

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Preisfrage:

**Hier stimmt
was nicht**

S. 67



J 8784 48. Jahrgang
DM/sFr 11,20 öS 85,-

7/96 Juli

Strecken-Pretiosen

Links und rechts des Schienenstrangs



Für die Rotte im Einsatz
Kleine Laster

Fahrzeugbau

Von Kesseln und Krügen

Modellbahn-Anlage

Müsch im Ahrtal



Ha – der Computer! Er ist an allem schuld. Nur er, es gibt keine faulen Ausreden mehr. Was haben wir doch neulich geflucht, als er wiederum lächerliche 1,25 MB verschluckte, unauffindbar verschollen in Myriaden von Bits und Bytes. Gut, daß er jedesmal eine Erklärung abgibt bei einem seiner Abstürze. Sein aktueller Lieblingskommentar: „Programm Unbe-

Neulich im Netzwerk

kannt wurde unerwartet beendet, weil Fehler -1 aufgetreten ist.“

Ja, der Computer spricht. Mit uns, den leidenschaftlichen Redakteuren, und mit seinen Computerkollegen. Mit denen (den Computerkollegen!) ist er nämlich über ein Kabel verbunden und die wieder mit dem Drucker und dem Scanner und so weiter.

Unsere Redaktionscomputer sind also vernetzt, und über dieses „Net“ kommunizieren sie miteinander und mit denjenigen, die sie bedienen. „Apple Talk“ nennt das der Hersteller unserer Rechenbüchsen ebenso raffiniert wie verschleiern. Denn mit einem Gespräch hat es herzlich wenig gemeinsam, wenn der Mac die Fehlgänge seines Benutzers mit einem ordinären Quak-, Dong- oder Piepston quittiert. Oder noch schlimmer: sich erneut verabschiedet und als letzten Gruß ein unmißverständliches Bombensymbol und die schlichten Worte „system error“ hinterläßt.

Aber wir wollten ja an dieser Stelle auch etwas Positives sagen über Com-

puter im allgemeinen und Netzwerke im besonderen. Das Zauberwort der globalen Datensurfer heißt „Internet“, und wir geben gerne zu, daß wir schon beim ersten Gedanken daran erschauern: vor Ehrfurcht angesichts des scheinbar unbegrenzten Datenaustauschs und seinen Möglichkeiten und vor Grauen spätestens beim nächsten Netzwerk-Crash unserer DTP-Hardware. Und damit sollen wir jetzt auch noch rechnen müssen: Electronic Publishing und Online-MIBA als Optionen für die Zukunft?

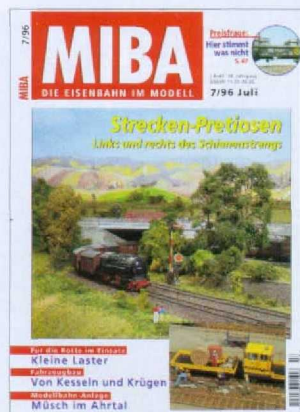
Die weltweite Vernetzung von digitalen Endgeräten ist nur noch eine Frage der Zeit. Das jedenfalls behaupten die Informationsforscher und Medien-gurus. Und wir müssen es wohl glauben nach einem Blick über den großen Teich, wo ja angeblich immer alles ein wenig fortschrittlicher ist in dieser Beziehung. Bei einer Umfrage unter nord-amerikanischen Modellbahnern stellte sich unlängst heraus, daß 56 Prozent von ihnen einen Computer besitzen und über 37 Prozent zudem ein Modem, also quasi den Schlüssel zum Internet. Zum Vergleich die MIBA-Quoten: schlappe 15 Prozent haben einen Computer, nur 2,8 Prozent ein Modem.

Glück gehabt – unter Deutschlands Modellbahnern sind Netsurfer so häufig wie Telefonzellen in der Wüste Gobi. Wenigstens bis zur nächsten Umfrage können wir uns den Kopf zerbrechen über die technische Umsetzung und die internet-taugliche Aufbereitung von MIBA-Informationen. Und überhaupt: Weshalb und wann brauchen Modellbahnern das Internet?

