

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

**Juli 2002**

B 8784 · 54. Jahrgang

**Deutschland € 6,50**

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien € 8,80 · BeNeLux. € 7,50

Portugal (cont) € 8,50 · Schweden skr 90,-

[www.miba.de](http://www.miba.de)

Neuheiten unter der Lupe

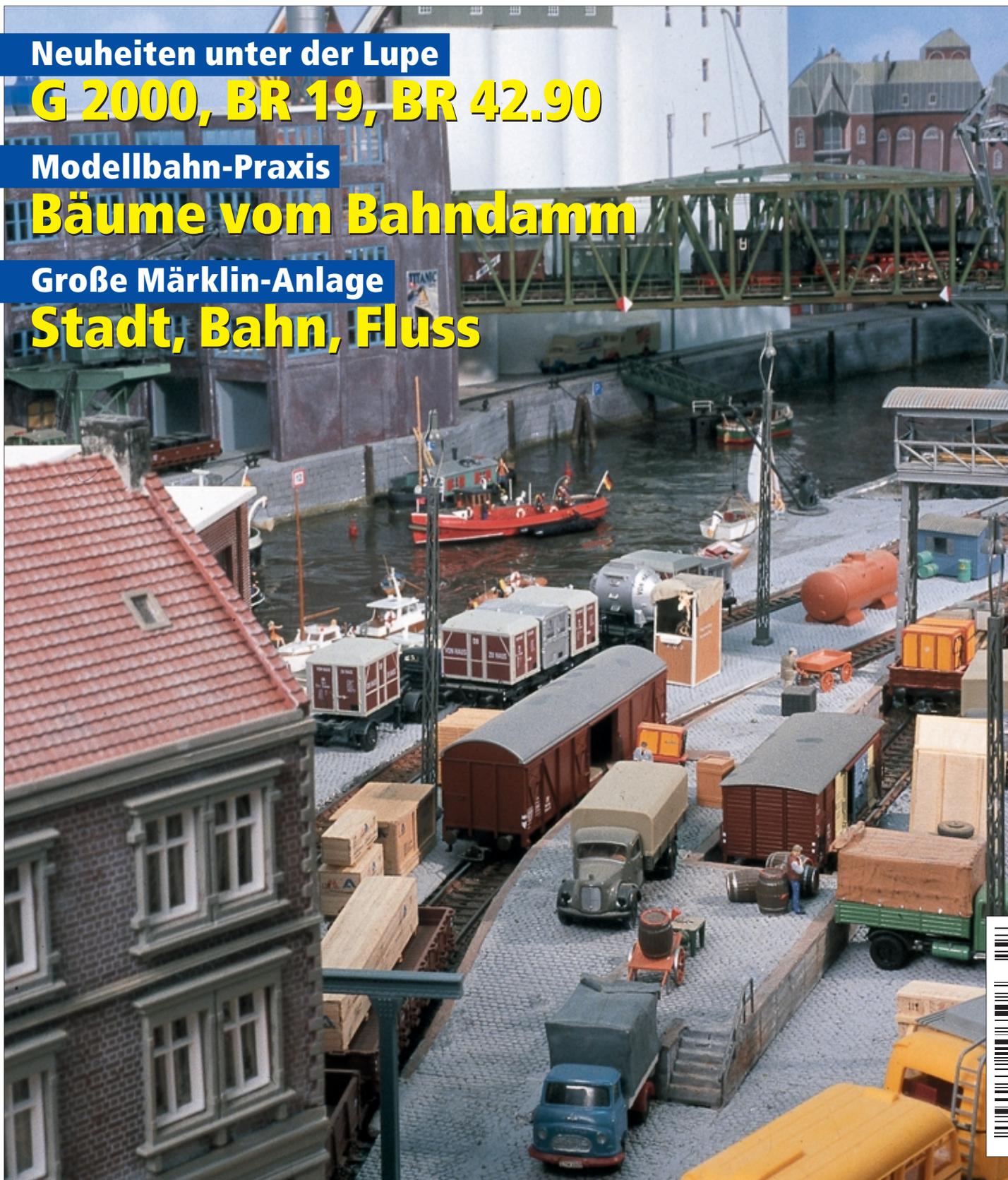
**G 2000, BR 19, BR 42.90**

Modellbahn-Praxis

**Bäume vom Bahndamm**

Große Märklin-Anlage

**Stadt, Bahn, Fluss**



Schwerpunkt: Feldbahnen ● Märklin-Anlage: Stadt, Bahn, Fluss ● Neuheiten: 19.0, G 2000, 42.90 ● Vorbild: Bildungs-Fragen



