

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mattenweise Ladegüter



S. 98

Februar 1998 · B 8784 · 50. Jahrg.
DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 15 000 · hfl 15,- · lfr 270,-
<http://www.miba.de>

50 Jahre MIBA
1948-1998

Brawa-E-95 im Test Der grüne Riese



Neues aus dem Norden
S. 92



Riesenanlage in den USA

Modellbahn-Gigantismus

Schwerpunkt: Baugröße N

Gebäude, Gleise, Fahrzeuge

Wenig Aufwand – viel Auslauf

Mehr Masse, mehr Schwung



> 02

Größe ist relativ. Das ist nicht gerade eine der Weisheiten des Konfuzius, ebensowenig wie der Sponti-Sinnspruch „Auch Zwerge haben klein angefangen“. Beides gilt beispielsweise für die MIBA: Fast gleichzeitig mit „Spiegel“ und „Stern“ entstand unsere Zeitschrift „Miniaturbahnen“, die als MIBA – dem allgemeinen Aküfi, dem Abkürzungsfimmel, folgend – rasch zum, wie ein Szenebeobachter treffend formulierte, „Zentralorgan der Bahn-Miniaturisten“ avancierte. Aber was

ten, werden wir nie erfahren. Sie erfahren dafür ab S. 10, daß Modellbahn-Megalomanie offenbar keine Grenzen hat. Die größte Anlage Deutschlands – lächerlich! Die mächtigste Modellbahnschau Europas – Peanuts! (Trotzdem mehr dazu in der nächsten MIBA.) Ein gewisser Bruce Williams realisierte irgendwo zwischen New York City und Philadelphia (s)einen typisch amerikanischen Traum: ein modellbahnerisches Disneyland mit einer HO-Anlage von der Größe eines Football-Feldes als Hauptattraktion.

In nur sechs Jahren hat Bruce Williams seine Mammut-Modellanlage errichtet. Unsereiner braucht allein für die Planung seiner Bonsaibahn auf acht Quadratmetern länger. Größe ist relativ ... Ob Herr Williams eigenhändig die Pfosten und Latten seines Anlagenunterbaus zusammengezimmert hat – wir wissen es nicht. Ob er selbst die vielen Gebäude und Brücken gebaut hat – wir waren nicht dabei. Ob er im Schweiß seines Angesichts Pfund für Pfund einer unvorstellbaren Menge von Spachtelmasse zu Modellgelände geformt hat – wir müssen es glauben. Denn die Zahlen sind von unseren Kollegen vom Model Railroader, denen wir Text und Fotos verdanken, verbürgt. Sicher ist jedenfalls: Auch Herr Williams hat einmal klein angefangen, mit einer Anlage im Modellbahnkeller ...

Wir wollen es jedem einzelnen überlassen, ob er sich für eine Art von Modellbahnerei begeistern kann, deren Ergebnisse sich in schierer Größe darstellen, oder ob er lieber im intimen Kämmerlein Teilstück für Teilstück seine überschaubare, ganz persönliche Modellbahnwelt verwirklicht (wie es z.B. Dr. Uwe Gierz einmal mehr ab S. 92 praktiziert). Unbestreitbar ist jedoch das Werk von Bruce Williams eine Sensation mit Rekordausmaßen, und es ist mit seinem persönlichen Schicksal verknüpft. All das erzeugt Aufmerksamkeit, es produziert Schlagzeilen, es stellt Öffentlichkeit her, wie sie der Modellbahn heute nur noch selten zuteil wird. Jedes Jahr lassen sich hier viele tausend Besucher vom Reiz der kleinen Eisenbahnen faszinieren. Die meisten von ihnen kennen vorher kaum den Model Railroader, geschweige denn die MIBA, lesen aber dafür um so eifriger Automagazine und Yellow-Press-Gazetten ...

Thomas Hilge

Mega-Modell Bonsai-Bahn

sind schon 40000 oder 50000 Leser gegen das Millionenpublikum von Nachrichtenmagazinen, Regenbogenblättern oder gar Autoclub-Postillen?