Warten wir's ab, in der Ruhe liegt die Kraft – aber warum zum Teufel erscheint ausgerechnet jetzt dieses Bombensymbol auf dem Bildschirm?

Thomas Hilge

Langjährigen MIBA-Lesern ist Bruno Kaisers HO-Anlage keine Unbekannte mehr. Sie ist immer gut für ein gelungenes Motiv wie auf unserem Titel. Aber auch ein Blick auf die Details links und rechts des Schienenstrangs lohnt sich. Ihnen ist das Schwerpunktthema dieser MIBA und auch der Einsatz von Rolf Knippers Gleisrotte gewidmet.



... Die Micro Super 18' DRG./DB. ist in Auslieferung! ... Die Micro Super 18' DRG./DB. ist in Auslieferung! ... Die Micro Super 18' DRG./DB. ist in Auslieferung! ...

Original MICRO®-EDITION'96

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle



H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!

In Auslieferung!



BR. 18' Die S 3/6 Umbauversion!



H0 1:87 DRG./DB. BR. 18' in 4 Versionen!

In Auslieferung!



H0 1:87 BAY. S 2/6 'Ursprungsversion' 1906!

In Auslieferung!



PROSPEKTSATZ ANFORDERN

H0 1:87 DRG. BR. 43 in 4 Versionen!
Superdetail mit über 1900 Einzelteilen!

Original MICRO® METAKIT

Die Königlich Bayerische Lokomotivmanufaktur
POSTFACH 1141, D-84004 LANDSHUT/BAY. 1

☎ 0 87 84 / 7 42 · FAX 0 87 84 / 6 74

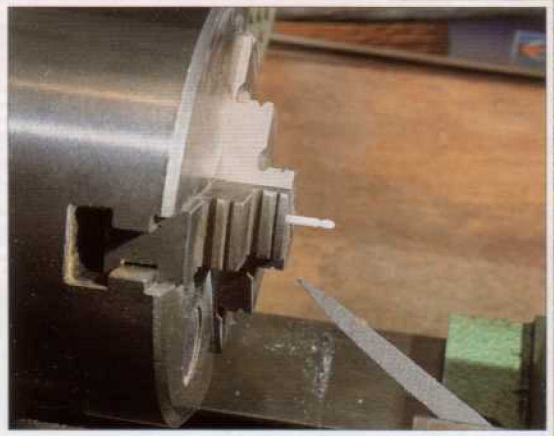
MICRO-Werksniederlassung München-Freimann

Rappoltsteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann

☎ 0 89 / 3 23 48 86 · FAX 0 89 / 3 23 49 85

Freitag 14:00-18:00 Uhr u. Samstag 10:00-14:00 Uhr

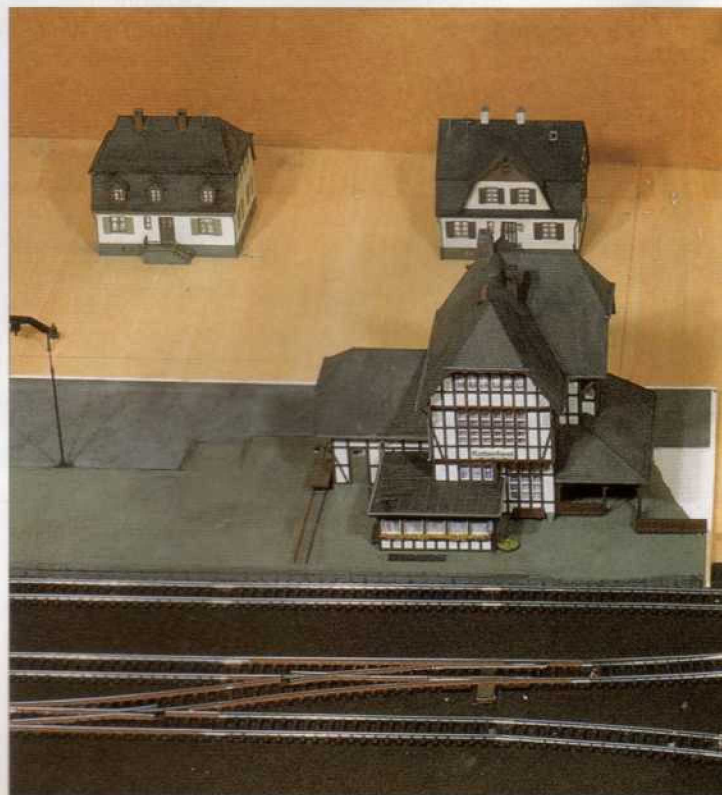
! Bitte vor Besuch kurz anrufen.

