

06
12

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2012

B 8784 64. 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



DIE BAJUWARISIERUNG DES NORDENS

Alte Anlage – neues Thema

DAS GOLDENE GLEIS

- Die Gewinner stehen fest!
- Sonderfahrt mit Siegerehrung
- Fahren Sie mit! Seite 46

NEUE TRIEBWAGEN IN TT UND N IM TEST
Piko-442 und Arnold-640



UMBAU EINES BEKOHLUNGSKRANS
Bewegung im N-Bw



IM MIBA-TEST: DHG 500 C VON ADE
Wunderbare Werklok



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN JUNI/JULI 2012

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

Abgehängt

märklin H0-Diesellok BR 333 Deutsche Bahn Gleisbau (DBG).

Kleindiesellokomotive Köf III als Baureihe 333 der DBG, Epoche VI. Ausführung mit Frontlüfter. Modell mit Digital-Decoder mx und geregelter Hochleistungsantrieb. Beide Achsen angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell an und digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen LED. Spitzensignal an beiden Seiten abschaltbar. Telex-Kupplung zum ferngesteuerten Entkuppeln an jeder Stelle der Anlage, vorne und hinten getrennt schaltbar. Freier Durchblick im Führerhaus, Griffstangen angesetzt. Länge über Puffer: 9,3 cm. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 36343

nur € 189,99



Es ist nun schon eine ganze Weile her, dass der Verfasser dieser Zeilen ein Buch gelesen hat, in dem zugleich Eisenbahn und Piraten eine Rolle spielten. Solche Konstellationen sind relativ selten, denn während die einen ihre Trassen zumeist auf dem Land haben, machen die anderen in der Regel die Weltmeere unsicher.

Sie ahnen es schon: Die angesprochene Ausnahme stammt aus dem Kinderbuch „Jim Knopf und die Wilde 13“ von Michael Ende, das 1962 erschien. In dieser Fortsetzung von „Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer“ war doch eine Lokomotive tatsächlich in der Lage, über das Meer zu fahren, wo man sozusagen zwangsläufig früher oder später Piraten begegnet. So ganz vollständig erinnere ich die Geschichte nicht mehr, weiß aber noch genau, dass diese Piraten nicht die hellsten Köpfe waren: Beim Nachzählen stellte sich nämlich heraus, dass sie nur zu zwölf waren ...

Piraten sind also keine Rechenkünstler, prägte sich mir schon früh ein. Nach vielen Jahren schien es dieser Tage dafür eine aktuelle Bestätigung zu geben: Bus und Bahn für alle, lautete Ende April eine Schlagzeile, Piraten fordern fahrscheinlosen Nahverkehr! Na, immerhin waren sie so pfliffig, das Wort kostenlos zu vermeiden, denn der ÖPNV verursacht selbstverständlich immer Kosten.

Selbige werden zum Beispiel in Dresden zu etwa 75 Prozent von Fahrkarten gedeckt, lediglich der Rest von

ca. 40 Millionen ist durch Zuschüsse finanziert. Warum also nicht den Zuschuss vervierfachen? Das erhöht zwar die Abgabenlast, aber dafür spart man sich auch die lästigen Kontrollen. Scheinlogisches Argument für diese Art der Finanzierung: Autobahnen werden ja auch komplett über Steuern finanziert.

Mal abgesehen davon, dass Lkw-Fahrer an jeder Mautbrücke einen anderen Eindruck haben, stellt sich natürlich die Frage, warum man nicht gleich alles über Steuern finan-

ziert: Hundekuchen und Hausangestellte, Zeitschriften und Zierblumen, Mieten und Modellbahnen – um nur mal ein paar Beispiele zu nennen.

Ich werde beim Programmpartei-tag der Piraten im Herbst meine ganz persönliche Wunschliste einreichen: Auf Steuerzahlerkosten hätte ich gern eine „Emma“ und natürlich für Schmalspurstrecken die süße kleine „Molly“, beide mit digital und Sound und schwimmfähig. Außerdem brauche ich noch eine Insel mit zwei Bergen und, und, und ...

