10
20

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 2020 B 8784 72. Jahrgang
Deutschland € 7,90
Österreich € 8,70 Schweiz sFr. 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 10,20
Niederlande € 10,00, Luxemburg € 9,20
Dänemark DKK 84,95

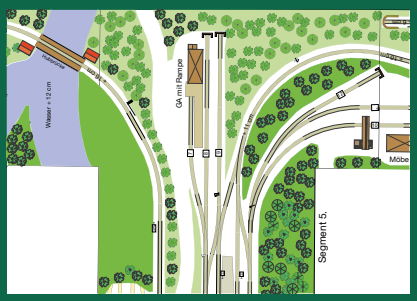
www.miba.de

Märklins Sommerüberraschung

So gut ist die neue P 8

EDK 750 von Roco in H0: Ein starkes Stück Technik!

Welcher für was? Neue Gras-Master im Vergleich



Nebenbahnbetrieb mit drei Bahnhöfen

4 194038 207909 10

◄ **Erleben Sie den Kran hautnah!**

Eisenbahndrehkran EDK 750 „Mehr Kran geht nicht!“

Der Eisenbahndrehkran EDK 750 ist ein sechsachsiger Dieselkran. Der von Maschinenbau Kirow in Leipzig gebaute Kran kann, entsprechend abgestützt, Lasten bis 125 Tonnen heben. Der Fahrantrieb erfolgt diesel-elektrisch, der Teleskopausleger wird elektro-hydraulisch bewegt. Mit eigener Kraft kann der Kran bis zu 100 m/min fahren. Bei der Überführung zum Einsatzort ist eine Geschwindigkeit von maximal 100 km/h erlaubt. Haupteinsatzgebiet sind Bauarbeiten an Eisenbahnstrecken und die Bergung von entgleisten Schienenfahrzeugen. Selbst der Austausch von Stahlträger-Kastenbrücken gehört zu seinen Aufgaben. Aber auch leichtere Aufgaben wie etwa das Herausnehmen und Wiedereinsetzen von Weichen und Gleisjochen. Dabei können sie meist aufs Ausfahren und Einstellen ihrer Abstützungen verzichten. Der waagerecht gestellte Ausleger ist für das Arbeiten unterhalb der Fahrleitungsanlage und in Tunnels geeignet.
Der EDK 750 war, und ist bis heute, bei einigen Bahnverwaltungen und Eisenbahn-Bauunternehmen im Einsatz.

Digital-Eisenbahndrehkran, DB

73035	=	🔊
79035	∿	🔊

Digital-Eisenbahndrehkran, ÖBB

73036	=	🔊
79036	∿	🔊

- **Eigenständiges Fahren**
- **Freilauf im Zugverband möglich**
- **Kran-Oberwagen mit Ausleger um 360° drehbar**
- **Mit Onboard-Digitaldecoder und schaltbaren Licht- und Soundfunktionen**

Impressum:

ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren **e-shop www.roco.cc**. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

www.roco.cc

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.

Feste feiern

Als 1991 beim SWR ein Film über die Dampflok-Sonderfahrten im Wuttachtal auf den 4:3-Bildschirmen zu sehen war, konnte niemand ahnen, dass sich aus dieser – hinter vorgehaltener Hand despektierlich „Bildschirmschoner“ genannten – Reportage dereinst eine der beliebtesten Sendungen im deutschen Fernsehen entwickeln würde. Mögen auch die Quoten nicht ganz an die großen Samstagabendshows heranreichen, die Fangemeinde der Eisenbahnfreunde ist jedenfalls immer umso treuer gewesen.

Der Wandel vom Füller zur Kultsendung ist aber nicht nur dem speziellen Thema geschuldet. Übergroßen Anteil an diesem Erfolg hat auch der Moderator, neudeutsch „Anchorman“ genannt: Hagen von Ortloff hat es über all die Jahre verstanden, seine persönliche Neigung zum Thema Eisenbahn nicht nur in seine Ansagen einzubringen, sondern in unwiderstehlicher Weise auch auf das Publikum zu übertragen.

