

03
11

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2011

B 8784 63. 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

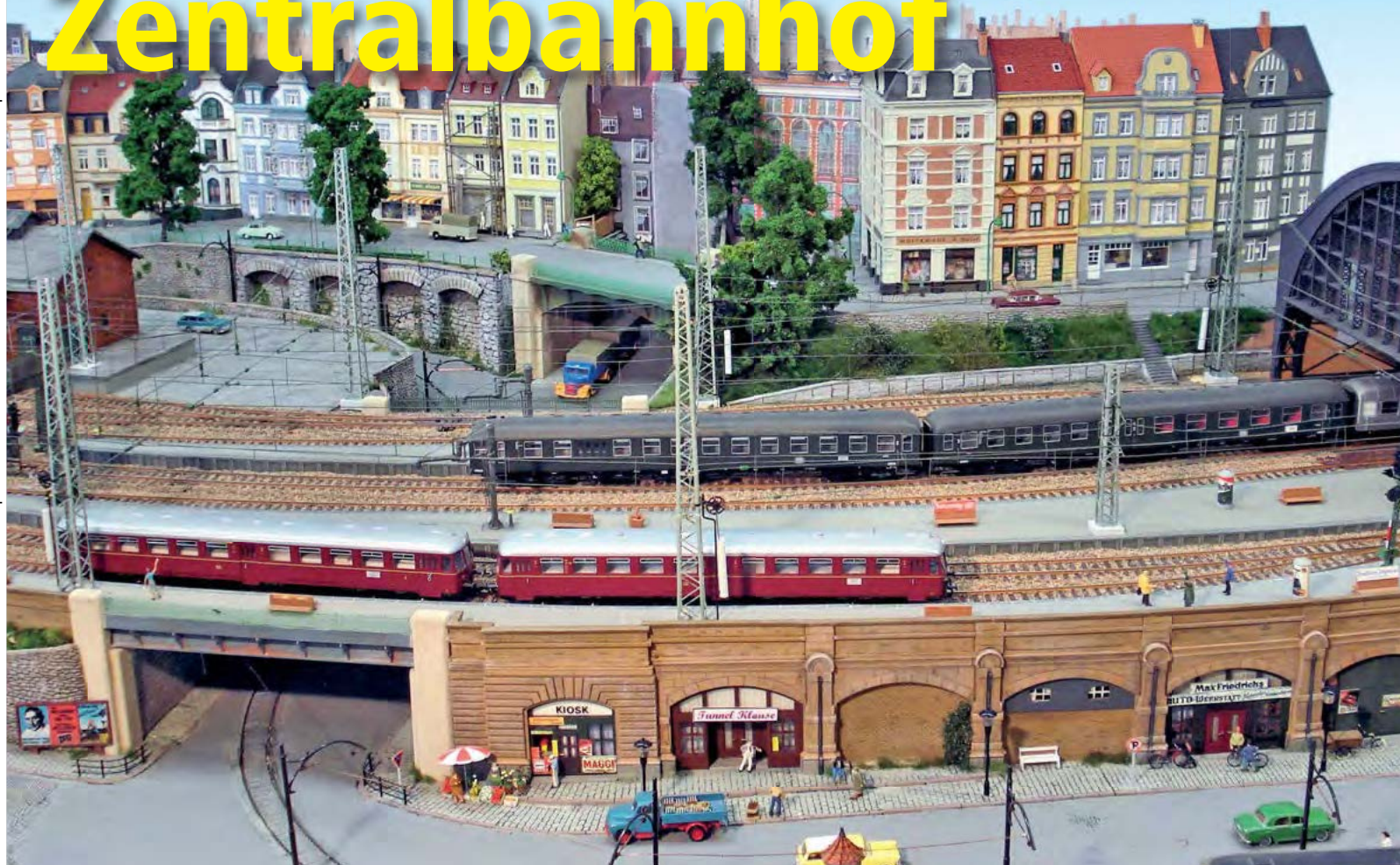
Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