Genug der Fantastereien. Denn natürlich gilt bei der Modellbahn wie auch im richtigen Leben: Wat nix kost, dat is auch nix! Nur allzu teuer sollte unser schönes Hobby nicht werden – meint *Ihr Martin Knaden*

Piraten als Perspektive?



Otto Humbach vermittelt in seinem sommerlichen Bilderbogen, wie sich der Charakter einer Anlage gänzlich ändern kann, wenn man nur ein paar landestypische Gebäude und Gestaltungsdetails austauscht. Foto: Otto Humbach

Zur Bildleiste unten:

Gerhard Peter stellt in zwei Kurztests die neuen Triebwagen in den kleineren Baugrößen vor: den 442 in TT von Piko und den 640 von Arnold. Thorsten Nitz baute auf der Basis eines Kohlenkrans in TT ein durchaus überzeugendes N-Modell, das sich sogar mithilfe von Servos bewegen kann. Martin Knaden testete die neue Henschel-Lok DHG 500 C von ade.

Fotos: gp, Thorsten Nitz, MK



Neuheiten im VGB-Shop



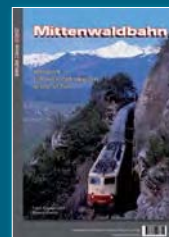
Baureihe 52

Eine Hommage an die meistgebaute deutsche Dampflokomotive mit eingehender Beschreibung der Technik. Inklusive DVD. 116 Seiten · € 15,- Best.-Nr. 701201

Mittenwaldbahn

Eindrucksvolle Aufnahmen von der Bahnlinie Innsbruck–Garmisch-Partenkirchen–Reutte in Tirol mit Beschreibung des abwechslungsreichen Verkehrs.

92 Seiten · € 12,50 Best.-Nr. 201202



MIBA-Anlagen 16

Vorgestellt werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen in den Baugrößen H0 (Epoche III), H0m (Albulabahn) und Z (Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona).

100 Seiten · € 10,- Best.-Nr. 15087332

Übertage im Revier

Die Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1950er und 1960er Jahre. Ein außergewöhnlicher Bildband mit vielen bisher unveröffentlichten Fotos.

128 Seiten · € 24,95 Best.-Nr. 581201



VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

Im VGB-Shop können Sie sich in Ruhe über unser breites Verlagsprogramm informieren, in Neuerscheinungen schmökern und sich mit Lektüre und Filmen eindecken. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Geöffnet: Mo.–Do. 9–17 Uhr, Fr. 9–14 Uhr
Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

IntelliSound-Minidecoder

Mit minimaler Größe ...



... zum maximalen Sound



320 Sekunden Soundspeicher
Eigene Sounds können hinzugefügt werden
Mit vielen Schnittstellen verfügbar

IntelliSound 3



Uhlenbrock digital

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



8 Wenn eine Anlage in die Jahre gekommen ist, kann sie in aller Regel eine grundlegende Auffrischung gebrauchen. Burkhard und Stephan Rieche zeigen, wie sie bei der Überarbeitung ihrer Anlage „Steburg“ vorgegangen sind. *Foto: Stephan Rieche*



16 Bei vielen Industriebahnen war und ist immer noch die dreiecksige Diesellok DHG 500 im Einsatz. Ludwig Fehr stellt das von Henschel gebaute Vorbild ausführlich vor, während sich MK das aktuelle H0-Modell von Ade genauer angesehen hat. *Foto: Gideon Grimmel*

40 Nach dem Vorbild der ehemaligen Pöhlwassertalbahn von Grünstädtel nach Oberrittersgrün entstand die H0e-Modulanlage der „IG Schmalspurmodule Sachsen“. Dabei wurde besonderer Wert auf die konsequente Nachbildung der jeweiligen Betriebssituationen gelegt. *Foto: Horst Meier*



Perfekte Anlagen im Filmporträt

DVD-VIDEO



Dieser Profi-Film aus der MIBA-Redaktion nimmt Sie mit auf einen Streifzug über vier Anlagen der Extraklasse. In bewegten Bildern zu sehen sind zunächst zwei der spektakulärsten deutschen Schauanlagen: das „Miniland München“ und der „Modellbahn-Zauber“ im schleswig-holsteinischen Friedrichstadt. Außerdem zeigt der 60-Minuten-Film zwei private Modellbahn-Anlagen in den Baugrößen N und O, die sich durch vorbildlichen Betrieb und

herausragende Gestaltung auszeichnen. Die neue MIBA-DVD bietet Modellbahnen zum Träumen und Genießen – plus jede Menge Anregungen für Planung und Bau einer eigenen Anlage.