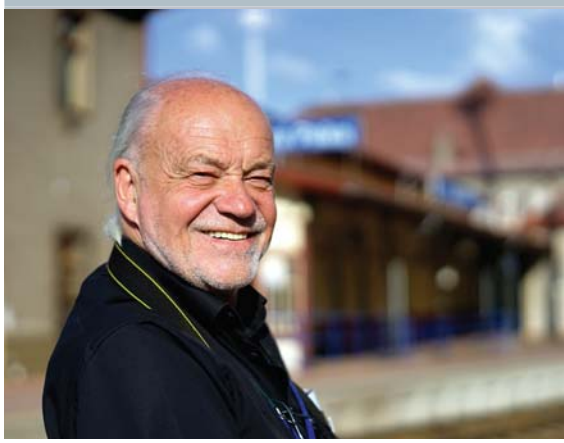
„Ich bin be-gei-stert!!!“ war einer der frühen Ausrufe bei einer Bergfahrt hoch in den Schweizer Alpen. Daran hat sich über Jahrzehnte nichts geändert. Das ungeschriebene Motto „Zum Teufel mit der journalistischen Distanz“ bewährte sich denn auch in all den Jahren bestens. Mag Hanns-Joachim Friedrichs im Prinzip Recht haben mit seinem berühmten Satz: „Einen guten Journalisten erkennt man daran, dass er sich nicht gemein macht mit einer Sache, auch nicht mit einer guten.“ Der Umkehrschluss verbietet sich hier jedenfalls von selbst!

Und so haben wir also am 30. Oktober um 14:15 Uhr einen festen Termin. Die 1000. Sendung Eisenbahn-Romantik steht im SWR an. Freuen wir uns auf die besten Szenen aus fast 30 Jahren Eisenbahn-Romantik und ein Wiedersehen mit Hagen.

Doch damit nicht genug! Der Zufall will es, dass auch ein gewisser MK Jubiläum feiert: Vor einem Vierteljahrhundert tauchte in der Oktober-Ausgabe 1995 zum ersten Mal mein Name im MIBA-Impressum auf (wenn man die Stippvisite von 1992 mal außer Acht lässt). Ich hatte zwar an dieser Ausgabe noch gar nicht mitgewirkt, aber die Kollegen wollten den Eintrag unbedingt schon frühzeitig vornehmen – sozusagen zur Begrüßung.

„Kinder, wie die Zeit vergeht!“, schrieb Verlagsgründer WeWaW in MIBA 12/1949. Wohl war, aber ich finde, 25 Jahre sind auch nicht von Pappe. Hagen, lass uns gemeinsam feiern – meint *Ihr Martin Knaden*

Die preußische P 8 wurde von Märklin erst im Sommer angekündigt und konnte jetzt schon ausgeliefert werden. Als Vorbild wählten die Göppinger die 38 2919, die einst zur 78 1001 umgebaut worden war. Martin Knaden und Bernd Zöllner zeigen auf, was die Neukonstruktion taugt. ***Foto: lk***
Zur Bildleiste unten: Eine höchst ausgefuchste Konstruktion ist der Eisenbahndrehkran EDK 750, der von Roco ausgeliefert wurde. Wir stellen das Modell und seine zahlreichen Funktionen vor. Bruno Kaiser vergleicht die beiden Gras-Master von Noch und beschreibt ihre unterschiedlichen Anwendungsgebiete. Werner Rosenlöcher zeigt einen Anlagenvorschlag für eine raffinierte Nebenbahn. ***Fotos: MK, Bruno Kaiser, Werner Rosenlöcher***

Jetzt sind wir gefragt!
Einschalten und gratulieren!


Unterhaltsam, informativ, spannend und verständlich: SWR-Eisenbahnromantik
1000 Folgen, unzählige Sendungen und 1 Milliarde Zuschauer – wir gratulieren Hagen von Ortloff recht herzlich zum Jubiläum!
Alle zusammen am Freitag, den 30. Oktober, wie gewohnt um 14.15 Uhr im SWR
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] SWR
vgbahn.de/hvo

topbaum.de
die große Welt der kleinen Bäume

Der Online-Shop mit dem kompletten Silhouette & miniNatur-Sortiment!

info@topbaum.de I www. topbaum.de

30 Die realistische Gestaltung des Gleisanschlusses eines Industriebetriebs kann durchaus zu einer anspruchsvollen Aufgabe werden. Horst Meier folgte bei seiner Brauerei einem alten Modellbahngrundsatz: Das Auge des Betrachters will und muss manchmal betrogen werden … *Foto: Horst Meier*