Auf allmonatlich durchschnittlich 120 Seiten so gut wie jeden Aspekt der Modellbahnerei zu würdigen und zu durchleuchten: so schwer sollte das eigentlich nicht sein. Und gerne wollen wir es dabei möglichst allen Modellbahnern und jedem Leser recht machen. Das ist aber leichter gesagt als getan, denn in der Praxis ist der Umfang der MIBA leider endlich – und am Ende ist immer von allem zu wenig drin.

## Von allem zu wenig

Nicht alle Wünsche, Erwartungen, Nischen bedienen zu können ist eine Erfahrung, die selbst Händlern mit 20 000 Modellbahnartikeln am Lager nicht fremd ist. Da wird die oft gepriesene Vielschichtigkeit unseres Hobbys schnell zum Fluch, vor allem für Einsteiger und Unentschlossene. Die starren in die Schaufenster und Kataloge wie der König der Löwen auf die Zebraherde: Alles so schön bunt hier, kann mich gar nicht entscheiden!

Genau so geht es manchmal der MIBA-Redaktion, wenn sie die neueste Ausgabe plant und zusammenstellt. Was gehört hier hinein, was kommt in der darauffolgenden MIBA, was fliegt raus? Neuheiten und Tests sind ein Muss, Anlagenberichte auch, Planung und Bau sowieso, Modellbahnpraxis ist Pflicht, Digitales ist modern und der Themenschwerpunkt eine beliebte Tradition, von ständigen Rubriken wie Leserbriefen, Veranstaltungsterminen und Rezensionen mal ganz abgesehen. Im Nu wären 150, 160, 170 Seiten ebenso prall wie bunt gefüllt – und unser Controlling wäre auf 180.

Also: Vielfalt mit Limit heißt die Devise, nicht undifferenziert bunt will die MIBA sein, sondern allenfalls farbig.

Farbe zu bekennen heißt Themen auszuwählen, Schwerpunkte zu setzen, Trends aufzuspüren, konkrete Erwartungen zu erfüllen oder auch zu enttäuschen – immer in der Hoffnung, den gnädigen Geschmack des Publikums zu erraten und zu treffen.

Das kann leicht daneben gehen. Schließlich gibt es sieben gängige Baugrößen mit jeweils vier Spurweiten und wiederum jeweils fünf Zeitepochen, in denen die Modellbahn spielen kann, betrieben von einem der beiden dominanten Steuerungssysteme oder einer Digitalsteuerung nach Motorola-, DCC-, Selectrix- oder Sonstwie-Norm – ergibt summa summarum mindestens 420 mehr oder weniger große Nischen, in denen die absonderlichsten Modellbahngewächse bunte Blüten treiben.

Sie interessieren sich für eine Feldbahn, Baugröße 1f, Epoche IIIb, mit Selectrix betrieben? Das ist nicht gerade massenkompatibel. Aber vielleicht werden Sie in dieser MIBA-Ausgabe trotzdem fündig. Unser Schwerpunkt „Feldbahn“ (ab S. 39) zeigt nicht nur die erstaunlich bunte Vielfalt an Herstellern, die Feldbahnmodelle in den diversen Baugrößen liefern, sondern präsentiert auch ganz konkrete Umsetzungsvorschläge – als eigenes Feldbahnthema aber auch als zusätzlicher Farbtupfer für eine bestehende Anlage.

Sie wollen lieber schöne Bilder von einer großen Märklin-Anlage sehen? Sie wollen wissen, wie andere Hobbykollegen ihre Anlagen bauen? Oder wie aus Pflanzen vom Bahndamm sehr ansehnliche und vor allem spottgünstige Modellbäume entstehen? Sie brennen darauf zu erfahren, wie sich Gützolds „Sachsenstolz“ und die G 2000 von Mehano im MIBA-Test geschlagen haben? Auch dann werden Sie auf den folgenden Seiten fündig – schön wäre es, wenn Sie nach dem Umblättern der letzten Seite sagen würden: Schade, dass die MIBA zu Ende und noch so viel Monat übrig ist bis zum Erscheinen der nächsten Ausgabe.