DVD-Video, Laufzeit 60 Minuten
Best.-Nr. 15285019

€ 19,95

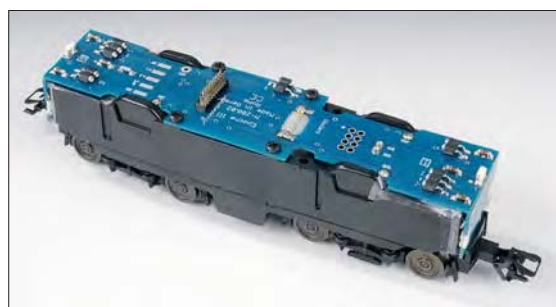
Erhältlich im Fachhandel oder direkt:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL



30 Vom hohen Norden in den tiefen Süden – es bedarf nicht immer einer komplett neuen Anlage, wenn ein anderes Thema dargestellt werden soll. Um seine Fahrzeuge nach bayerischen Vorbildern angemessen präsentieren zu können, unterzog Otto Humbach seine Anlage kurzerhand der „Bajuwarisierung“ – hier die ersten Bilder. *Foto: Otto Humbach*

78 Die V 80 von Märklin lässt sich mit den Tauschplatinen von Epoche III aufwerten und erhält dabei auch funktionsfähige Rücklichter. Gideon Grimmel zeigt, wie er beim Umbau vorgegangen ist. *Foto: Gideon Grimmel*



52 Vom Anlagentrum zur Wirklichkeit – Peter Schmidt beschreibt den Weg zu seiner betriebsintensiven N-Anlage, die auf der Basis eines Fertiggeländes von Noch entstand.

Foto: Otto P. Janaschek

80 Der Coradia A TER von Alstom ist hierzulande unter seinem Spitznamen „Wal-fisch“ bekannt – Gerhard Peter schickte das ansprechende N-Modell von Arnold über die Teststrecke. *Foto: gp*



MODELLBAHN-PRAXIS

Klassische H0-Anlage aufgefrischt (2)
Eine Verjüngungskur für Steburg 8

Selbstbau eines funktionstüchtigen N-Modells
Der Kohlekran 24

Endspurt für die Selbstbauweiche
Weichen für Katzensoll – Teil 3 34

Einfache Weichensteuerung im Selbstbau
Clever abgezweigt! 48

H0-Bausatz von Stangel – das Vorbild zum Vorbild
Wein- statt Hopfgarten 58

Spitzensignal und Schlusslichter mit LEDs
Mehr Licht für den Schienenbus 75

Neue Technik für Märklins V 80
Zugschluss 78

VORBILD

Henschel-Industrie-Dieselloks DH/DHG
Kasseler Sterne 16

MIBA-TEST

Die DHG 500 G als H0-Modell von Ade/Hobbytrade
Wuseln auf dem Werksgelände 20

Regionalbahntriebwagen in N von Arnold
641 – alias Walfisch 80

Zweiteiler: Talent 2 von Piko in TT
Pausbackiger Sprinter 82

MODELLBAHN-ANLAGE

Ein Modul verändert sein Gesicht
Die Bajuwarisierung des Nordens 30

Schmalspurig durch die ehemalige DDR
Die Pöhlwassertalbahn 40

Zur Sommerfrische in die N-Berge
Auf in die Berge! 52

Künstliche Vegetation als Blickfang in H0
Grün-Anlage 68

GEWINNSPIEL

Das Goldene Gleis – Ergebnisse des Jahrgangs 2011
Gewinner + Gewinne 46

Großes MIBA-Messe-Gewinnspiel 2012
Das fehlt Ihnen! 50

WERKSTATT

Modellbahn-Fotos in der Anlage
Eine Plattform für Ihre Bilder 66

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 84
Bücher 86
Neuheiten 88
Kleinanzeigen 100
Vorschau · Impressum 106

Modellbahn in Perfektion



In der neuesten Ausgabe von MIBA-Anlagen stellt die MIBA-Redaktion drei weitere gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen in den Baugrößen H0, H0m und Z vor.