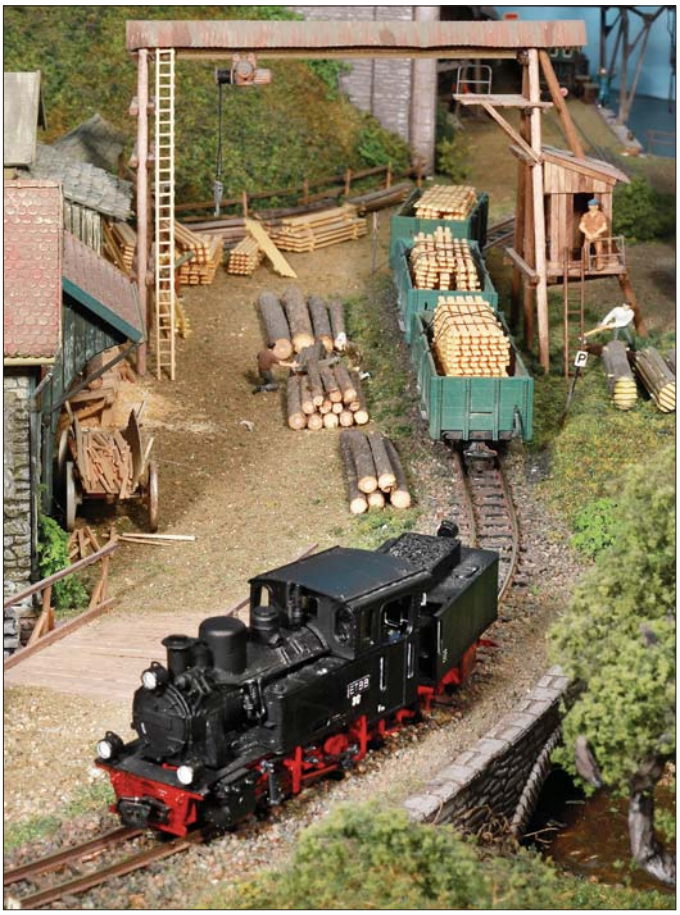
IntelliSound 6

DAS 16-Bit-Soundsystem

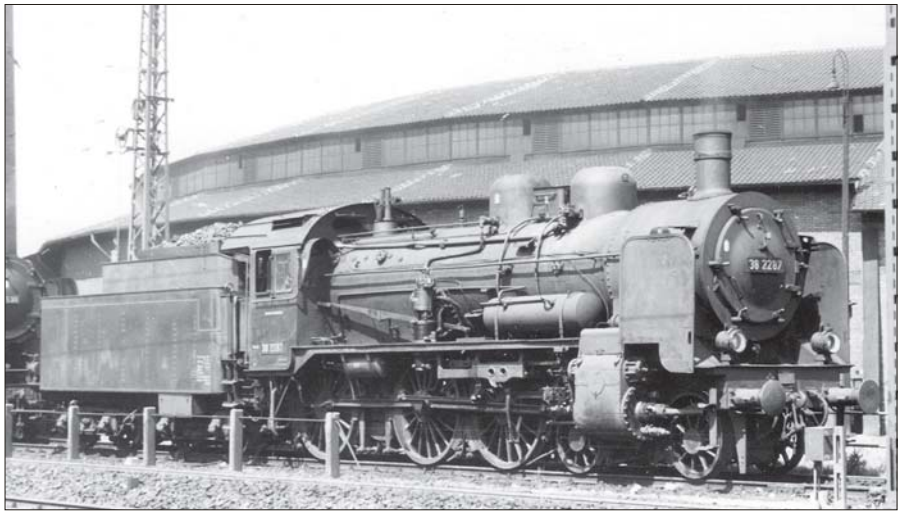
Für das perfekte Klangerlebnis

Uhlenbrock digital

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



68 Im dritten Teil des Berichts über die Anlage von Wolfgang Bohlayer endet die Reise auf der fiktiven Schmalspurbahn im Bahnhof Blumenfeld – auch hier sind wieder viele liebevoll gestaltete Szenen und Details zu entdecken. *Foto: Helge Scholz*



16 Die Dampfloks der Baureihe 38^{10-40} erfreuen sich bis heute einer hohen Popularität – da war ein H0-Modell auf dem heutigen Stand der Technik eigentlich schon lange überfällig. Nachdem Märklin vor wenigen Monaten die BR 78^{10} herausbracht hatte, konnte es kaum überraschen, dass nun auch eine „richtige" P 8 aus Göppingen kommt. Franz Rittig hat die Entwicklung des Vorbilds skizziert, während Bernd Zöllner wie immer seinen Messschieber akribisch angesetzt hat … *Foto: Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold*

24 Die beiden neuen Gras-Master 3.0 und 3.0 Profi sind jetzt von Noch lieferbar. Bruno Kaiser hat sie auf ihre Wirksamkeit getestet und gibt gleich Basteltipps für ihren Gebrauch. *Foto: Bruno Kaiser*

62 Bei seiner N-Anlage orientierte sich Gerhard Wolf an Vorbildern in Kappeln, Lübeck, Eckernförde und Flensburg – die kleine Baugröße ermöglichte die Realisierung all dieser Komponenten auf engstem Raum. *Foto: Horst Meier*

80 Dank der Digitaltechnik sind Modelle mit vielen speziellen Funktionen möglich – das zeigt der neue Eisenbahndrehkran von Roco in ganz besonderem Maß. Er vermittelt so viel Spielfreude, dass man am liebsten sogar Entgleisungen selbst herbeiführen würde! Martin Knaden stellt das hochinnovative Modell vor. *Foto: MK*