*Thomas Hilge*

Stadtlandschaft mit Binnenhafen – das hat Frank Lehmann zum Thema seiner raumfüllenden Märklin-Anlage gemacht. Ihr und Bruno Kaiser verdanken wir nicht nur das Titelmotiv der Juli-MIBA, sondern auch den ausführlichen Anlagenbericht ab S. 10.





## PS-1 40 Fuß mit 8-Fuß-Tür



4047 FDDM&S #12297 \$28.45

Complete list of all cars available upon request

4017	Minneapolis, Northfiels & Southern #1050	\$28.45	Released Jan. 2001
4019	La Salle & Bureau County #170685	\$28.95	Released April 1998
4025	Maryland & Pennsylvania #3165	\$27.95	Released Aug. 1998
4031	Chicago & Eastern Illinois #65569	\$27.95	Released Sep. 1998
4045	Akron, Canton & Youngstown #845	\$28.45	Released June 1999
4047	Fort Dodge, Des Moines & Southern #12297	\$28.45	Released Dec. 2000
4049	Green Bay Western #806	\$29.95	Released Oct. 2000
4050	Chicago Great Western #5325	\$28.95	Released Nov. 2000
4053	New York Susquehanna & Western #414	\$28.95	Released July 2001

Kadee® Quality Products Co. 673 Avenue C, White City, OR 97503-1078 U.S.A.  
Tel: (541) 826-3883 • Fax: (541) 826-4013 • http://www.kadee.com

## Über 200 Modelle Vitrinen in großer Auswahl

- Sammler- und Glasvitrinen
- Glasbausysteme und Vitrinen auf Sonderanfertigung

Die hier abgebildete Vitrine bieten wir Ihnen zum Sonderpreis an!

Maße:  
80 x 37 x 180  
Vitrine auf  
Rollen u.  
Schiebetüren

Art. EVI-17  
Sockel weiß  
oder schwarz

330,- €  
zzgl. MwSt  
+ Fracht



Katalog und  
Preisliste  
anfordern!

### PRESENTS VITRINEN

Schäferstraße 46 • 59174 Kamen  
Telefon 0 23 07/96 37 91 • Telefax 0 23 07/9 10 91 82  
e-mail catalog@presentsvitrinen.de  
www.Presentsvitrinen.de

**Presents**

## MONDIAL - Vertrieb

M. Brämer · Am Beckerfeld 12 · 58456 Witten

Tel. 0 23 02 / 97 23 21 · Fax: 0 23 02 / 97 23 22

Internet: www.mondial-braemer.de

**SYSTEME  
LAUER**

### Wir sorgen für Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage.

Schattenbahnhof- und Blockstellensysteme für den Analog- und Digitalbetrieb. Kehrschleifen- und Pendelautomatik, Leistungsfahrerregler für Großbahnen, elektronische Umschalter von Gleich- auf Wechselstrom und weitere Produkte. Unser Katalog ist gegen Einsendung von € 4,10 (DM 8,-) in Briefmarken erhältlich.

## Schreiber-Bogen KARTONMODELLBAU

Große Auswahl  
an Modellen für  
die Eisenbahn!

Stellwerk Poseneck  
Spur H0, 11 x 6 x 9 cm  
€ 3,90, Best.-Nr. 583

AUE-VERLAG · 74215 Möckmühl  
Tel. 06298/1328 · Fax 06298/4298



## Faszination Gotthardbahn

Reichelshofen 28 • 91628 Steinsfeld  
Tel.: 0 98 65 / 94 18 98

die  
etwas andere  
Modellbahnschau!

Eine riesige Modellbahnanlage, eine der größten in Deutschland und auch in Europa, ist derzeit in einem ehemals bäuerlichen Anwesen im Steinsfelder Ortsteil Reichelshofen im Entstehen. An dem gigantischen Projekt wird inklusive Gebäude-Umbaus schon seit gut einem Jahr gearbeitet und auch zur Eröffnung im Frühjahr 2003 ist es längst nicht vollständig fertig. "Aber unsere Anlage wird auch in diesem Ausbaustadium eine Attraktion sein, die weit und breit ihresgleichen sucht," verspricht Initiator und Betreiber.