Robert Fischer lässt auf seiner großen H0-Anlage die beliebte Epoche III wieder aufleben. Doch nicht nur D-Züge rauschen hier über Paradenstrecken, auch der Nebenbahnverkehr bietet genug Raum für Beschaulichkeit und abwechslungsreichen Betrieb – und das bei herausragender Detailgestaltung. Die Albulabahn hat es **Tom Wäfler** angetan. Er entführt uns in die grandiose Schweizer Bergwelt mit ihren modernen Zügen, Orten wie Thusis, Filisur, Muot, Preda und vielen Sehenswürdigkeiten rechts und links der Strecke. Filigranität ist das Zauberwort bei der Anlage von **Rainer Tielke**.

Er nahm sich das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona vor und baute es auf einer Fläche von nur 5,0 x 1,5 m nach – und zwar im Maßstab 1:220!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mit über 130 farbigen Abbildungen
Best.-Nr. 15087332 • € 10,-

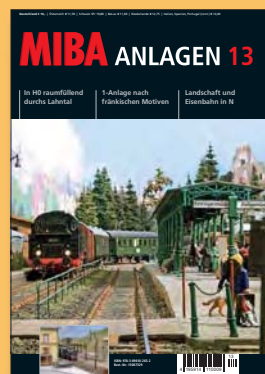


MiBA-Anlagen 12

Drei weitere sehenswerte Anlagen in exzellenten Fotos:

- Keilbahnhof auf kompakter Fläche mit überzeugender Landschaftsgestaltung
- Fünf Bahnhöfe in Friesland in Baugröße N
- Zeitgeschichte pur: Spur-1-Anlage am Grenzübergang Helmstedt–Marienborn

Best.-Nr. 150 87328 • € 10,-



MiBA-Anlagen 13

In kompromissloser Authentizität sehen Sie in diesem Heft die H0-Anlage: Bahnhof Weilburg an der Lahntalbahn mit echten Kleinodern • Nebenbahnhof in der Fränkischen Schweiz mit detaillierter Landschaft • N-Bahn nach dem Motto „Stadt – Land – Fluss“.

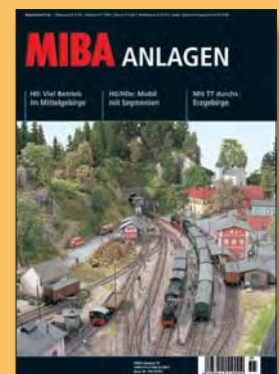
Best.-Nr. 150 87329 • € 10,-



MiBA-Anlagen 14

Drei ausgesucht schöne Anlagen wurden zu einer bildgewaltigen Sonderausgabe zusammengestellt: eine reizvolle Nebenbahn im Mittelgebirge im Maßstab 1:87, eine detaillierte N-Anlage mit dem Bahnhof Rheine Nord und die Brohltal-Bahn am Rhein in Meterspur.

Best.-Nr. 150 87330 • € 10,-



MiBA-Anlagen 15

Gezeigt werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen: eine technisch perfekte H0-Anlage in romantischer Landschaft, eine an sächsischen Vorbildern orientierte H0/H0e-Anlage und eine TT-Anlage mit zweigleisiger Hauptstrecke im Mittelgebirge.

Best.-Nr. 150 87331 • € 10,-



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-Messeausgabe 2012

Das Beste

Die Nürnberger Spielwarenmesse 2012 ist ja nun schon wieder „Geschichte“ und die Messeneuheiten sind „abgearbeitet“. Nach gründlicher Durchsicht und dem eingehenden Vergleich aller Messehefte der Branche möchte ich Ihnen für das ausgezeichnete Messeheft der MIBA danken. Wie schon in den Vorjahren ist die Messeausgabe der MIBA auch heuer wieder das beste, umfangreichste und am gründlichsten recherchierte Druckerzeugnis dieser Art. Machen Sie bitte so weiter, auch wenn es ein wenig länger dauert, bis diese spezielle Ausgabe zu haben ist. Als Leser, der Qualität sehr zu schätzen weiß, warte ich gern ein wenig.