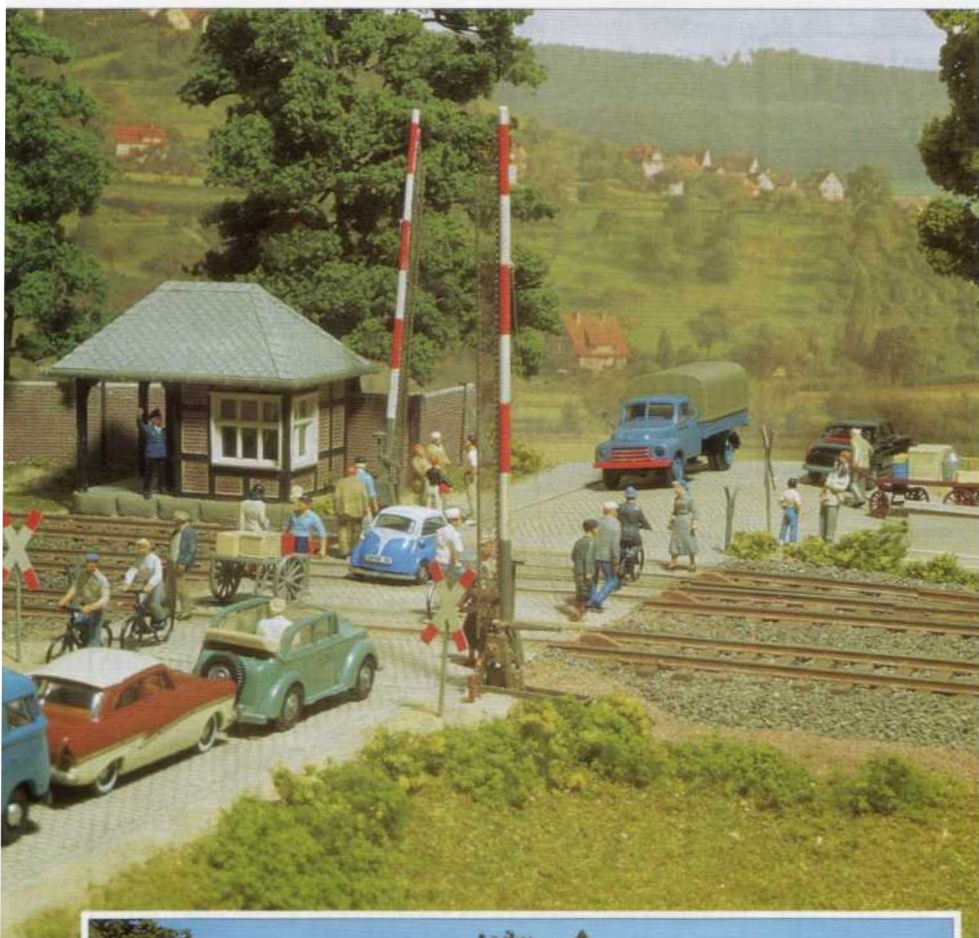


30 Bruno Kaiser, Rolf Knipper, Burkhard Rieche und Lutz Kuhl beschäftigten sich modellbauerisch mit unserem heutigen Schwerpunktthema. Anhand vieler Beispiele zeigen sie, welche mannigfaltige Vielfalt links und rechts des Schienenstranges zu entdecken sind. Dabei schildern sie, wie z.B. Grenzzeichen (oben), ein mustergültiger Bahnübergang (rechts, großes Bild) oder Entwässerungsgräben (rechts außen) authentisch, dabei mit wenig Aufwand, ins Modell umgesetzt werden können.