Eröffnung:  
Frühjahr 2003

Besichtigungstermine:  
ab 17.08.2002  
Mittwoch 14-18 Uhr  
Freitag 10-18 Uhr  
Samstag 10-18 Uhr  
Sonntag 10-17 Uhr

**10** Irgendwo im Ruhrgebiet liegt die imaginäre Stadt „Ruhrhausen“, die Frank Lehmann in H0-Größe umgesetzt hat. Der Schwerpunkt liegt dabei tatsächlich auf dem Thema „Stadt“, die Eisenbahn spielt auf dieser U-förmigen Mittelteiler-Anlage die „zweite Geige“.

Foto: bk

**18** Im dritten Teil unserer Bahnhofs-Reihe über „Bad Michlbach“ geht es um die Gleisverlegung. Horst Meier zeigt, wies gemacht wird.

Foto: Horst Meier



**65** Den neuesten Kibri-Bausatz einer Gleisbaumaschine nahm sich Bruno Kaiser vor und baute ihn für die MIBA-Leser zusammen. Es handelt sich beim Vorbild um eine Schotter-Verteil- und Profiliermaschine. Foto: bk



## MIBA-SCHWERPUNKT Feldbahnen

Freelance beim Vorbild	42
Basalt fährt per Bahn	44
Feldbahn in Nm	48
Die Zellulosebahn	52
Wer, was, wo?	56

## MODELLBAHN-ANLAGE

Stadt – Land – Eisenbahn: Mit Mittelleiter durch die Stadt	10
---	----

## MODELLBAHN-PRAXIS

Bahnhof für beengte Verhältnisse (3): Jetzt kommen die Gleise aufs Brett! 18 Rietlingen III, 10. Teil: Durch diesen hohlen Kasten muss er kommen ...	22
Preiswerte Bäume – direkt vom Bahndamm	26
Vorbildliche Antriebsalternative (2)	30
Eine Weiche am „Reiherstieg“	34

## DIGITAL-TECHNIK

Motorola steuert DC	38
---------------------	----

## MIBA-TEST

Kantiger Charakter (G 2000)	62
Sachsens Stolz (19.0)	74

## NEUHEIT

Eine Maschine für das Profil Osterhasi (42.90)	65 68
---	----------

## VORBILD

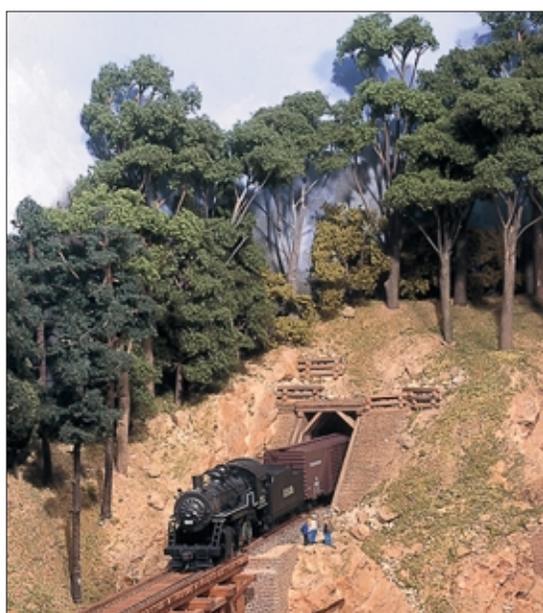
Blue Tigers kleiner Bruder	60
Vierkuppler von großer Imposanz	70
Bildungs-Fragen (Zugbildung)	78

## WETTBEWERB

Kirchhain (Bez. Kassel) in H0	77
-------------------------------	----

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	82
Bücher/Video	90
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	92
Kleinanzeigen	94
Impressum · Vorschau	112



**26** Die Herstellung von realistischen Bäumen aus Rainfarn und ähnlichen, leicht zu beschaffenden Gewächsen vom Bahndamm zeigt Lutz Kuhl in seinem Praxis-Artikel.  
*Foto: lk*

**62** Die G2000 der MaK hat Mehano als H0-Modell auf die Schienen gestellt. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben das vorbildgerecht kantig wirkende Lokmodell getestet.  
*Foto: MK*





## Aufklärung tut Not

Anstatt Aufklärung zu betreiben und die hauptsächlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Systemen auch für den Laien verständlich darzustellen, werden Systeme zum „Weltstandard“ erhoben oder verteufelt. Für die Steuerung von Modellbahnen gibt es verschiedene Systeme auf digitaler Basis. Die Systeme mit den größten Marktanteilen sind die Systeme nach den Normen von Motorola, Selectrix und DCC.