Stefan Klein, Münster

MIBA-Messeausgabe 2012

Pro Sägemehl

Horst Meier schlug vor, die Hersteller mögen doch endlich das altbekannte Sägemehl als Streumaterial aus ihren Programmen nehmen. Mir gefällt dieser Vorschlag nicht so gut. Ich glaube nämlich, dass es eine Reihe von Modellbahnern gibt, die absichtlich Nostalgie-Anlagen bauen. Sie nehmen dazu sehr gern u. a. Stecktannen aus Kunststoff, knallbunte Faller-Häuschen oder sogar Fertigmodelle aus den Fünfzigerjahren, wie sie damals Spitaler, Kibri, Faller, Creglinger usw. anboten. Einige bauen sogar Gebäude nach Plänen, wie sie von Graubele und Graupner zu haben waren, was meines Erachtens auch Spaß macht. Gerade diese Modellbauer möchten ganz bestimmt nicht auf das bewährte Sägemehl verzichten, denn das gehört nun einmal zu so einer Anlage.

Ich würde mich sehr freuen, wenn auch die MIBA hin und wieder einmal eine Nostalgieanlage vorstellen könnte. Wir Nostalgiebahner haben 2012 durchaus Grund zum Feiern: Vor nunmehr 90 Jahren, 1922, kam die 00-Bahn von Bing auf den Markt, und seit nun 75 Jahren gibt es „richtige“ Modelle von Trix-Express und Märklin.

Rolf Siewertsen, Stadum

MIBA 3/2012, Test des Modells der DVI

Gemischte Gefühle

Der Bericht über diese sicher sehr schöne Lok hat bei mir zwiespältige Empfindungen ausgelöst. Eine Lok, die sich offenbar derart dem Zugriff des

Käufers verweigert, wird natürlich im Falle eines Defekts eher den Weg zum Hersteller finden müssen. Ob dann die erforderlichen, speziellen Ersatzteile mittelfristig wirklich noch vorhanden sind? Daran habe ich aus meinen Erfahrungen mit anderen, noch gar nicht so alten Lokmodellen heraus ernste Zweifel. Hoffentlich sind wir nicht auf dem Weg zum Ex-und-Hopp-Modell.

Dr. Christian Rückbeil (E-Mail)

Baureihe 50.40 von Märklin

Gedämpftes Glück

Nach langer Vorbestellzeit erwarb ich das optisch überzeugende Märklin-Modell der 50.40 mit Franco-Crosti-Kessel. Nicht nur im Hinblick auf den hohen Preis war ich mir sicher, ein auch technisch erstklassiges Produkt gekauft zu haben. Dieser Eindruck änderte sich, als die 50.40 daheim einen Güterzug mit zehn Zweiachsern über eine Rampe von 2,5 % bringen sollte: Die Lok schleuderte entsetzlich und blieb schließlich hängen. Nach weiteren Versuchen zeigte sich, dass sie maximal vier unbeladene Zweiachser über die Rampe brachte – für einen E-Kuppler lächerlich!

Da mich die Neugier plagte, woran es denn liegen könnte, gab ich das Modell nicht gleich zurück, sondern öffnete die Getriebeabdeckung, studierte das Fahrwerk und entdeckte die Federn an den Achsen B, C und E. Diese Federn sind ungleich dimensioniert, die härtesten befinden sich an der E-Achse. Im Vortriebsfall stützt sich das Lokgewicht verstärkt auf die E-Achse ab. Je härter die dortige Feder ist, desto weniger bleibt vom Lokgewicht für die mit Haftreifen belegte D-Achse und die übrigen Achsen, die Zugkraft lässt enorm nach. Der hohe Angriffspunkt der Anhängelast am Lokrahmen, den die gekröpfte Tenderkuppelstange verursacht, verstärkt diesen Effekt – das gute alte Hebelgesetz lässt grüßen.

Ich setzte nun probeweise die weichsten Federn unter die E-Achse – in der Hoffnung, dass dann weniger vom Lokgewicht über diese Achse und mehr über die D-Achse abgetragen würde. Das klappte! Nach dieser kleinen Änderung ist die Lok nämlich in der Lage, einen für Modellbahnverhältnisse mittelschweren Güterzug mit 24 Achsen über die Rampe zu ziehen. Das Glück über den Erwerb der 50.40 ist in gedämpfter Form zu einem jetzt eher scheuen Kunden zurückgekehrt.