Auch der Modellbahnredakteur hat mal klein angefangen, als Volontär nämlich. Da haben ihm alte Hasen wichtige Handwerksregeln für sein späteres Berufsleben eingebleut. Zum Beispiel die folgende: „Hund beißt Mann“ sei keine Schlagzeile, sondern – je nach Ausmaß der Bißverletzung – allenfalls ein Fünfzeiler für die Rubrik „Vermischtes“; dagegen ließe sich „Mann beißt Hund“ selbst dann in Acht-Zentimeter-Lettern vermelden, wenn das arme Tier schadlos bliebe. Was lernen wir daraus für den Redaktionsalltag? Nichts, denn so sehr wir uns den Kopf zerbrechen: etwas Besseres als so ergreifende Überschriften wie „Neues aus dem Norden“ oder „Umbausatz für die Stainz“ ist uns nicht eingefallen. Hinter den Berichten aus Modellbahners Bastelgruft verbergen sich eben nur selten menschliche Malheure oder tierische Tragödien (oder erfahren wir nichts davon?), weltbewegende Superlative oder erdbebenmäßige Sensationen.

Gleichwohl: Diesesmal hätten wir eine echte Chance gehabt. Ob Schlagzeilen wie „Anlage auf 4900 qm – Amerikaner verspachtelt 45 Tonnen Gips“ oder „350 Brücken, 4000 Gebäude, 13 km Gleise – die größte Anlage der Welt“ die Auflage dieser MIBA gehoben hät-

Die E 95 von Brawa zählt zu den unbestrittenen Topneueheiten der Modellbahnsaison; Gerd Peter setzte den Ellok-Oldtimer für den Titel der Februar-MIBA in Szene. Die kleinen Bilder von Horst Meier und Dr. Uwe Gierz verweisen auf modellbahnpraktische Beiträge zu den Themen Ladegüter und Anlagenbau.



/Original METAKIT® MICRO-EDITION '97

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



BAY. BXI ZWILLING, DRG BR 36
3 bayerische Versionen
2 Reichsbahnversionen
SOFORT LIEFERBAR!

ÖSTERREICHISCHE 110
ORIENT-EXPRESS-LOKOMOTIVE
Noch einige lieferbar!



DRG DB 05001 & 05002
2 Bundesbahn-Versionen
4 Reichsbahn-Versionen
Ab Anfang 1998 lieferbar!

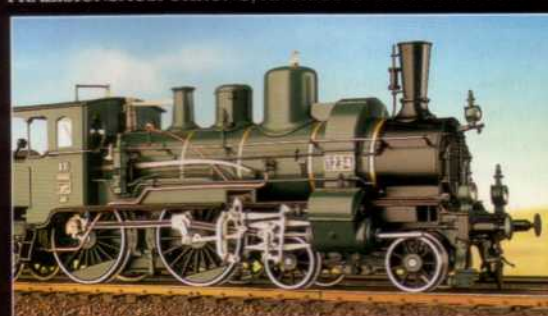


DB BR 05 001 & 05 002 „WELTREKORD-LOKOMOTIVE“



DRG DB BR 05 003
1 Reichsbahn-Kohlenstaubversion
2 Reichsbahn-
1 Bundesbahn-Version

PRÄZISIONSAUSFÜHRUNG, ANTRIEB IN DER LOKOMOTIVE!



SUPERDETAIL BAY. B XI ZWILLINGSVERSION!

Internet Websites! <http://www.micro-metakit.com>.

MICRO-Prospektsatz 1998/99!
kostenlos anfordern

/Original
MICRO-METAKIT®
/Messingmodelle in Museumsqualität
POSTFACH 1141, D-84004 LANDSHUT/BAYERN

☎ 0 87 84 / 7 42 · FAX 0 87 84 / 6 74

MICRO-AUSSTELLUNGSRAUM/SHOWROOM MÜNCHEN-FREIMANN
Rappoltsteinerstraße 13 · D-80939 München-Freimann

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

Freitag 14:00 – 20:00 Uhr u. Samstag 10:00 – 16:00 Uhr

92 Nebenbahn in Schleswig-Holstein, Epoche 1 – auf diesen kurzen Nenner läßt sich das Thema der in Teilstücken entstehenden H0-Anlage von Dr. Uwe Gierz bringen. Das besondere Flair der flachen, norddeutschen Landschaft hat der Erbauer auf seinen Modulen hervorragend eingefangen. Diesmal stellt er die Motive „Wassermühle“, „Windmühle“ und „Bahnwärterhaus“ vor. *Foto: Dr. Uwe Gierz*



42 Sinnfällig demonstriert hier mm, daß es mit dem MIBA-Jubiläums-Projekt „Vogelsberger Westbahn“ kräftig vorangeht. Mit eigener Hand schraubt er die Tragwinkel an die Wand. In dieser Folge entsteht der gesamte Unterbau einschließlich der Segmentkästen. *Foto: Jan Bruns*