Motorola ist die Marke von Märklin, Selectrix die von Trix (heute zum Hause Märklin gehörend). Hinter der Abkürzung DCC verbirgt sich der Begriff „digital control command“ was frei übersetzt nichts anderes als „digitale Modellbahnsteuerung“ heißt. Dem DCC-Standard haben sich Marken wie Roco, Lenz, Digitrix, Uhlenbrock und andere verschrieben. Für das System von Selectrix bieten z.B. Digirail und Rautenhaus eine komplette Produktreihe bzw. kompatible Komponenten an. Nun ist wichtig zu wissen, dass die DCC-Norm sich nur auf das digitale Signal am Gleis bezieht, alles andere ist bei DCC nicht genormt. Sowohl DCC als auch Motorola-Systeme benutzen für das Schalten/Steuern und für Rückmeldungen getrennte Bussysteme. Folglich sind die von verschiedenen DCC-Herstellern angebotenen Komponenten, die ihre Befehle nicht über das Gleis beziehen, nicht unbedingt kompatibel, d.h., sie können nicht untereinander ausgetauscht werden.

Bei Selectrix gibt es nur ein Protokoll, das sowohl am Gleis als auch am Datenbus für Schalten und Steuern aller Einrichtungen und auch für Rückmeldungen benutzt wird; daher kommen Selectrix-Systeme mit nur einem Bus, dem SX-Bus aus. Die Bausteine der verschiedenen Anbieter für das System Selectrix sind nicht zuletzt aus diesem Grund ohne irgendeine Einschränkung voll kompatibel. Das macht Selectrix-Systeme äußerst komfortabel und betriebssicher. Von einer solchen Standardisierung für alle Systemkomponenten ist DCC noch weit entfernt.

Motorola und Selectrix werden mit Sicherheit eigenständige digitale Modellbahn-Steuerungssysteme neben DCC bleiben, allenfalls werden mehrprotokollfähige Lok-Decoder angeboten. Auch gibt es verschiedene Zentral-

einheiten, die mehrere Protokolle am Gleis ausgeben können.

Fazit: Der Modellbahner ist gut beraten, sich vor der Entscheidung für ein bestimmtes System nicht nur von „Experten“ beraten zu lassen, sondern selbst Informationen über die gängigen Systeme einzuholen.

*Peter Urban, Marxzell*

## MIBA-Messe

### Wer traut sich?

Es wird seitens der (deutschen) Modellbahnpresse sehr oft darüber lamentiert, dass es fast keine Lokvorbilder mehr gibt. Dies trifft ganz besonders auf (wiederum deutsche) Dampfloks zu, was sich auch schon in Modellen manifestiert, deren Vorbilder es gerade auf zwei bis drei Stück im Original brachten. Nun stellt sich die Frage, ob die Hersteller und auch Kunden derart auf den „Heimmarkt“ konzentriert sind, dass sie Vorbilder aus anderen (Nachbar-)Ländern nicht einmal ignorieren. Schauen wir mal nach Österreich (Lemaco und Micro Metakit taten dies bereits, allerdings nur in unbezahlbaren Kleinstserien), in die Tschechei, nach Polen, Frankreich etc.

Speziell Österreich bietet eine Anzahl im wahrsten Wortsinn Epoche machender Vorbilder z.B. Gölsdorfs weltweit erste und funktionierenden Fünf- und Sechskuppler. Von anderen Maschinen mal ganz abgesehen, die oben drein für mehrere Bahnverwaltungen verwendbar sind (KKStB, BBÖ, ÖBB, DRG, CZ, MAV, PKP u.a.). Weiters wurde in Österreich schon sehr früh (vor 1900) der Einheitsgedanke von Baugruppen begriffen und auch umgesetzt! Dies betraf Raddurchmesser, Kessel, Zylinder, Steuerungen u.a. Wie wärs mal mit einer Probe aufs Exempel, wer von den Herstellern traut sich?