90 Thomas Mauer fährt fort mit seiner Step-by-Step-Geschichte über ein überschaubares Bauprojekt. Heute beschreibt er, welche Kriterien bei der Wahl der Gebäude für seine kleine Anlage maßgeblich waren. Er führt aus, wie sie sinnvoll arrangiert werden können und mit authentischen Anstrichen – bis hin zum Weathering – versehen werden.





78 Bernd Beck befaßt sich mit einer echt ätzenden Geschichte: Er schildert die Entwicklungsgeschichte der Säuretopfwagen. Sie wurden schon zu Reichsbahnzeiten angeschafft, um ihr höchst brisantes Ladegut sicher und zuverlässig transportieren zu können. Daß er sich dabei auch mit den Modellen beschäftigt, liegt auf der Hand.



**MIBA-SCHWERPUNKT:
Links und rechts des
Schienenstrangs**

Strecken-Preziosen	26
Steinmetz und andere Gewerke	30
„Entweder et räänt, oder de Schranke sinn zo!“	34
Porträt einer Bahnsteigkante	40
Wasserwege längs der Bahn	44
Nützliches für den Streckenbau	47

MODELLBAHN-ANLAGE

Ein Hafenmodul für Nienstedt	10
Müsch im Ahrtal	68

MODELLBAU

Alles für das Wohl des Reisenden	18
Darf's vielleicht ein Kessel mehr sein?	74
Der zerbrochene Krug	81

VORBILD + MODELL

Der Westerländer	20
Stein-Gut	78
Weinerts kleine Laster	88

BRANCHE INTERN

Dampfspektakel im Bw Altstadt	60
15 Jahre Fremo	94

VORBILD

Waggonhebekipp-Laufbrücken-Kran	62
---------------------------------	----

MIBA-PREISRÄTSEL

Höchst verzwickte Angelegenheit	67
---------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Großbahn-Fahrpult für fast alles (Schluß)	82
---	----

THEMA START

Kleine Anlage – Schritt für Schritt (4): Gebäudemontage und „Weathering“	90
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Kleinanzeigen	51
Vereinsnachrichten	59
Buchtips	73
Neuheiten	96
Impressum · Vorschau	110

Raus aus den Kartoffeln!

Als Leser der MIBA von Heft 1 an habe ich eine Bitte: Die MIBA hat vor Jahrzehnten dringend vorgeschlagen, die Industrie möge Richtungsfahrpulte bauen (Nullpunkt in der Mitte), damit niemand bei voller Fahrt die Fahrtrichtung umschalten kann. Inzwischen hat die Elektronik Fortschritte gemacht, und es gibt bestimmt mehrere billige Möglichkeiten, plötzliches Umschalten während der Fahrt zu verhindern. Aber immer wieder kommen neue Richtungsfahrpulte auf den Markt. Ich empfehle der Industrie, nur noch Fahrpulte mit links liegendem Nullpunkt neu herauszubringen. Ein vom Drehknopf getrennter Umschalter soll nur wirken, wenn die Lok steht, oder wenn der Drehknopf schon etwa eine halbe Sekunde auf Null steht. Hartes Anschlagen bei Null soll aber nicht allein schon die Lok umschalten (wie bei Märklin), sondern ein besonderer Umschalter soll zu betätigen sein.

Dipl.-Ing. Ingfried Graefe, Bremen

MIBA 4/96, Motorische Weichenantriebe

Noch ein Antrieb

Den Artikel über motorische Weichenantriebe in MIBA 4/96 fand ich sehr interessant. Ich möchte auf einen weiteren Antrieb hinweisen, der, da er ursprünglich für die großen Spurweiten entwickelt wurde, nicht sehr bekannt ist. Dabei ist der Antrieb der Firma Haase gerade besonders klein:

32 mm x 32 mm x 12,5 mm Höhe! Er paßt oftmals direkt neben die Weiche in Verlängerung der Stellschwelle bzw. Stellstange und kann daher auch gut nachträglich oder – bei Platzproblemen – unter der Anlage eingebaut werden. Der Haase-Antrieb ist sehr kräftig, komplett gekapselt und weist einen integrierten Umschaltkontakt auf. Das Arbeitsgeräusch liegt auf Durchschnittsniveau. Der Weichenantrieb ist u.a. bei der Firma Hehl, Buchloe, erhältlich.