ZWEI MODULE MEHR – RUHRPOTT IN H0

Zwischen Zeche und Zentralbahnhof



VT 187 011 IN VORBILD + MODELL
Ein Eifeler im Harz



URMODELLE VERVIELFÄLTIGEN
Mit Gips und Gummi



FLEISCHMANN-92 IN N
Kompakt und kräftig



Aufgesteilt

HOBBYTRAIN N-Elektrolokomotive BR 139 der DB.
Produktionsmodell - Spur N 1:87

31 Lokomotiven der Baureihe E 40 wurden ab 1959 für den Einsatz auf Steilstrecken mit einer Gleichstrom-Widerstandsbremse ausgerüstet. Diese Loks wurden ab 1968 als Baureihe 139 geführt. Das N-Lokmodell ist mit einem fünfpoligen Motor und zwei Schwungmassen ausgestattet, beide Drehgestelle sind angetrieben. Die Modelllokomotive verfügt über NEM-Normkuppplungsschächte, Haftreifen und LED-Beleuchtung mit Lichtwechsel. Sie ist vorbereitet für den Einbau eines Digitaldecoders (Schnittstelle). Zierliche Metallpantographen. Epoche IV. LüP: 104 mm. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. H2817

nur € 119,99



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN MÄRZ/APRIL 2011

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verbund 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

Was ist los bei der Bahn? Eine Frage von zeitloser Aktualität, denn mit schöner Regelmäßigkeit ereignen sich sommers wie winters Unregelmäßigkeiten, die der Bahnkunde so bisher nicht kannte. Bei großer Hitze fallen Klimaanlage komplett aus, weil deren Konstrukteur in der Steuerungssoftware Abschalten statt Drosseln einprogrammiert hat. Bei Kälte fällt alles Mögliche aus bis hin zu ganzen ICE, deren Wartungsintervalle auf ein Zehntel des ursprünglichen Zeitraums eingeschrumpft sind.

Die Bahn agiert an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Ursache dafür dürfte in Sparmaßnahmen der vergangenen Jahre liegen, denn im Hinblick auf den angestrebten Börsengang wurden viele Investitionen – sei es bei Fahrzeugen oder Infrastruktur – zurückgestellt. Auch das Personal ist nicht mehr in der notwendigen Zahl im Einsatz. Seit auf den Lokleitungen keine Reserverlokführer in Bereitschaft stehen – ein paar ganz kluge Betriebswirtschaftler hatten diese Posten gestrichen –, fällt ein Zug lieber aus, wenn der eingeteilte Lokführer nicht zum Dienst erscheint. Ist eben billiger.

Trauriger Höhepunkt der Entwicklung ist dieser Tage das Zugunglück in Sachsen-Anhalt, bei dem zehn Menschen ihr Leben verloren. Die vordergründige Ursache könnte darin liegen, dass der Lokführer des Güterzuges ein Haltsignal überfahren hat. Doch es kommen weitere Gründe hinzu: Die eingleisige Strecke ist ohne Indusi und sollte erst im Frühjahr 2011 damit ausgestattet werden – auch wenn ange-

sichts der zulässigen Streckengeschwindigkeit von nur 80 km/h solche Sicherungen nicht vorgeschrieben sind. Um so tragischer ist das Unglück zum jetzigen Zeitpunkt.

Hinzu kommt noch, dass der Triebwagen vom Typ LINT war. Das L steht hier für „Leicht“ und meint die Bauweise des Zuges. Gegen einen beladenen Güterzug hat eine solche Konstruktion keine Chance, wie man auch beim Rangierunfall Anfang August 2010 in Geldern gesehen hat. Das Eisenbahn-Bundesamt sollte daher dringend überlegen, ob derartige Leichttriebwagen überhaupt auf eingleisigen Strecken ohne Indusi zugelassen werden.

Fahren statt sparen!

Als Modellbahner können wir Triebwagen wie den LINT und andere Kunststoff-Konstruktionen bedenkenlos einsetzen. Sparen am falschen Ende bleibt aber auch hier nicht ohne Folgen. Die Umsätze der Modellbahnindustrie sind in den vergangenen Jahren auf einen kritischen Wert gesunken; Arbeitsplätze wurden schon zuhauf abgebaut.

Schriebe man diese Entwicklung fort, ergäbe sich langfristig bei den Modellbahnherstellern die gleiche Bredouille wie bei der großen Bahn. Das aber zu verhindern hat der Konsument bis jetzt noch selbst in der Hand – meint *Ihr Martin Knaden*



Zwei weitere Module gestaltete Michael Löcken auf seiner Anlage nach Motiven aus dem Ruhrgebiet. Als Thema bot sich da natürlich eine Zeche an. Da gleich in der Nachbarschaft ein großer Bahnhof liegt, ist für regen Betrieb gesorgt.