*Oskar Liebhart, Wien*

## MIBA 3/2002, Test V 100 in TT

### Weitverbreiteter Fehler

Das Märzheft hat nicht nur den hervorragenden Artikel über den C-Gleis-Umbau gebracht (mein Lob dem Autor Gerhard Peter). Der Bericht über den V 100 Streckendiesel beginnt mit einem ebenso verbreiteten wie falschen Aus-

druck. Zitat: „Sie zählt zu den weitverbreitetsten Lokomotiven der DR.“ Verben kann man nicht steigern, nur Adjektive. Das gilt auch für zusammengesetzte Verben, also: weitverbreitet, weiterverbreitet, weitestverbreitet – auf keinen Fall aber weitverbreitetst. Abschreckendes Gegenbeispiel: gekauft, gekaufter, am gekauftesten.

Nun zur Sache. Die V 100.1 war nicht weiter verbreitet als andere DR-Maschinen, nämlich über das Gebiet der DR, sieht man von Exponaten ab. Der Autor meint wohl die Baureihe mit den höchsten Stückzahlen. Wenn ja, warum schreibt er es dann nicht so? Es ist noch nicht lange her, da hat sich ein Kollege aus der Ex-DDR über Amerikanismen wie „Kit-bashing“ und andere beschwert. Dass jetzt ausgerechnet in einem Beitrag über eine DR-Lok der oben genannte deutsche Grammatik-Schrott auftaucht, ist auch nicht gerade zu bejubeln. Über die Bedeutung von Amerikanismen kann man sich schlaue machen, die eigene Muttersprache dagegen kann man oder man hat in der Schule gepennt.

*Walter Zöller, Bad Homburg v.d.H.*

## MIBA 4/2002, Schwerpunkt RIV

### Genau mein Thema!

Selten habe ich mich über einen MIBA-Schwerpunkt so gefreut wie über Thomas Beckers Bericht über die Europawagen. Das ist genau mein Thema. Ich selber plane und baue an einer Anlage mit dem Thema Osnabrück-Eversburg zum Zeitpunkt Sommer 1967, wovon ich eine Menge Unterlagen besitze. Was mir fehlt, ist der restliche frühere „Ostblock“, also vor allem PKP, CFR und BDZ und die nordischen Länder. An Modellen fehlen mir besonders der auch von Herrn Becker genannte K3 der SNCF, dann der Os der SJ und die langen vierachsigen G-Wagen der osteuropäischen Staaten. Es wäre schön, wenn zum Thema noch mehr Beiträge erscheinen würden.

*Dr. Hans Widmayer (E-Mail)*

## Service

### LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Verlag  
Senefelderstr. 11  
90409 Nürnberg  
Tel. 0911/51 96 50  
Fax 0911/5 19 65 40  
E-Mail: redaktion@miba.de

### ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Anzeigenverwaltung  
Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/5 34 81 15  
Fax 08141/5 34 81 33  
E-Mail: anzeigen@miba.de

### ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH  
MIBA-Aboservice  
Postfach 10 41 39  
40032 Düsseldorf  
Tel. 0211/69 07 89 24  
Fax 0211/69 07 89 50  
E-Mail: abo@miba.de

### BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Bestellservice  
Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/5 34 81 34  
Fax 08141/5 34 81 33  
E-Mail: bestellung@miba.de

### FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
GmbH & Co. KG  
Breslauer Str. 5  
85386 Eching  
Tel. 089/31 90 62 00  
Fax 089/31 90 61 94  
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

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

### Umsetzen in Heiligenstadt

Mit großem Interesse habe ich den Bericht über den Hydronalium-VT-70 gelesen. Nur beim Bei-Spiel habe ich etwas gestutzt. Den Bahnhof Heiligenstadt habe ich etwas anders in Erinnerung, als die Beschreibung von Dr. Brüning vermuten lässt (siehe auch Bild im genannten Bufo-Buch).