MODELLBAHN-ANLAGE

Modellbahn fürs Museum – authentischer Bahnhof in H0
Satrup im Satruphuus 8

Eine N-Anlage mit norddeutschem Thema
Süderfahr – fiktiv, aber fein 62

Badischer H0e-Schmalspurtraum – Teil 3
Von Tengen nach Blumenfeld 68

VORBILD

Die Heißdampfloks der preußischen Gattung P 8/BR 38^{10-40}
Nicht schnell – doch universell 16

Kurioses aus dem Eisenbahn-Archiv (Teil 25)
Der Opel-Schienenbus 51

MIBA-TEST

Die BR 38^{10-40} als H0-Modell von Märklin
P 8 mit Geschichte 20

Die E 11/E 42 der DR als H0-Modell von Brawa
Neubauloks der DR 40

Die mit den Bullaugen: Reihe 1100 der NS von Piko in N
Kurz und kastig 84

NEUHEIT

Die neuen Gras-Master 3.0 von Noch im Praxistest
Der Herr des Grases 24

Der EDK 750 von Roco in H0
´s hebt! 80

MODELLBAHN-PRAXIS

Brauereierweiterung auch im Kleinen – Teil 2
Hochstapelei mit viel Leergut 30

Ein anspruchsvolles Projekt für die Werkstatt
Die Fräse aus dem 3D-Drucker 44

BRANCHE INTERN

Die Verleihung der Goldenen Gleise 2020
Jetzt erst recht … 36

ANLAGENPLANUNG

Vom Konzept zum Plan
Nebenbahnbetrieb im E 56

VORBILD + MODELL

NS CHG, DB Gm 39 und CSD Ztr von Exact-Train
Der holländisch-deutsche Tscheche 76

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher 86
Termine 88
Neuheiten 90
Kleinanzeigen 97
Vorschau · Impressum 106

Die Spezialisten

Was wäre der Modellbahnbetrieb ohne Wagen? Richtig: Ziemlich langweilig. Daher widmet sich das neue Spezial der MIBA-Redaktion den Güter- und Reisezugwagen. Vertreten sind alle namhaften Hersteller mit den Schwerpunkten auf:

– Güterzugbegleitwagen
– Bahnhofswagen
– Bahnpostwagen
– Getreide- und Düngemittelwagen

Wie immer gehören zur bunten Mischung eines Spezials umfangreiche Vorbildinformationen, aber auch typische Modellbahnthemen wie das Altern (z.B. von Zementsilowagen), pfiffige Basteleien (Behältertragwagen mit magnetisch gehaltener Ladung) und der vorbildgerechte Modellbaheinsatz (insbesondere von Bahnpostwagen). Das Kapitel über Anlagenplanung stellt diesmal ein Betriebswagenwerk mit allem Drumherum in den Mittelpunkt.

108 Seiten, Format A4, mehr als 200 Abbildungen, Klebebindung

Best.-Nr. 12012520 I € 12,–

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial

MIBA-Spezial 117
Verfeinern und verbessern
Best.-Nr. 120 11718

MIBA-Spezial 118
Großer Plan für kleine Bahn
Best.-Nr. 120 11818

MIBA-Spezial 119
Landschaft mit Landwirtschaft
Best.-Nr. 120 11919

MIBA-Spezial 120
Warten, pflegen, verbessern
Best.-Nr. 120 12019

MIBA-Spezial 121
Nebenbahnen Strecken, Bauten, Züge
Best.-Nr. 120 12119

MIBA-Spezial 122
Projekte mit Pfiff
Best.-Nr. 120 12219

MIBA-Spezial 123
Hochbauten
Best.-Nr. 120 12320

MIBA-Spezial 124
Modellbahn-Betrieb
Best.-Nr. 120 12420

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,–

Auch als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter
www.vgbahn.de/ebook
und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

www.facebook.de/vgbahn

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, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

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

MIBA 7/2020: Modelltest BR 78

Was ist mit dem Sound?

Ich habe mir die 78 von Piko sofort bestellt, auf meine Anlage gesetzt und nach entsprechender Programmierung auch manuell fahren können. Super Fahreigenschaften!

Ich betreibe meine digitale Anlage mit Zimo-Modulen und der STP-Steuerung von Herrn Sperrer. Leider musste ich feststellen, dass die Lok alle Haltestrecken der MX9-Module überfährt und damit nicht im Automatikbetrieb eingesetzt werden kann. Eine Rückfrage bei Piko ergab, dass der Piko-Decoder keine HLU-Signale verarbeiten kann.