Thomas Sperling, Hamburg

MIBA 5/96, Gartenbahn

Warum nicht Playmobil?

Als Modellbahner und Familienvater habe ich mit meinen Jungs vielfältige Erfahrungen mit den Vitrinen, mit einer HO-Anlage und mit LGB gemacht. Seit Jahren hört man nun die Klagen über die Nachwuchsprobleme. Dazu muß ich sagen, daß es mich, speziell im Heft 5/96 mit dem Schwerpunkt Gartenbahn, doch sehr verwundert, daß Playmobil als Hersteller von Eisenbahnen in Spur 2m völlig verschwiegen wird.

Bei uns besteht der Fahrzeugpark aus zwei LGB-Loks und einer Playmobil-Lok, die mit einer Salota-Mehrzugsteuerung gefahren werden. Durch die Mehrzugsteuerung entfallen die lästigen Isolierschienenverbinder, und die Bahn wird auch für kleinere Kinder einfach aufzubauen. Der Spielwert ist hoch, und die kindliche Phantasie entdeckt immer neue Möglichkeiten. LGB sind von den Kupplungen her voll kompatibel, und Playmobil verweist in seinem Katalog sogar auf LGB für weite-

res Zubehör und das erweiterte Schienenprogramm. Wenn man das Thema Eisenbahn richtig abdecken will, dann gehört nach meiner Ansicht diese Spielbahn genauso dazu, wie z.B. Alpha-Bahn und Magic Train.

Mathias Schumacher, Schorndorf

Nicht immer nur Eisenbahn!

Didaktisch gut

Als Sammler von Einsatzfahrzeugen und gelegentlicher Dioramenbauer gehöre ich sicher nicht zur eigentlichen MIBA-Zielgruppe. Trotzdem gefällt mir sowohl das MIBA-Heft als auch das MIBA-Spezial recht gut. In einem der Hefte stand, man wolle sich nicht so sehr von der Schiene wegbewegen und die mehr auf Autos bezogenen Themen den Kollegen von der Modellauto-Presse überlassen. Leider kann ich dem nicht zustimmen, da die Artikel in reinen Modellauto-Zeitschriften oft nicht in die Tiefe gehen, ja sogar extrem oberflächlich bleiben und der Dioramenbau oder die Landschaftsgestaltung fast völlig fehlen.

An den MIBA-Artikeln schätze ich auch die Schritt-für-Schritt-Abbildungen, die so manche Textpassage ergänzen oder überhaupt erst verständlich machen. Aus didaktischer Sicht finde ich den Aufbau der Artikel deshalb sehr gut.

Abgesehen vom praktischen Nutzen der Artikel und Fotos betrachte ich auch gerne schöne Fotografien von Di-

Bay. ES1, DRG/DB E16, Spur HO und Spur O

1' Do 1'-Schnellzuglokomotive mit Buchli-Einzelachsantrieb, für den schweren Schnellzugdienst auf bayerischen Gebirgsstrecken.

Verlangen Sie unseren Prospekt 1996.