25 Fünf H0-Vertreterinnen der Baureihe 101 im MIBA-Test! Bernd Zöllner zeigt Stärken und Schwächen der drei Gleich- und zwei Wechselstrommodelle auf. *Foto: gp*





MIBA-SCHWERPUNKT
Baugröße N

Des Kaisers neue Häuser	
- diesmal in N	66
Gebäude aus Karton	72
Münchener Schmankerl	75
Überarbeitete Zehn (Arnold-10)	76
Kleiner „Holzroller“ (Brawa-242)	78
Alte PreuBin aufgestylt (93.5)	80
Weiche Hardware	82

MODELLBAHN-ANLAGE

Die phantastische Welt	
der „Northlandz“	10
Neues aus dem Norden	92

VORBILD + MODELL

Grüner Doppelriese (E 95)	16
---------------------------	----

NEUHEIT

Preußisch elektrisch (ES 6)	22
-----------------------------	----

MIBA-TEST

Quintett komplett (101-Vergleich)	25
-----------------------------------	----

WERKSTATT

Mehr Schwung	30
--------------	----

MIBA FORUM

Lösungen auf der Spur	34
-----------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Low-cost Digital	36
------------------	----

50 JAHRE MIBA

Einer von drei „Makaros“	39
Die MIBA im Februar	40
Projekt Vogelsberger Westbahn (2):	
Mit Stahlnetz und doppeltem Boden	42
Pioniere der Modellbahn (2)	50
Darüber lacht Amerika	52

MODELLBAU

Die Meckenheimer Glaswerke (3)	86
--------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

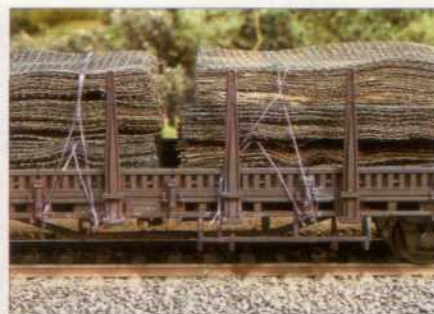
Stahlsandwiches	98
Umbausatz für die „Stainz“	102

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Kleinanzeigen	54
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	61
Bücher/Videos	62
Neuheiten	108
Impressum · Vorschau	122



16 Eine beeindruckende Doppellok für schlesische Gebirgsstrecken, so läßt sich die Vorbild-Ellok E 95 aus der Vorkriegszeit kurz charakterisieren. Das optisch hervorragend gelungene Brawa-H0-Modell des „grünen Riesen“ hat indes einen eher konventionellen Antrieb, wie unser Test zeigt. *Foto: MK*



98 Baustahlmatten sind beim Vorbild ein nicht eben seltenes Ladegut. Horst Meier beschreibt anschaulich Anfertigung und vorbildgerechte Verladung im Modell. *Foto: Horst Meier*

Enttäuschendes Spitzen- erzeugnis

In MIBA 4/97 (Trix – eine kurze Chronik) wurde auf S. 98 der Zug recht pauschal bewertet: „...zählen ohne Übertreibung zu den Spitzenerzeugnissen der Modellbaukunst“. Diese Bewertung kann ich uneingeschränkt allerdings nur für die Wagen gelten lassen, nicht jedoch für die Lok des Zuges. Denn die S 10 weist Schwächen auf, die nicht das Prädikat „Spitzenerzeugnis“ rechtfertigen.

Ihr größtes Minuskonto sammelt sich die Lok bei den Fahrleistungen. Ausgestattet mit einem Glockenankermotor, läuft die Lok zwar nach gewisser Einfahrzeit weich an, läßt aber das bei diesem Antriebskonzept zu erwartende Auslaufverhalten vermissen.

Konkurrenzmodelle mit einem Schwungmassenantrieb wiesen hier erheblich bessere Fahreigenschaften auf. Der Lok fehlt ganz einfach das hierzu passende Getriebe. Daß die Lok auch noch ein recht undynamisches Fahrverhalten an den Tag legt, verwundert ebenfalls. Bei Einfahrt in engere Kurven treten Hemmeffekte auf, die sich unter Wagenlast noch erheblich verstärken. Eine gleichmäßige Zuggeschwindigkeit erfordert ständig die Hand am (elektrischen) Regler. Dies ist um so mehr erforderlich, wenn der Zug auch Steigungsabschnitte zu bewältigen hat, denn hier offenbart das „Spitzenerzeugnis“ sein größtes Manko: es kann den Zug über eine 5%-ige Rampe nicht befördern.