Anschließend habe ich von Zimo erfahren, dass zur Zeit nur die ESU- und die Zimo-Decoder HLU-fähig sind – da ich bisher nur diesen Decoder auf meiner Anlage fahre, ist mir dieses Problem bisher nicht bewusst gewesen. Von den Herstellern wäre es gut, wenn solche Loks auch ohne Decoder geliefert würden, denn nun habe ich einen für mich unbrauchbaren Piko-Decoder liegen und den zusätzlichen (nicht unerheblichen) Aufwand für einen passenden Zimo-Decoder gehabt.

Horst Beckmann

Anm.d.Red.: Unter der Art.-Nr. 50600 wurde die BR 78 von Piko auch ohne Decoder angeboten. Unabhängig davon werden wir bez. der HLU-Fähigkeit von Decodern aber am Ball bleiben.

MIBA 8/2020: Schienenschneidvorrichtung

Gleise kürzen mit Kappgerät

Als gelernter Werkzeugmacher habe ich unter anderem auch für unser Konstruktionsbüro Ideen entwickelt und mit auf den Weg gebracht. Von daher weiß ich, wie wichtig es ist, für sämtliche Vorschläge offen zu sein. Sicher, da waren auch oft unbrauchbare Vorschläge dabei. Zum Glück hatte ich genügend Platz und habe sie dennoch aufbewahrt. Manches war dabei, was man in abgeänderter Form für etwas ganz anderes gebrauchen konnte. In der Entwicklung wäre man ohne den Pool an Gedanken anderer irgendwann am Ende.

Ich arbeite ebenso mit einem Proxxon-Gerät und ich habe deshalb den Artikel nur überflogen. Aber meine Erfahrungen, die ich mit dem Interessiertsein gemacht habe, sind für mich von großem Wert.

Gerhard Schuler

MIBA 9/2020: Leserbrief zu Persil

Es geht auch ohne …

Ich erinnere mich an eine Pressemitteilung der Firma Henkel mit folgendem, sinngemäß wiedergegebenen Wortlaut: „Bei der Umgestaltung unserer Persil-Verpackung und bei der entsprechenden Plakatwerbung ist ein bedauerlicher Druckfehler aufgetreten. Er wurde allerdings erst bemerkt, als sich die Verkaufszahlen schlagartig nahezu verdoppelten. Marktforscher stellten fest, dass die Mehrumsätze ausschließlich durch männliche Käufer verursacht waren. Trotz des erfreulichen Umsatzwachstums befinden sich ab sofort nur noch Verpackungen und Werbung mit der schon bekannten „weißen Dame“ im Handel …“

Herrn Müller sei Dank, dass er die „blaue Mauritius“ der Henkel-Werbung den interessierten Lesern nahebrachte. Herrn Klupsch sei Respekt gezollt, da er zu den Reinen und nicht zu den Schuften zählt, die Böses (dabei) denken. *Stefan Waldemar Rauschenberg*

MIBA-Sommergewinnspiel

Rätsel um Wenigentaft-Mansbach

Das alljährliche MIBA-Sommergewinnspiel ist für mich einer der eisenbahnerischen Höhepunkte, weil es äußerst viel Spaß macht, Herr Fehr die Sache pragmatisch und amüsant zugleich gestaltet und das Format schließlich an Michael Meinhold erinnert.

Womit ich auch bei der MIBA-Tradition insgesamt angelangt wäre, die von Ihnen und Ihrem Team bis heute mit vernünftiger Weiterentwicklung bestens gepflegt wird. Allerdings hat das Rätselbild Nr. 39 in diesem Jahr ein Kästchen zu viel im Lösungscoupon, denn der gesuchte Ort heißt Wenigentaft-Mansbach (11 + 8 Buchstaben).

Siegfried Wanner

Anm.d.Red.: Sehr geehrter Herr Wanner, wir bedauern diesen Fehler und nehmen das Rätselbild 39 aus der Wertung.

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.