Lemaco
prestige models

Spur HO, Wechselstrom:

Kat.-Nr. HO-062/W
Bay. ES1, braun

Kat.-Nr. HO-062/2W
DB E16, grün

Spur HO, Gleichstrom:

Kat.-Nr. HO-062
Bay. ES1, braun

Kat.-Nr. HO-062/1
DRG E16, grau

Kat.-Nr. HO-062/1a
DRG E16, grün

Kat.-Nr. HO-062/2
DB E16, grün

Spur O, Gleichstrom:

Kat.-Nr. O-044

Kat.-Nr. O-044/1

Kat.-Nr. O-044/1a

Kat.-Nr. O-044/2

Bay. ES1, braun

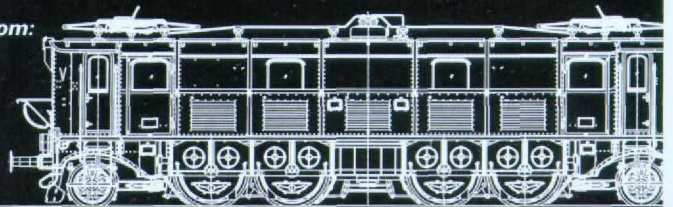
DRG E16, grau

DRG E16, grün

DB E16, grün

Alle ES1/E16-Modelle sind Ende 96 zur Auslieferung vorgesehen!

Jetzt reservieren!



Lemaco-Supermodell in präziser Messing-Handarbeit und als **Neuheit** für Spur HO-Modellbahner **auch für Wechselstrombetrieb** erhältlich.

Herstellung und Vertrieb: LEMACO SA, Postfach, CH-1024 Ecublens/Schweiz

oramen. Da ich selbst ein wenig fotografiere, meine ich auch die Qualität dieser Fotos und Bildausschnitte beurteilen zu können, die die MIBA veröffentlicht. Dabei handelt es sich m.E. jedesmal um exzellente Fotos, die nicht nur Lücken füllen oder den Heftumfang vergrößern sollen, sondern die mit fachkundigem Auge und viel Liebe zum Detail „geschossen“ wurden.

Christoph Matthias Reusch, Gechingen

MIBA 2/96, Leserbrief „Oberleitung“

Kompromisse nötig!

Zum Thema „Oberleitung auf Ausstellungsanlagen“ möchte ich einige Punkte zur Diskussion stellen.

Da die Anlagen in Teilstücken transportiert werden müssen, kommt nur eine demontierbare Oberleitung wie Sommerfeldt, Vollmer oder Märklin in Frage. Da aus Stabilitätsgründen nicht unter 0,5 mm Drahtstärke gegangen werden kann, sollte mal die umgekehrte Rechnung aufgemacht werden: 0,5 mm mal 87 ergibt 43,5 mm Fahrdrathstärke! Bei der „Industriefahrleitung“ federt nur der Pantograph, und die Gefahr, daß er anhängt und die Lok zum Entgleisen bringt, besteht latent. Nichts ist ärgerlicher, als wenn an einer Ausstellungsanlage dauernd von Hand eingegriffen werden muß.

Auf einer Clubanlage ergeben sich andere Voraussetzungen: Der Fahrdrath kann, da die Clubanlage fix ist, entsprechend dünn (0,3-0,5 mm Ø) ausfallen. Hier besteht zudem die Möglichkeit einer Abspannung. Mit der Abspannung erreichen wir noch eine zusätzliche Federung. Unter 0,3 mm Durchmesser kann man die Fahrleitung nicht mehr betriebssicher (Stromabfall, Anpreßdruck des Pantos, Kontakt Schleifstück/Fahrdrath) gestalten.

Modelleisenbahn besteht aus Kompromissen, d.h., das im Maßstab mögliche nachzubauen.

Eduard Manz, Volketswil/Schweiz

MIBA 4/96, Leserbrief zu Trix-Express

Werbung für den Schwenk

Als langjähriger Leser der MIBA bin ich ebenfalls langjähriger Anhänger und Sammler von Trix-Express-Produkten. Meinen Traum, einmal eine

betriebsfähige Anlage zu erstellen, hoffe ich bald zu realisieren. Um so größer war der Schreck, als vom „Begräbnis“ dieses Fabrikationsprogramms die Rede war, und nach dem Studium des Messeheftes (S. 136 f.) kann ich nun wieder „ruhig schlafen“ bzw. an meiner Anlage munter weiter planen und bauen, denn Trix-Express wird weiter produziert.

Wünschenswert wären Modelle für den internationalen bzw. grenzüberschreitenden Verkehr, die es ja in Minitrix-Größe in einer Vielzahl bereits gibt. Also nun bitte auch in H0.