Foto: Michael Löcken

Zur Bildleiste unten: Weinert brachte den schönen Talbot-Triebwagen vom Typ Eifel II als Bausatz. Sebastian Koch stellt ihn in der Harz-Ausführung vor. Welche Kniffe beim Erstellen und Abgießen von Urmodellen zu beachten sind, verrät uns Matthias Fröhlich. Gerhard Peter testete die BR 92.5 von Fleischmann-piccolo. Lesen Sie seinen Bericht ab Seite 74.

Fotos: Sebastian Koch, Matthias Fröhlich, gp

FALLER 

»Einmalige Optik!«

MEHR
REALITÄT
GEHT
NICHT

FALLER Naturstein

Bauen mit echtem Naturstein!
Felselemente, biegsame Natursteinmatten, echte Steinpasten – und natürlich noch viel mehr!

Alle Produkte mit vielen Details und Informationen rund um die Uhr:

WWW.FALLER.DE

Albert Rodemacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
82194 Gröbenzell
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612



Der Link zur Natur:
miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Exklusive
Baummodelle
und Modell-Landschaftsbegrünung

30 Thomas Mauer erläutert, wie im Modell ein echt ländlich wirkender Bauernhof entsteht. Dazu gehört nicht nur das Umfeld, sondern auch eine realistische Gebäudepatinierung. Foto: Thomas Mauer



76 Zum fünfzigjährigen Spur-N-Jubiläum kündigte Liliput zur nicht geringen Überraschung vieler N-Bahner den Regional-Triebwagen vom Typ FLIRT an. Das mit einiger Spannung erwartete Modell kann als gelungenes N-Debüt dieser Firma gelten. Foto: gp

8 Zwischen Zeche und Hauptbahnhof – eine Überschrift, die für Michael Löcken beim Bau seiner großen H0-Anlage Motto, Motiv und Programm gleichermaßen war. In ehrendem Angedenken an den unvergessenen Rolf Knipper berichtet Michael Löcken von der Entstehung und vom Betrieb zweier neu erschaffener Segmente mit typischen Motiven aus dem Ruhrgebiet. Foto: Michael Löcken



Verkaufsausstellung für Modellbahnen und Modellsport

**Faszination
Modellbau**

Zu Lande,
zu Wasser und
in der Luft



Öffnungszeiten:
Donnerstag bis
Samstag
9.00 – 18.00 Uhr
Sonntag
9.00 – 17.00 Uhr

**24. – 27. März 2011
MESSE KARLSRUHE**

www.faszination-modellbau.de

Veranstalter:

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER.

Tel. +49 72 61.689-0
info@messe-sinsheim.de
www.messe-sinsheim.de



22 Die Strecke München–Garmisch-Partenkirchen–Innsbruck ist in ihrem südlichen Teil als Karwendelbahn, hier und da auch als Mittenwaldbahn, bekannt. Im Foto der Karwendel-Express bei Klais. Zwischen Starnberg und Tutzing liegt der Bahnhof Feldafing, den Otto Humbach als H0-Modellszenerie der Epoche II vorstellt. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. OH



74 Kurz vor dem Weihnachtsfest 2010 kam das lange erwartete N-Modell der preußischen Tenderlok T 13 (DB-Baureihe 92.5) in die Geschäfte und auf die ersten Modellbahnanlagen. Gerhard Peter hat das filigran wirkende Dampflok-Modell im wahrsten Sinne des Wortes unter die Lupe genommen und einem intensiven Fahrtstest unterzogen. Foto: gp

70 Das Modell einer authentischen Lkw-Waage in H0 steht seit langem auf der Wunschliste sehr vieler Modellbahner. Lutz Kuhl stellt den Bausatz von Joswood vor und erläutert den Zusammenbau. Foto: lk



MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Anlage nach Ruhrgebiets-Motiven

Zwischen Zeche und Hauptbahnhof 8

Altbauelloparadies

Feldafing 22

Die Stadtoldendorfer Gipsbahn in Oe (2)

Die Gipsverarbeitung 44

Der Anfang mit dem Ende

0 auf 5 Segmenten 50

MODELLBAHN-PRAXIS

Frühlingserwachen auf dem Wintermodul

Leichte Anlage, grüne Landschaft 16

Rund um den Bauernhof (1)