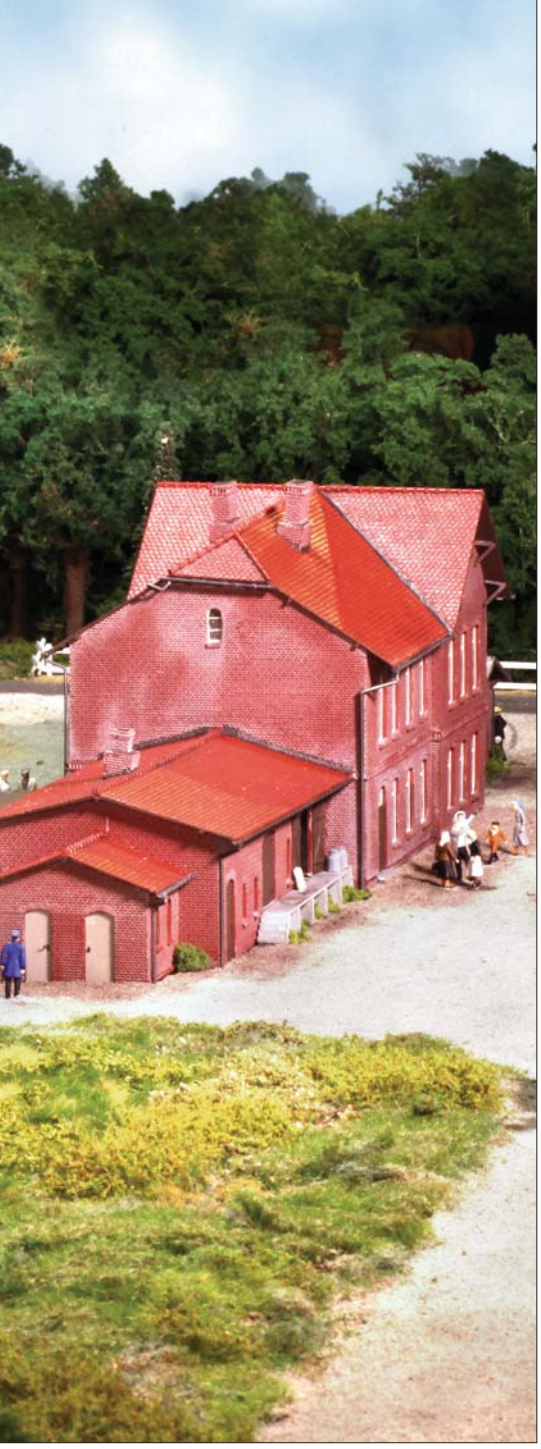
Wie kommt ein recht kleiner Bahnhof zu derart ausgedehnten Anlagen, noch dazu mit Regel- und Schmalspur und – als Krönung des Ganzen – mit zwei getrennten Empfangsgebäuden? Links der Regelspurteil des Kreises Schleswig, der 1904 eröffnet werden konnte, und rechts der Schmalspurteil der Flensburger Kreisbahn mit 1000 mm Spurweite.

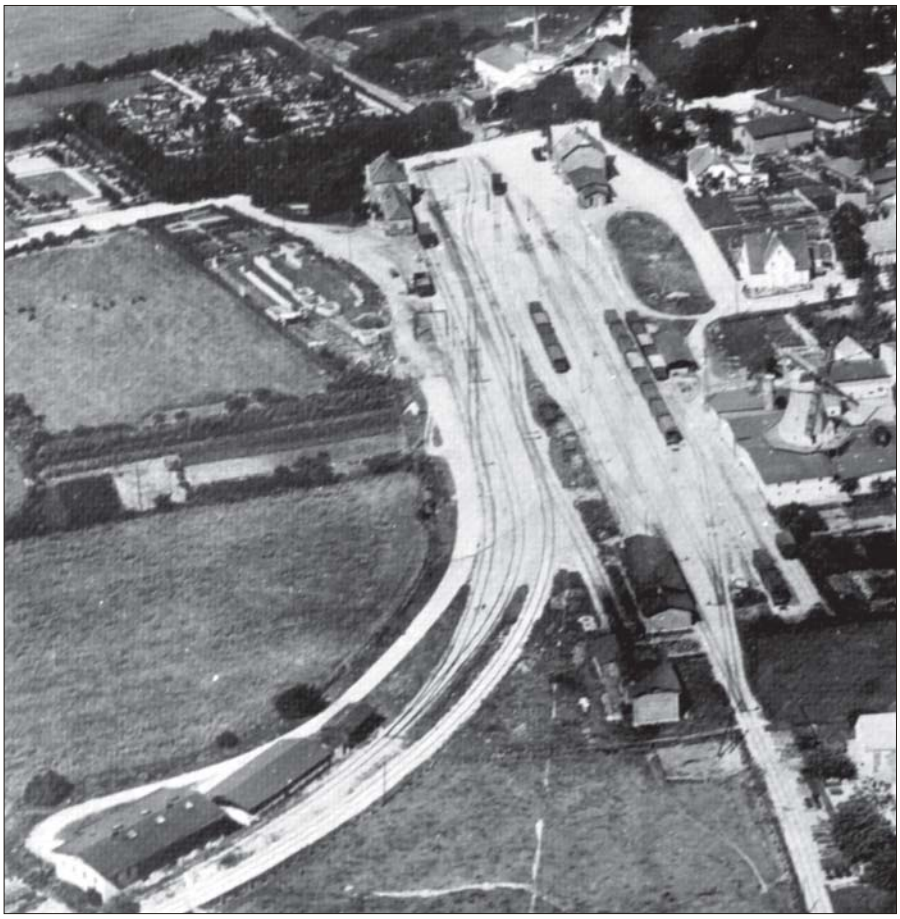
Modellbahn fürs Museum – authentischer Bahnhof in H0

Satrup im Satruphuus

Es ist für einen Modellbahnclub eine besondere Ehre, wenn er eine Anlage im Auftrag eines Museums bauen soll. Höchste Ansprüche an die Authentizität des Objekts wollen kombiniert sein mit besonderer Sorgfalt bei der Modellumsetzung. Der MEC Tarp baute den Bahnhof Satrup für das Satruphuus – Jürgen Klauß berichtet über Planung und Bau des gelungenen Projekts.