Es war ein ziemlich normaler bayerischer Standardbahnhof, d.h. ein durchgehendes Hauptgleis mit Umfahrgleis (an das der einständige Lokschuppen angeschlossen war) und einem beidseitig angeschlossenem „Ladegleis“ (Nutzlänge ein G-Wagen, aber mit Lademaß), aus dem ein Stumpfgleis Richtung Gasseldorf (Laderampe und Kopframpe) und eines zur Baywa Richtung Ort abging.

Die Anordnung des Lademaßes ist übrigens genial, denn jeder aus den Stumpfgleisen herausgezogene Wagen musste zwangsläufig dort durch! Meine Vermutung ist, dass sich das Zugpersonal den großen Aufwand des Schlüssels etc. sparen wollte – das soll auch bei anderen fränkischen Nebenbahnen der Fall gewesen sein. Der Beiwagen wurde vom VT ins Hauptgleis gedrückt, der VT zog vor. Weiche schlüsseln und auf Abzweig stellen, VT ins Umfahrgleis bringen, Weiche wieder auf Gerade umlegen, Beiwagen zurückschieben (s. Bild), Weiche wieder auf Abzweig stellen, VT an Beiwagen ankuppeln – fertig.

Die Beschreibung des „normalen“ Ablaufes spare ich mir. Wenn man weiß, dass zur gleichen Zeit auch die öfters genannten V-36-Garnituren mit vierachsigen Steuer- oder Beiwagen dort verkehrten, ist sicherlich klar, dass es eine Umsetzungsmöglichkeit gegeben haben muss.

*Klaus Wagner, Bretten*

### MIBA 5/2002, Leserbrief

### Wennschon, dennschon

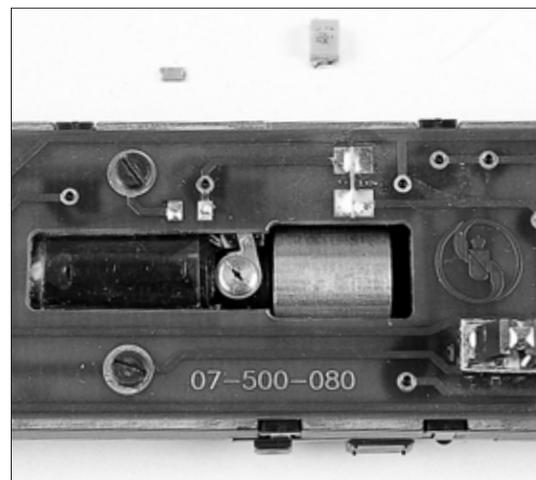
Gleiches wie Herrn Daubeck ist mir mit dem Hydronalium-Triebwagen von Sachsenmodelle passiert. Zwar lief das gute Stück im Analogbetrieb sehr gut, nach Einbau des Decoders verhielt es sich aber wie ein störrischer Esel. Endlich, bei Fahrstufe 17, war das Ding in Bewegung zu setzen, konnte noch et-

was beschleunigt werden und hielt dann nicht mehr an. Grund: Moderne Decoder steuern die Motoren mit ca. 15 kHz an (Motor schonend und knatterfrei). Eine Drossel in der Motorzuleitung lässt diese Frequenz aber nicht durch (dazu ist sie ja auch da, denn sie soll Störfrequenzen des Motors von der „Außenwelt“ fern halten). Also: Drossel raus (kleiner gelber Würfel neben der Schwungscheibe) und Lötunkte verbinden!

Jeder Elektromotor erzeugt beim Lauf eine Gegenspannung. Diese wird in den Impulspausen vom Decoder gemessen und mit der Sollvorgabe (Fahrstufe) verglichen, die Auswertung dieses Vergleichs ergibt die Stärke der Motoransteuerung. Ein Kondensator in der Motorzuleitung stört aber die Messung der Gegenspannung, der Decoder ist verwirrt, er bleibt bei seiner bisherigen Einstellung, das Fahrzeug läuft und läuft und ...