Hermann Winter (E-Mail)



Klassische H0-Anlage aufgefrischt (2. Teil)

Eine Verjüngungskur für Steburg

Im zurückliegenden Heft hatten Burkhard und Stephan Rieche gezeigt, wie sich ihre Anlage „Steurg“ nach der Überarbeitung präsentiert. In diesem Teil zeigen sie nun, wie sie bei der Auffrischung der Anlage vorgegangen sind.

Die letzten 20 Jahre waren an unserem Bahnhof nicht spurlos vorübergegangen: Das Grünzeug, insbesondere das von Woodland Scenics, war ziemlich ausgebleicht, die Wiesen und der Fluss waren ziemlich eingestaubt. Letztlich entsprach auch das seinerzeit verlegte Code-100-Gleis nicht mehr

wirklich dem aktuellen Stand der Technik. Außerdem hatte es im Lauf der Jahre einen mehr als deutlichen Bevölkerungsschwund gegeben – und die abgewanderten Preiserlein hatten bei ihrem Exodus anscheinend auch noch eine ganze Reihe an anderen Details mitgehen lassen ...

Gut – die Sache mit den Preiserlein und den Details war schnell zu regeln. Auch bei dem Gleismaterial war die Entscheidung schnell gefallen. Nachdem uns nämlich ein Ersatz der alten Gleise von Roco und Peco durch zeitgemäßes Material – etwa von Tillig (Code 83 mit 2,1 mm Profilhöhe) oder Peco (Code 75 mit 1,9 mm Profilhöhe) als zu aufwendig schien, war klar, daß wir hier nichts ändern wollten, sondern statt dessen die Augen ein wenig zuzukneifen und einfach zum damaligen Stand der Technik stehen.

Wiesen und Grasflächen

Beim Grünzeug bestand allerdings wirklich Handlungsbedarf. Die Wiesen und Brachflächen waren damals noch mit einer Streudose begrast worden, deren elektrostatischer Aufstellereffekt recht begrenzt war. Entsprechend

Linke Seite: Ein klassischer Personenzug der Fünfzigerjahre mit einer Lok der BR 86 und Donnerbüchsen hält im Bahnhof Steburg-West – grüne Wagen in grüner Umgebung! Rechts: Der Vergleich mit dem ursprünglichen Zustand der Anlage zeigt deutlich die Notwendigkeit der Auffrischung! Staubgraue Wiesen, verblichene Bäume und abgebrochene Details ließen „Steurg“ nun wirklich nicht mehr attraktiv erscheinen – 20 Jahre gehen an einer Modellbahnlandschaft doch nicht ganz spurlos vorbei. Besonders fällt der Kontrast zwischen der bereits „wiederaufgeforsteten“ Partie über dem Tunnel und der übrigen Anlage auf.



„platt“ waren die Flächen mit der Zeit geworden, was durch gelegentliches Abfegen und -saugen noch verstärkt worden war. Aber mit den heute existierenden elektrostatischen Begrasungsgeräten von Heki oder Noch ist das nachträgliche Begrasen von solchen Flächen überhaupt kein Problem mehr.

Lediglich unter den Bahnhofsbäumen war die Begrasung etwas schwieriger, weil die Bäume den Aufbau eines elektrostatischen Feldes behindert. Damit dort überhaupt Fasern hingelangen, wurden die unteren Äste vor dem Gras hochgebogen, um etwas mehr Freiraum unter den Bäumen zu schaffen. Trotzdem blieb das Gras hier etwas dünner, was aber auch nicht so problematisch ist, weil dieses unter echten Bäumen auch der Fall ist.