Übrigens empfehle ich der Firmenleitung mehr und bessere Werbung für den „Umschwenk“ zu betreiben, denn mein Test in mehreren im Raum Hannover, sogar in Hannover selbst, liegenden Fachgeschäften bewies, daß die Kunden vom Weiterbestehen des Trix-Express-Programms noch nichts wußten! So habe ich dort in doppelter Funktion geworben, nämlich für die Firma Trix und auch für die MIBA.

Franz Prinz von Sachsen-Altenburg, Hodenhagen

Eine Lanze für Om

Rocos Schätzchen

Voriges Jahr kam die *Fama* an mein Ohr, daß die Mattern-Utz-Sonstwie-Alpenbahn Om bei Roco eine neue Heimat gefunden hat. Ich lernte das Produkt vor zehn Jahren kennen und hatte viel Spaß damit.

Nun besitze ich eine Lok, vier Wagen und einen Haufen Systemschienen mit Zahnstange und Flexgleis ohne in Spur Om. Ich war happy, als ich dann noch vom Ankauf durch Roco las, und begann, vor Frosteinbruch den Untergrund für eine echte Gebirgsbahn zu bauen. Das Material reichte gerade für eine große, steil verschlungene Acht, auf der die Bahn jetzt in zahnradgerechter Geschwindigkeit 95 Sekunden langsam unterwegs ist. Nachbarskinder finden das doof und haben es lieber, wenn ich am Froschteich die 2m-Nebenbahn wie den ICE sausen lasse, aber nicht immer müssen Kinder recht haben ... Jetzt sind die Gleise verlegt, und vorige Woche war Rollout.

Ich bin froh über diesen Hobby-schnörkel. Dem Konzept liegen einige blitzgescheite Ideen zugrunde. Es freut einen, wie sich die Lok mit ihren Magneten (!) an den Schienen festhält und

mit dem Zahnrad langsam Steilrampen hochzieht, mühelos mit vier Wagen.

Noch etwas: Gestern träumte ich, eine gütige Fee habe zugeschlagen, und es gäbe jetzt das gesamte H0-Sortiment in der idealen Größe der Spur Null. Das bleibt ein Traum, aber ich hoffe, daß der neue Besitzer weiß, was für ein Schätzchen er erworben hat.

Joachim G. Staab, Stackeden-Elsheim

MIBA 1/96, Test Fleischmann-03

Gut gemeint

Jetzt kommen wieder die ewigen Meckerer und Nietenzähler, wird der geneigte Leser denken, wenn er diese Zeilen liest. So ist das nicht gemeint: Daß Fleischmann Loks bauen kann, hat die Firma mit den Modellen der 39, 55 oder 56 bewiesen. Aber an der 03 vermisste ich ein paar Dinge, die die Lok auch nicht teurer gemacht hätten!

Der Lok fehlen z.B. Kolbenstangenschutzrohre, ein Pfennigartikel, den man hätte beilegen können. Es fehlen die Seilzüge zu den Ackermann-Ventilen, es fehlen die Fangbügel für die Treibstangen, es fehlen die Armaturen unter dem Führerhaus – was man da vorfindet, ist m.E. kümmerlich! Ich vermisste ganz besonders einen filigranen Barrenrahmen (typisch für diese Lok), und daß so etwas darstellbar ist, haben Piko und Liliput schon vor zehn Jahren bewiesen. Als sehr störend bei allen Fleischmann-Loks empfinde ich, daß die Radsätze so schwer auszubauen sind, um die Spurkränze abzdrehen oder gegen andere Radsätze auszutauschen. Ansonsten schließe ich mich dem MIBA-Fazit an!

Knut Frenzel, Kiel

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Im Sinne möglichst breiter Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

oder per Telefax:

09 11/5 1965 40



Foto: Lutz Kuhl

Cripple Creek, ein kleines Bergarbeiternest irgendwo in den Rocky Mountains. Wichtigste Verbindung zur Außenwelt ist die Schmalspurbahn, die auch jetzt noch – wir schreiben das Jahr 1937 – aus dem lokalen Leben nicht wegzudenken ist.