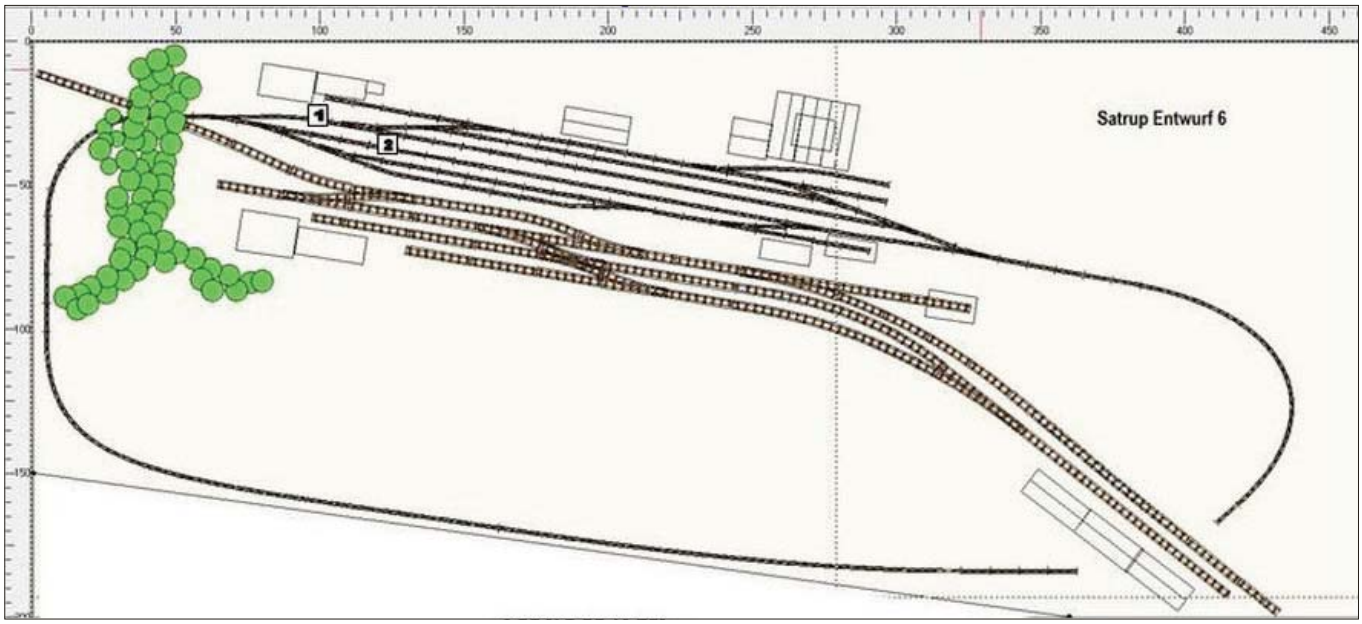
Als das Museum von Satrup (http://www.satruphuus.de) an unseren Verein zwecks Bau eines H0-Modells ihres Bahnhofs herantrat, war unser Erstaunen erstmal groß: Satrup ist nun wirklich kein Mekka für Eisenbahnliebhaber, hier liegen ja noch nicht einmal Schienen! Das war allerdings nicht immer so – früher gab es hier ausufernde Gleisanlagen und gleich zwei verschiedene Bahngesellschaften, jede mit eigenem Empfangsgebäude sowie eigenen Lokbehandlungsanlagen (und unterschiedlichen Spurweiten!): Ein Nachbau wäre wohl doch nicht so unanspruchsvoll!





Dieses Luftbild war eine wesentliche Grundlage für den Bau der Anlage. Da naturgemäß nicht alle Details aus so einem Bild hervorgehen, musste beispielsweise die Gestaltung von Fassaden frei interpretiert werden. Das Ergebnis ist dennoch im höchsten Maße gelungen.

Unten der Anlagenplan, dessen Abweichungen von den Vorbildgegebenheiten der Präsentation im Museum geschuldet sind. So verkehrt die Schmalspurbahn im Kreis. Die normalspurige Strecke ist hingegen für einen Pendelbetrieb ausgelegt; daher musste eines der Stumpfgleise am linken Ende deutlich verlängert werden. Damit diese Änderung nicht zu sehr ins Auge fällt, wurde der Abschnitt durch Bäume getarnt.