Vor dem elektrostatischen Begrasen lockerten wir die zu begrasenden Flä-

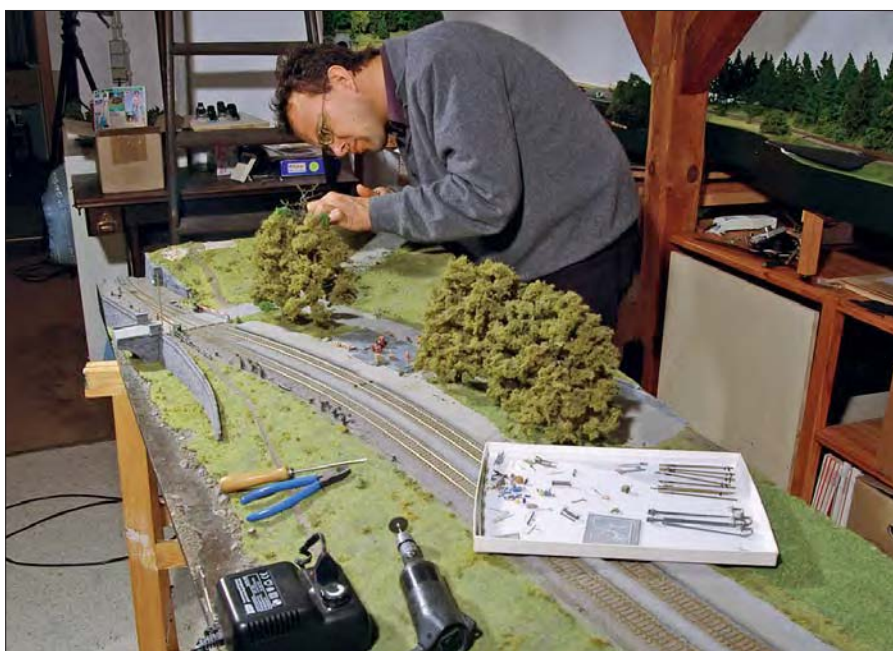
chen noch optisch etwas auf, denn wenn größere Flächen einfach nur flächig mit Fasern begrast werden, sieht dies in der Regel doch recht langweilig und eintönig aus. Also schnitten wir zum einen aus Heki-Wildgrasmatten einige unregelmäßige Flecken aus und klebten diese auf die Stellen, wo der Graswuchs länger und unregelmäßiger ausfallen sollte.

Da diese Matten aber relativ dick ausfallen, schnitten wir vorher die unteren Schichten des tragenden Vlieses ab, damit der Übergang zwischen den Matten und den elektrostatisch begrasteten Partien nicht ganz so abrupt ausfiel. Auf die gleiche Art und Weise wurden außerdem kleinere Partien von Blumenwiesen eingeklebt, die im Sortiment der tschechischen Firma Polák (www.polakmodel.com) zu finden sind und für etwas mehr botanische Abwechslung sorgen.

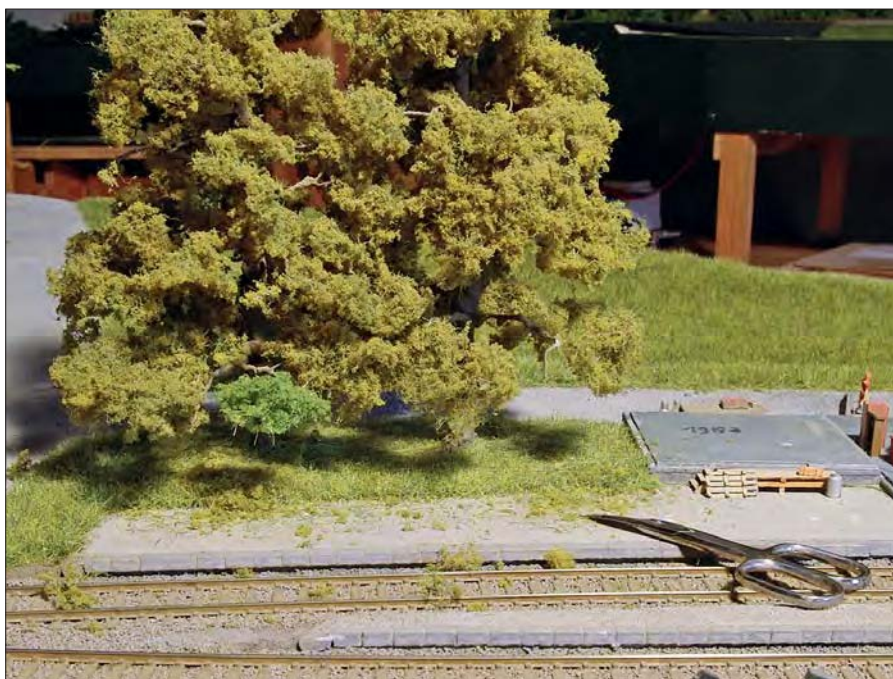
Und die Bäume?