Ländliche Idylle - mit Pinsel und Buntstift 30

Vielseitiger Fahrzeugpark im Betonwerk

Rohstoffe & Fertigware 56

Vom Urmodell zum vielfachen Formteil

Wie aus einem Guss 64

VORBILD + MODELL

Talbot-VT der HSB, Vorbild und H0e-Modell

Einwanderer 36

Ländliche Schmalspur-Szenerie in H0e

Viel los in Posewald 68

ELEKTROTECHNIK

Rückmeldung für Viessmann-Lichtsignale

Signalrückmeldung 42

NEUHEIT

Lkw-Waage als Kartonbausatz von Joswood

Lastwagen wiegen 70

Lenz-Güterwagen für die Güterbahn

Dresden und Stuttgart in 0 72

Die Baureihe 64 in 1 von Märklin

Kompakter Bubikopf 78

MIBA-TEST

BR 92 der DB von Fleischmann

D-Kuppler in N 74

Triebwagen BR 429 in N von Liliput

N-Debüt mit FLIRT 76

RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Veranstaltungen · Kurzmeldungen 80

Bücher 82

Neuheiten 84

Kleinanzeigen 98

Impressum · Vorschau 106

Die Spezialisten



Die technische Entwicklung macht es möglich, dem Bahnbetrieb im Modell einen ebenso überzeugenden Straßenverkehr zur Seite zu stellen. Die neueste Spezial-Ausgabe beantwortet etwa die Frage, welche Bauform von Andreaskreuzen in den verschiedenen Epochen anzutreffen war. Rare Bilddokumente zeigen Autotransporte auf der Schiene. Außerdem stellen die MIBA-Spezialisten den Bau einer Faller-Carsystem-Anlage vor, geben Tipps für den Umbau einiger Funktionselemente und berichten über die neuen Trassen aus gelasertem Sperrholz. Der Betriebsbahner findet neben Anlagenberichten und Gleisplan-Entwürfen, die einen Zirkus-Transport ebenso thematisieren wie die Verladung von Containern, auch leicht nachvollziehbare Tipps für den Bau von funkferngesteuerten Lkws. Mit MIBA-Spezial 87 wird der Individualverkehr auch auf Ihrer Anlage individuell!

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 240 Abbildungen
Best.-Nr. 12088711 • € 10,-

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



MIBA-Spezial 76/08
Bahn, Betrieb und viel Bewegung
Best.-Nr. 120 87608



MIBA-Spezial 77/08
Klassische Konzepte
Best.-Nr. 120 87708



MIBA-Spezial 78/08
Module und Segmente
Best.-Nr. 120 87808



MIBA-Spezial 79/09
Anlagen mit Attraktionen
Best.-Nr. 120 87909



MIBA-Spezial 80/09
Kammer-Spiele
Best.-Nr. 120 88009



MIBA-Spezial 81/09
Bahn auf dem Lande
Best.-Nr. 120 88109



MIBA-Spezial 82/09
Plan die Bahn
Best.-Nr. 120 88209



MIBA-Spezial 83/10
Der Computer als Werkzeug
Best.-Nr. 120 88310
inkl. DVD



MIBA-Spezial 84/10
Bahnhofsbasteleien
Best.-Nr. 120 88410



MIBA-Spezial 85/10
Felder, Wiesen und Auen
Best.-Nr. 120 88510



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



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 45 65
40032 Düsseldorf
Tel. 0 18 05/56 62 01-63
Fax 0 18 05/56 62 01-94

(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)

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. 0 89/31 90 62 00
Fax 0 89/31 90 61 94

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

Modellbahn-Nachwuchs

Wie Fachhändler handeln

So ganz fühle ich mich nicht mehr als Modellbahnnachwuchs. Mit 27 ist man in der Branche dennoch ein vergleichsweise jugendlicher Kunde. Als solcher hege ich klare Vorstellungen, Bedürfnisse und Fragen. Doch was am Service-Point der DB AG leidlich funktioniert, muss am Fachhandels-Tresen noch lange nicht klappen. Beispiele?

Der jüngste Modellbahner meines Clubs wurde zwölf Jahre alt. Wir suchten einen Fachhändler auf, um unserem Kleinen Auswahl und Kauf seiner Wunschloks zu ermöglichen. Der Händler bot auch sofort eine an – leider mit Lackmängeln. Darauf hingewiesen, ließ der emsige Mann wissen: „Ich habe keine mehr auf Lager. Wenn du damit spielst, bekommst die sowieso noch weitere Macken.“ Friedfertig erwarb unser Kleiner das Modell. Da mir die Sache suspekt war, rief ich kurz darauf den Händler anonym an, ob denn noch so eine Lok da wäre. Erstaunliche Antwort: Ja, eine sei noch da. Frustriert von so viel Krämerseele brach ich das Telefonat ab.