Blick hinüber zum Schmalspurbahnhof. Der Triebwagen T 1 der Flensburger Kreisbahn steht abfahrbereit vor dem EG. Das Modell stammt aus dem Programm von Panier und gibt das Original weitgehend wieder.

Das Vorbild

Eisenbahn gab es im nördlichen Schleswig-Holstein schon seit dem Bau der Strecke Flensburg–Husum–Tönning im Jahre 1854. Damals musste sogar noch beim dänischen König Frederik VII die Konzession beantragt werden. Das Dorf Oster-Ohrstedt (!) bekam im gleichen Jahr einen vergleichsweise riesigen Abzweigbahnhof für die Zweigstrecke nach Rendsburg.

Die Strecke Flensburg–Kiel über Sörup und Süderbrarup wurde bereits 1881 in Betrieb genommen (damit sind wir schon mal in der Nähe von Satrup), Unterwegsstationen gab es jedoch kaum. Der Eisenbahnbau war um 1900 fast immer ein gutes Geschäft. So fiel dem Landkreis Flensburg die Entscheidung zugunsten der schmalspurigen „Flensburger Kreisbahn“ leicht, um viele kleinere Dörfer in Angeln anzuschließen und den Ausbau des Straßennetzes einzusparen.

Bau und Betrieb sollten möglichst sparsam erfolgen, man plante mit 3000 Zügen pro Jahr und einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h: Die billigen Schmalspurgleise (Spurweite 1000 mm) verlegte man in eine Kiesbettung parallel zu vorhandenen Straßen – so waren zwar kaum Erdbewegungen nötig, aber es entstanden Steigungen bis zu 1:40 („Weeser Berg“) und Radien bis hinunter zu beängstigenden 70 m. Zum Schutz der teuren Lokomotiven bei Unfällen mit dem (allerdings kaum vorhandenen) Straßenverkehr oder unachtsamen Passanten bekamen die ersten Exemplare eine die Wartung erschwerende Triebwerksverkleidung.

Beim Bau der „Nordstrecke“ wurden einige Umwege in Kauf genommen, um möglichst viele Dörfer zu erreichen – die Strecke wurde somit ein ganzes Stück länger. Häufig führte die Strecke an den vorhandenen Gasthäusern vorbei, die dann die Aufgabe eines Bahnhofs übernahmen, so sparte man sich den Bau von zehn neuen Gebäuden. Unterwegs musste auch öfter rangiert werden (Züge mit Personen- und Güterwagen), die verlängerten Aufenthaltszeiten nutzten die Wirte, um Erfrischungen anzubieten (was die Abfahrt u.U. weiter verzögerte). Eine Fahrt von Flensburg nach Kappeln dauerte etwa 3 Stunden …

1886 war die Nordstrecke nach Kappeln über Glücksburg und Gelting fertig und weit über die Erwartungen hinaus erfolgreich, aber erst 1901 folgte die Südstrecke nach Satrup. 1902 erreichte man von dort Rundhof und somit die Nordstrecke nach Kappeln.

Eigentlich sollte es ja von Satrup aus weiter nach Schleswig gehen (Satrup gehörte zum Kreis Schleswig). Daran hatte der Kreis Schleswig allerdings kein Interesse – man war 1901 Eigentümer der normalspurigen Strecke nach Süderbrarup geworden, eine Schmalspurbahn kam somit überhaupt nicht in Frage. Aber eine Bahnlinie nach Satrup wollte man schon: Von den ersten Planungen 1893 dauerte es elf Jahre, bis man die Streitigkeiten über die Streckenführung beilegen und die Normalspur-Strecke 1904 eröffnen konnte.

Mit der Flensburger Kreisbahn wollte man wohl weiterhin nichts zu tun haben, da baute man lieber einen eigenen Bahnhof. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen lag direkt gegenüber dem Flensburger Gebäude, war aber etwas kleiner.

Konzipiert wurde die Flensburger Kreisbahn für den Personentransport, daneben sollten aber auch landwirtschaftliche Produkte befördert werden. Bei dem erwarteten Verkehrsaufkommen lag man allerdings gründlich daneben: Es verkehrten nicht 3000, sondern 7000 Züge pro Jahr (im Rekordjahr 1913 beförderte man auf der Südstrecke 226 808 Personen, 37 603 t Fracht sowie 33 195 Tiere), die Züge wurden länger, die erforderlichen neuen Lokomotiven schwerer und schneller. Bereits 1911-1915 (Südstrecke 1925-1929) mussten die verwendeten Gleise durch besseres Material ersetzt werden.

Eine große Rolle spielte der Viehtransport: Nahezu jede Haltestelle verfügte über entsprechende Verladeeinrichtungen. Abnehmer waren mehrere Fleisch- und Wurstfabriken (wie z.B. die Wurstfabrik Redlefsen bei