Also: Kondensator (Bauteil neben Motor) auch weg! Keine Angst: Die Decoder haben eigene Entstörungseinrichtungen. Nach Entfernung der beiden Bauteile lief der „Hydronalium“ traumhaft. Also, liebe Hersteller: Wenn schon Normstecker, dann bitte richtig. Keine Drosseln und keine Kondensatoren in der Motorzuleitung! Wenn schon, gehören solche Bauteile zum Blindstecker, den man beim Decodereinbau sowieso entfernt. Mit Decodern aus der Mottenkiste ohne Lastausgleich (gleich welchen Herstellers) gehts allemal.

*Gerhard Meyer, Lindau*



**Den Vorschlag von Gerhard Meyer haben wir hier durchexerziert. Die ausgelöteten Bauteile liegen demonstrationshalber neben dem Chassis. Außerdem ist die Lötbrücke zu erkennen, die die beiden Lötunkte neben der Schwungscheibe verbindet.**

**Foto: MK**



Stadt – Land – Eisenbahn

# Mit Mittelleiter durch die Stadt

*Irgendwo im Ruhrgebiet liegen die gestalterischen Akzente dieser Modellbahnanlage. Sie ist U-förmig aufgebaut und wird – der sprichwörtlichen Zuverlässigkeit wegen und weil das Material schon vorhanden war – im Mittelleiter-Wechselstromsystem betrieben. Frank Lehmann über Bau und Betrieb seiner HO-Anlage.*

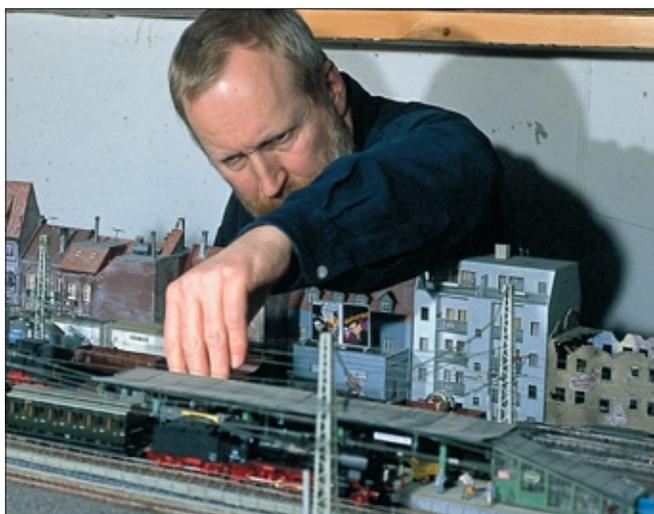
Beginnen hat meine Beschäftigung mit der Eisenbahn wie bei vielen Modellbahnern mit dem ersten Gleisoval und einer Lok mit drei Güterwagons unter dem Weihnachtsbaum – ich war gerade sechs Jahre alt. Auch der weitere Werdegang war typisch. Vor etwa zwanzig Jahren begann ich mich „ernsthaft“ mit der Modellbahnerei zu beschäftigen. Etwa genauso lange bin ich jetzt auch MIBA-Leser.

Die Planung für eine große, raumfüllende Anlage basierte auf dem von Beginn an vorhandenen Märklin-Material. An dieser U-förmigen (bzw. fast Rundum-) Anlage baue ich jetzt seit knapp 15 Jahren. Eine große Hilfe war mein Freund Peter Nolte, der mir besonders durch Einrichtung der Elektrik und

Elektronik in den letzten Jahren das Vorankommen garantiert hat.

Ich fahre im digitalisierten Mittelleiter-Wechselstromsystem. Gesteuert wird mit der Intellibox von Uhlenbrock sowie dem Win-Digipet-Steuerungsprogramm über einen angeschlossenen Computer. Ein großer Teil der Fahrzeuge aller drei Traktionsarten (allerdings überwiegend Dampflokomotiven) sind mit Hochleistungsantrieben ausgerüstet, ein paar Fahrzeuge bekamen auch SB-Motorumbauten und Hochleistungsdecoder von Uhlenbrock „spendiert“. Die Umbauten habe ich zum Teil selbst durchgeführt.

Neben zahlreichen Loks von Märklin bewegen sich außerdem noch einige Fahrzeuge von Roco, Fleischmann,



Selten notwendig: Über Stadthauszeile und Hinterhöfe hinweg greift Frank Lehmann in den Betrieb ein und gleist ein Fahrzeug auf. Links die Straßenunterführung unter der östlichen Bahnhofseinfahrt.