Neben den frustrierenden Fahrleistungen fallen die optischen Mängel kaum noch auf. Hier stören vor allem

die immer noch zu breiten Radreifen. Ebenfalls recht störend wirkt der kloßige Schleifersockel zwischen den Tenderdrehgestellen, der zumindest bei der Trix-S-10 hätte vermieden werden müssen. Hierbei wird auch deutlich, daß ein Modell nicht hundertprozentig „systemübergreifend“ verwertet werden kann, zumal es sich bei der S 10 um ein hochwertiges Sammlermodell und nicht um eine Spielzeuglok handelt.

Sofern Trix ein Katalogmodell dieser Lok in Form einer DRG plant, sollten zumindest die fahrtechnischen Mängel beseitigt werden, damit die Verärgerung unter den Kunden nicht noch größere Dimensionen annimmt.

Stephan Schenk, Bad Soden

MIBA 10/97, Leserbrief Euro

Übervorteilt?

Ich glaube, daß ein Großteil des teilweise eklatanten Preisunterschiedes zwischen Deutschland und Österreich nicht durch den Fachhandel selbst verursacht wird, sondern durch die sogenannten Generalimporteure. Diese können nach Gutdünken die Einzelpreise festlegen, und der Einzelhändler hat diese dann zu verlangen.

Ganz gewaltige Preisaufschläge ergaben sich dabei bei sogenannten Ländermodellen, die zum Großteil von den Generalimporteuren in Auftrag gegeben werden.

Es wird zwar behauptet, diese sehr teuer verkauften Modelle gäbe es nur in Österreich, wenn man dann aber auf großen Messen sieht, zu welchen günstigen Preisen dieselben Sondermodelle

in Deutschland angeboten werden, fühlt man sich, wenn man dieses zu weit überhöhten Preisen bei uns bezogen hat, stark übervorteilt.

Wilhelm Putz, Bad Ischl/Österreich

MIBA-Spezial 33, Mittlere Lösungen

Spinnengewebe von Drähten

Ihr Plädoyer für mittlere Lösungen möchte ich in keiner Weise schmälern. Auch ich bin kein großer Rechner. Trotzdem ist Ihre Lösung mit ca. DM 7,- pro Weiche recht teuer. Bei meiner Verkabelungsart kostet der dreipolige Schaltdraht ca. DM 35,- je 100 m. Das sind gerade mal 0,35 DM pro Meter (dreiadrig = 3 m Einzeldraht). Um auf DM 7,- zu kommen, rechne ich wie folgt:

2 Tasten à DM 0,70 = 1,40 DM

8 m Draht (dreiadrig) = 5,60 DM

Kleinmaterial wie Lötzinn ist dabei zu vernachlässigen. Bei zweiadriger Verkabelung mit gemeinsamer Masse ist das Verhältnis zugunsten der steinzeitmäßigen Verkabelung noch günstiger. Da muß eine Anlage schon sehr umfangreich sein, wenn die Entfernung zwischen dem Stellpult und den Weichen im Durchschnitt 8 m betragen soll. Überlegen Sie bitte, wo bei einer Standard-Heimanlage (ca. 4 x 1,5 m) da eine Einsparung herkommen soll, zumal der „Hauptbahnhof“ mit den meisten Weichen sowieso nahe beim Stellpult liegt? Abgesehen vom Zeit-

aufwand für den Bau der Codier-Einrichtung. Aus ebendiesem Grund halte ich bei kleinen und mittleren Digital-Anlagen (ohne Computersteuerung) die digitale Weichenschaltung gegenüber einem Gleisbild- oder Tastenstellpult (Eigenbau) für überteuert und damit unrealistisch. Zumal durch den Anschluß der Weichen an die Decoder unter der Platte ein Spinnengewebe von Drähten entsteht, bei kaum geringerem Draht-Aufwand als bei direkter Verkabelung.

Walter Zöller, Bad Homburg

MIBA 11/97, Funksteuerung

Kleinere Akkus

Der sehr interessante funkgesteuerte Akkubetrieb ließe sich vielleicht noch verbessern.

Legt man die Maximalspannung des Lehmann-Fahrgerätes konstant an das Gleis, so können die Lok-Akkus über einen Vollweggleichrichter mit Ladeschaltung während der Fahrt und bei Stillstand gepuffert werden. Das bringt zwei Vorteile. Die Akkus werden erheblich kleiner, da sie ja nur an den schlechten Kontaktstellen im Gleis Strom liefern müssen. Sie brauchen nur einmalig, zu Beginn der Saison, geladen zu werden.