Die Behandlung der Bäume machte uns da dann deutlich mehr Kopfzerbrechen. Die meisten waren damals im Selbstbau aus Draht entstanden und waren mit dem Laubwerk (englisch „foliage“) von Woodland Scenics begrünt worden. Die filigranen Büsche aus MZZ-Seemoos waren teils noch mit „Turf“ von Woodland beflocht, teils mit Heki-Laub.

Für mitteleuropäische Verhältnisse sind die meisten Woodland-Farben unserer Meinung nach tendenziell zu gelblich ausgefallen – und der Alterungsprozess beschleunigt dieses „Fehlfarbverhalten“ noch. Mittlerweile war daher die ganze Anlage farbmäßig in den Frühherbst abgerutscht, was so nicht im Sinne der Erfinder war – also radikal weg mit dem ganzen alten Zeug!



Burkhard „verschlimmbessert“ hier zunächst den optischen Eindruck – er entfernt alles, was bei den folgenden Bau-schritten verloren gehen könnte. Auch das aufgesteckte Bahnhofsgebäude wurde entfernt; die Bestandteile der auf die Gebäudegrundplatte geklebten Inneneinrichtung verblieben allerdings zunächst darauf, weil in ihrer näheren Umgebung keine Arbeiten stattfinden sollten.



Aber dann gleich die Bäume alle herausreißen und gewissermaßen „offline“ erneuern? Das wäre schwierig, denn statt eines intelligenten Steckfußes, mit dem wir solch arbeitsintensive Bäume heute versehen würden, hatten diese alten Bäume eine das Wurzelwerk darstellende Drahtaufspreizung, die felsenfest in den Untergrund eingepipt war. Daher entschieden wir uns, die Bäume auf der Anlage zu belassen und an Ort und Stelle zu überarbeiten. Bei vielen Bäumen rissen wir daher das alte Laub komplett ab und ersetzten es durch eine frische Belaubung mit Heki-flor.

Bei den Bäumen am Bahnhof war die Form des Laubwerks eigentlich noch ganz in Ordnung und der Aufwand, es komplett zu ersetzen, erschien uns zu hoch. Daher gingen wir hier einen anderen Weg. Zunächst ergänzten wir fehlende Laubstücke; damit die neue Belaubung von Struktur und Form passte, verwendeten wir hier ausnahmsweise wieder Woodland-Foliage. In diesem Stadium war sehr schön der Unterschied zwischen neuem und ausgebliebenem Laub zu sehen! Damit das Blattwerk mit dem in der Folge überwiegend verwendeten Heki-flor „mittelgrün“ harmonierte, musste es aber noch farblich angepasst werden. Erste Versuche mit Farben aus der Sprühdose scheiterten daran, dass die Farbtöne zu grell waren. Also mischten wir uns aus Abtönfarbe einen passenden Farbton an, der dann stark verdünnt mit der Spritzpistole aufgetragen wurde.

Durch die hohe Verdünnung deckte die Farbe natürlich nicht. Deshalb mussten die Bäume insbesondere an den „ausgeflickten“ Stellen drei bis vier mal eingesprüht werden; dies betraf auch die Unterseiten der Bäume. Natürlich wurde auch das Astwerk bei all der Sprüherei ebenfalls grün eingefärbt, von dem ursprünglich umbrabaren Ton war nichts mehr zu sehen. Dies musste durch entsprechendes „Nachpinseln“ kompensiert werden. Das war allerdings relativ zeitaufwendig, weil der Baum tatsächlich aus jedem möglichen Winkel betrachtet werden musste, bis alle nachzubessernden Partien wirklich gefunden waren. Aber nach mehreren Runden war das dann ebenfalls erledigt.

Hier der erste Schritt zur Überarbeitung der Bahnhofs-bäume – lose und unmotiviert herumhängendes Laubwerk wird mit einer spitzen Nagelschere abgeschnitten.