungen bei Ae 4/7, E 94, E 3/3, BR 038, BR 018.

Vielleicht stehe ich mit meinem Problem nicht allein, so daß sich noch andere Leser über eine Veröffentlichung freuen würden.

Dietmar Herold, Berlin

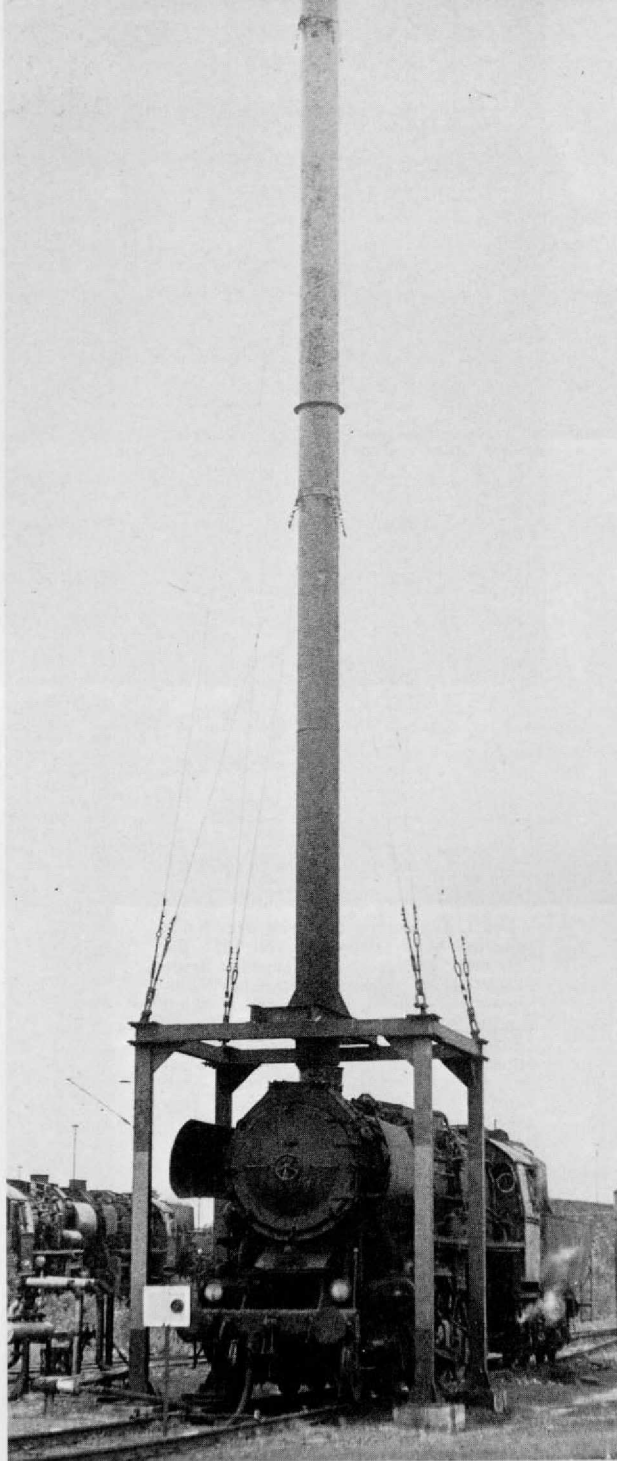


„Epochen-Mixtur“ in N

Für mich und meine N-Bahner-Kollegen erscheinen zwar mit schöner Regelmäßigkeit Loks, Personen- und Güterwaggons in Reichsbahnbeschriftung. Doch wo bleiben die passenden Straßenfahrzeuge, die Personen und Güter vom und zum Zug fahren? Es können schließlich nicht nur alte Berliner Doppeldecker-Busse, zwei verschiedene Vorkriegs-Lkw und ein paar Pferdegespanne auf einer Anlage mit städtischem Charakter verkehren. Nichts wirkt nämlich deplazierter als ein 72er Golf oder ein 81er Rekord neben einem Schnellzug mit Reichsbahn-Beschriftung, gebildet (z.B.) aus Wagen der 28er Bauart.

Es wurde schon viel über „Vorbild-Treue“ geschrieben, man gewinnt aber den Eindruck, daß sich diese Diskussion (noch?) nicht auf Automodelle bezieht. Dabei gehören doch Pkw- und Lkw-Modelle in der entsprechenden „epochalen“ Aufmachung genauso auf eine „stimmige“ Modellbahn-Anlage, wie so manche Kleinbastelei. So haben z.B. Wiking und Preiser Pkw- und/oder Lkw-Modelle im H0-Programm, die zur Reichsbahnzeit passen. Arnold und Fleischmann dagegen bieten N-Straßenfahrzeuge an, die allerdings zur Epoche IV passen, die gleichen Firmen stellen aber auch DRG-Loks und Wagen her. Ich hoffe sehr, daß sich in dieser Richtung in Bälde etwas tut, und ich bin sicher, mit dieser Hoffnung nicht allein dazustehen!

Stefan Puth, Bad Vilbel



„Heizlok himmelhoch hinaus“

Im Bw Leipzig-Engeldorf entdeckte und fotografierte Bert Jülich aus Bad Godesberg die 52 8166 als fahrbereite Heizlok mit dem umweltfreundlichen „Superschlot“; sein Kommentar: „Vielleicht eine nette kleine Bastelei, um eine 50 oder 41 (z.B. von Revell) im Modell-Bw aufzustellen!“



*„Aus“ für die Limburger
„Zigarren“ – Start für
die Nürnberger S-Bahn!*

Die 1. Generation der nach dem Krieg gebauten Akku-Triebwagen von 1952, die „Zigarren“ genannten Fahrzeuge der Reihe 517, haben ausgedient. Ein typisches Nachkriegs-Triebfahrzeug verschwindet damit von der Bildfläche – ob es im Modell wieder auftaucht? – Zumindest in N gibt's dagegen schon den modernen S-Bahn-Wendezug, wie er jetzt im Großen auch nach Nürnberg kommt; der „Startschuß“ zum Ausbau der ersten Strecke fiel am 1. Oktober 1983.



Abb. 2. „Ein schöner Zug“ für die Freunde der modernen Eisenbahn: der S-Bahn-Wendezug mit dem typischen Steuerwagen, der hier schon die Zieltafel „Nürnberg Hbf.“ trägt.
(Foto: DB)



Abb. 1 (ganz oben) u. 3 stammen von MIBA-Leser Clemens Schüssler aus München, der die letzte „Zigarre“ der Reihe 517 im Bw Wiesbaden fotografierte und damit zugleich eine nette Anregung lieferte, wie man auch ein „großstädtisches“ Bahnbetriebswerk „begründen“ kann (wozu allerdings zu bemerken ist, daß das Bw Wiesbaden seine besten Tage schon lange hinter sich hat).