Ich verwende ein solches Fahrzeug (ohne Funk, mit Handschalter) zum Sommerstart meiner HO(!)-Gartenschleife, um die Schienen für die dann folgenden Normalloks blankzufahren. In der HAMO-V 200 sitzt ein kleiner 9-Volt-Akkublock.

Klaus Bandekow, Berlin

MIBA 12/97, Bausatz der G7.1

G7.1 statt G7.2

Mit Interesse habe ich Ihre Besprechung des Model-Loco-Bausatzes der BR 55⁰⁻⁶ gelesen. Die Basteltips waren für den Zusammenbau sehr wertvoll.

Allerdings wird die Baureihe als preußische G7.2 bezeichnet. Dies war jedoch die Verbund-Variante der G7, die bei Model Loco auch erhältlich ist (Art.-Nr.: ML 233, im Model Loco-Katalog übrigens fälschlich als 55⁰ bezeichnet. Richtig wäre 55⁷⁻¹³). Bei dem neuen

Bausatz handelt es sich dagegen um die einfache Ausführung als G7.1.

Peter S. Hiebel, Köln

Anm. der Red.: Sie haben völlig recht, es ist eine G7.1. Aber wenn sich mal etwas falsch im Gedächtnis festgesetzt hat, ist man einfach machtlos ... MK

MIBA 12/97, Erfolgreiche Kontaktpflege

Nachtrag

Der Bericht ist gut, aber nicht komplett. Die Firma Fleischmann bietet die Schienenreinigungslök auch in HO als BR 218 an, konventionell und digital. Schön ist, daß die Fa. Verbeck Ihr Lob erhält. Jedoch müßte man auch die motorisierten Schleifwagen der Fa. Lux vorstellen, die auch einen Schienenstaubsauger für HO + N herstellen.

Diese Wagen gibt es auch für alle digitalen Systeme, und sogar für Trix Express. Sie sind zwar auch teuer, aber haben auch viel zu bieten. Der Schleifwagen ist der einzige, den man auch für Oberleitung benutzen kann. Ferner gibt es noch den schweren Schleifwagen der Fa. Krause, der auch nicht zu verachten ist.

Man findet die Produkte oft nicht im Fachhandel, aber ein „guter“ Fachhändler muß auch in der Lage sein, dem Kunden solche Sachen zu offerieren oder zumindest bestellen können.

Oliver Weick, Köln

MIBA 12/97, Spurwechsel

Segment, nicht Modul

Seit 1969 habe ich die MIBA, und ich lese sie immer wieder gerne. Waren es Anfangs die Artikel, so erfreuen sich heute die Leserbriefe meiner großen Beliebtheit.

Jetzt ist es passiert, daß Ihr das Haferl zum Überlaufen gebracht habt! Angefangen hat der Ärger bereits mit der Vorschau in MIBA 11/97. Großspurig kündigt Ihr den Bericht über einen Modulbahnhof an. Und was ich kommen sah, erfüllte sich tatsächlich: Von Modul keine Spur. Um eines einmal klarzustellen: Ein einzelnes Modul muß bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um sich so nennen zu dürfen:

- genormte Gleisanlage;
- genormtes Endprofil;
- genormte Stecker und -belegungen für Fahr- und Steuerstrom.

Eine Modulanlage besteht aus mehreren Modulen, die wahlfrei angeordnet werden können – eine Modulanlage kann bei jedem Aufbau anders arrangiert werden. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, handelt es sich um teilbare Anlagen. Diese können immer nur in der dafür vorgesehenen Reihenfolge aufgebaut und zusammengefügt werden. Solche Anlagen nennt man Segmentanlagen.

Um nochmals auf den Artikel zu sprechen zu kommen. Das, was Ihr zeigt, ist ein Segmentbahnhof, welcher aus vier Segmenten besteht – alles klar? – ich hoffe doch. Eine Bitte: Ihr habt ein gutes Modul-Sonderheft gemacht. Gebt jedem Redakteur ein kostenloses Exemplar zur persönlichen Weiterbildung. Sonst erhebt Ihr doch auch den Anspruch, kompetent zu sein?

Franz Fohler, Neukirchen

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 19 65 40

E-mail: redaktion@miba.de

Shay-Aktion im Internet!

Erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt! So erging es uns jedenfalls mit dem in MIBA 11/97 angekündigten Internet-Film, der die Bachmann-Shay in Bewegung zeigen sollte. Auf unserer Homepage suchten Sie vergeblich nach dem Link, und auf der Liliput-Homepage fand sich lediglich der lapidare Hinweis: „Das Dokument würde 60 MB groß werden.“ Das hätte Ladezeiten von mehreren Stunden bedeutet!

Jetzt kann man aber eine gekürzte und komprimierte Fassung des Films von immerhin 94 Sekunden Länge direkt von der Homepage der MIBA laden. Das Dokument ist 5 MB groß, die Ladezeit beträgt je nach Hardware 10 bis 20 Minuten. *MK*



Foto: Gerhard Peter

*S*chnell weg da! Weg da! Weg!
 Mach Platz, ich will zu meinem Zug.
 Wir sind spät dran,
 die Zeit sie drängt, der Schaffner winkt.

*S*chnell weg da! Weg da! Weg!
 Es tut uns schrecklich leid.
 Wir schaffens kaum,
 der Weg ist ja noch weit.

*Wir haben kein Minütchen, kein Sekündchen mehr.
 Wir müssen uns beeilen,
 komm leg noch zu, noch einen Zahn,
 es ist für uns die höchste Eisenbahn.*

Frei nach Herman van Veen: gp

*Die Spielwarenmesse steht schon vor der Tür.
 Wir wollen es schnell wissen.
 Welche Neuheiten steh'n ins Haus,
 die wir beim Händler schnell kaufen wollen.*



Auf dem 1,6 Kilometer langen Rundgang durch, über und um „Northlandz“ herum hat der Besucher atemberaubende Ausblicke auf die Anlage. Mal befindet er sich über einer metertiefen Schlucht, eine anderesmal am Fuß der bis zu zehn Meter hohen Modellberge. Der Erbauer, Bruce Williams, hat natürlich versucht, typisch amerikanische Landschaften nachzubilden, in denen typisch amerikanische Fahrzeuge wie jene der Amtrak (links) verkehren. *Alle Photos: Dave Frary/ Model Railroader*

Die größte Modellbahnanlage der Welt

Die phantastische Welt von „Northlandz“

500 000 Modellbäume, 4000 Gebäude, 350 Brücken – und 135 ständig fahrende Züge auf Geisen mit einer Gesamtlänge von fast 13 Kilometern. Das sind nur einige der Superlative, mit denen die gewaltige Schauanlage „Northlandz“ aufwarten kann. Eine Fotoreportage aus dem US-Bundesstaat New Jersey.

Unter den Modellbahnern an der amerikanischen Ostküste hatte Bruce Williams schon einen legendären Ruf, lange bevor er mit dem Bau von „Northlandz“ begann. Seit 1972 betrieb er ein Hobbygeschäft, und im gleichen Jahr fing er an, sein neues Haus zu bauen. Rasch füllte sich das Kellergeschoß mit einer riesigen Anlage: Landschaften, die vom Boden bis zur Decke ragten, mit beeindruckenden Brückenbauten, die Täler und Schluchten, Flußläufe und Straßen überspannten.

Als einige Freunde Bruce dazu überredeten, seine Anlage der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, nahm das Schicksal seinen Lauf: Bruce mußte für das Publikum einen separaten Eingang zu seinem Kellerraum schaffen, und da er also gerade einen Bagger zur Hand hatte, entschloß er sich, den Platz für einen zusätzlichen, noch größeren Kellerraum auszuheben. Die Kelleran-

lage wuchs und wurde noch ausgefeilter, immer mehr Besucher kamen. Ein weiterer Raum kam hinzu, und schließlich ein vierter und ein fünfter.

Bis zu 1500 Besucher täglich wollten das Werk von Bruce Williams damals sehen und natürlich die „model railroad show“, die sich auf ihm abspielte. Schließlich spielten die Versicherungen nicht mehr mit und kündigten die Policen; Bruce mußte seine sensationelle Schau dichtmachen. Damals war er sich nicht sicher, ob er die größte Modellbahnanlage der Welt gebaut hatte – heute ist es müßig darüber zu diskutieren, denn „Northlandz“ ist fünfzehn Mal größer.

Anlagenfläche 4900 qm

Das Abenteuer „Northlandz“ begann für Bruce Williams, als er zusammen mit seiner Frau im Jahr 1990 nahe dem Ort Flemington im US-Bundes-