Nur wenige Jahrzehnte zuvor schossen hier am Fuß des Bear Mountain die ersten Häuser wie die Pilze aus dem Boden, nachdem ein Prospektor eine reiche Silberader entdeckte. Improvisation wurde damals großgeschrieben, und das galt dann auch für den Bau der kleinen Bahn.

Mick Redsell, ein in Großbritannien bekannter Modellbahner, setzte die Szenerie auf seiner H0-Anlage „Catfish Creek & Bear Mountain“ mit sicherem Blick für die Details um. Etwas ungewohnt die Spurweite des Vorbilds, sie beträgt 2 Fuß. Umgerechnet also nur 7 mm; Gleise und Weichen entstanden daher vollständig im Eigenbau. Das Foto wurde 1994 bei der Chatham Show aufgenommen.



Neues Teilstück der „Holstein-Anlage“ fertiggestellt

Ein Hafenmodul für Nienstedt

Die Modellbahn-Anlage „Nienstedt/Holstein“ wächst. Sie entsteht in Modulbauweise, so daß die einzelnen Abschnitte jeder für sich durchgestaltet werden können. Drei Teilstücke hat der Erbauer, Dr. Uwe Gierz, bereits in der MIBA vorgestellt.

Diesmal ist ein kleiner Hafen dran – natürlich mit allem, was dazugehört. Selbst der Schiffstyp, der damals in Holstein heimisch war, wurde genau als H0-Modell nachempfunden!

Es ist vollbracht, die Bauarbeiten sind eingestellt, ein sonniger Tag wurde zum Fotografieren ausgenutzt. So kann ich heute das nächste Teilstück meiner „Eisenbahn in Schleswig-Holstein“ vorstellen.

Thema

Spätestens beim Bau des Eiderkanals samt Schleuse (im H0-Maßstab) kam mir die Idee, daß einfach ein Hafen dazugehört. Hier ist die Eisenbahn nicht nur Staffage, die einfach vorbeifährt, sondern belebendes Element, das mit den Rangierbewegungen interessante Betriebsabläufe ermöglicht.

Das Thema Hafen hat mich schon als Kind fasziniert: Auf meiner ersten Anlage (damals noch Trix-Express) gab es einmal am Anlagenrand ein kleines Hafenbecken. Und auch die MIBA hat das Thema über die Jahre immer wieder aufgegriffen, zuletzt mit dem schönen Diorama vom Rheinhafen (Heft 5/95). Und außerdem ist mein Wohnort Plochingen nicht nur Eisenbahnknotenpunkt, sondern auch Hafenstadt am Neckar.

Nachdem das Thema also feststand, habe ich dann lange hin- und herüberlegt, wie so ein Stück Hafen an die anderen Anlagenstücke anzuschließen ist – rechtwinklig zur Strecke mit Anschluß an die durchgehende Bahnlinie, oder wie sonst? Bis mir dann die Idee kam, einfach das durchgehende Hauptgleis vom Bahnhof Nienstedt als Hafenzufahrt zu verlängern. So liegt der Hafen also in direkter Verlängerung vom Bahnhof.

Die Größe des Teilstücks beträgt – wie schon bei den Streckenmodulen – 100 x 40 cm. Ich habe hier noch stärker als bei den anderen Teilen den Ausschittcharakter betont. So sind die beiden Häuser nur zur Hälfte vorhanden, bilden aber am hinteren Rand mit dem Holzzaun dazwischen so eine Art Kulisse.

Das Schiff

Zum Thema Eiderhafen gehört auch ein passendes Schiff. Da es hierfür zwangsläufig nichts Entsprechendes zu kaufen gibt, war ich hier auf totalen Selbstbau angewiesen. Ich mußte mich sozusagen auf die schwankenden Planen begeben ...

Ein besonders typisches Fahrzeug für den Eiderkanal war die sogenannte Eiderschnigge, ein sehr breites, dabei aber flaches Frachtschiff. Von die-