Im Dezember besuchte ich erneut so einen Laden namens „Fachgeschäft“. Das mit sich selbst eifrig schwatzende Verkaufspersonal übersah tapfer meine optischen und akustischen Kommunikationsansätze. Als ich mich, fast verzagt, zu einer Wortmeldung durchrang und sagte: „Entschuldigen Sie, ich suche das Brekina-Modell des Alfa-Romeo Giulia!“, schallte mir ein fröhliches

„Weitersuchen“ entgegen. Verstört verließ ich diesen merkwürdigen Marktplatz, natürlich ohne das ursprünglich gewünschte Modell.

Und was ist die Moral von der Geschichte? Eine Branche mit derartigen Nachwuchssorgen wie die unsere sollte wohl doch versuchen, künftiges Marktpotenzial ein wenig ehrlicher und kundenfreundlicher zu „fördern“, als man es immer wieder erleben muss. Der Nachwuchs wird von einer medialen Gesellschaft geprägt und offenbart entsprechendes Konsumverhalten. Will der Fachhandel für sich eine Zukunft sehen, muss auch der letzte Verkäufer begreifen: Verprellt man heute den Nachwuchs, kommt morgen niemand mehr in den Laden. *Georg Grimmich*

MIBA 1/2011 Heiligs Blechle

Gelungene Festtagsgrüße

Vielen Dank für den Beitrag „Festtagsgrüße aus den 50er Jahren“ mit den Weihnachtsgrüßen an den Windleitblechen der Dampflokomotiven. Solchen Motiven und Themen sollte man viel größere, viel mehr und viel öfter Aufmerksamkeit widmen.

Besonders originell erscheint mir das auf Seite 40 abgedruckte Foto von der 03 005 im Bw Köln-Deutzerfeld mit dem „Kölle Alaaf!“ auf dem rechten Witte-Windleitblech und dem Stadtwappen auf der Rauchkammertür – ein toller Schmuck für eine Schnellzugdampflok, wie (wohl nicht nur) ich meine. Auch alle anderen Anschriften sind sehenswert. *Uwe Schlüter*



Zum Tode von Hans Vallen

Am 5. Januar 2011 verstarb der langjährige Geschäftsführer des Modellbahnzubehör-Herstellers Busch GmbH & Co. KG in Viernheim. Mit Hans Vallen verliert die Branche einen ideenreichen, hoch

engagierten Unternehmer. Der 1929 geborene Hans Vallen, seit 1956 bei der Feuerwerkerei Busch tätig, profilierte das Unternehmen binnen historisch kurzer Zeit zu einem Spielwarenhersteller, der sich immer stärker dem Modellbahnbereich zuwandte. Ab 1966 Teilhaber bei Busch, übernahm er 1976 die komplette Firma. Bekannt als Chef alter Schule, der selbst hart arbeitete, gingen Hans Vallen Präzision und Perfektion über alles. Unvergessen ist sein Wirken als langjähriger Vorsitzender des baden-württembergischen Spielwarenverbands und als Aufsichtsrat der Spielwarenmesse Nürnberg. Sein Sohn Jörg Vallen führt das Unternehmen und damit das Lebenswerk des Vaters weiter. *Franz Rittig*



H0-Anlage nach Motiven aus dem Ruhrgebiet

Zwischen Zeche und Hauptbahnhof

Fünf neue Segmente Ruhrpott, Edward Murphy und die Katz – unter diesem Motto könnte die Erweiterung der großen Modellbahnanlage von Michael Löcken stehen. Hier sein Bericht über den jetzt fertiggestellten Bereich mit einer Zeche und dem Vorfeld eines großen Bahnhofs.

Die vierjährigen Zwillinge meines Nachbarn stehen eines Nachmittags mit wichtiger Miene vor mir und erklären mir, dass sie unbedingt Schnellfahr-Versuche auf meiner Modellbahn durchzuführen hätten – und stürmen mit ihrem vier Jahre älteren Bruder das Modellbahnzimmer. Am Ende der Sitzung bin ich dann froh über jede Figur und jeden Strauch, der den schnellen Zugriff der Burschen überlebt hat!

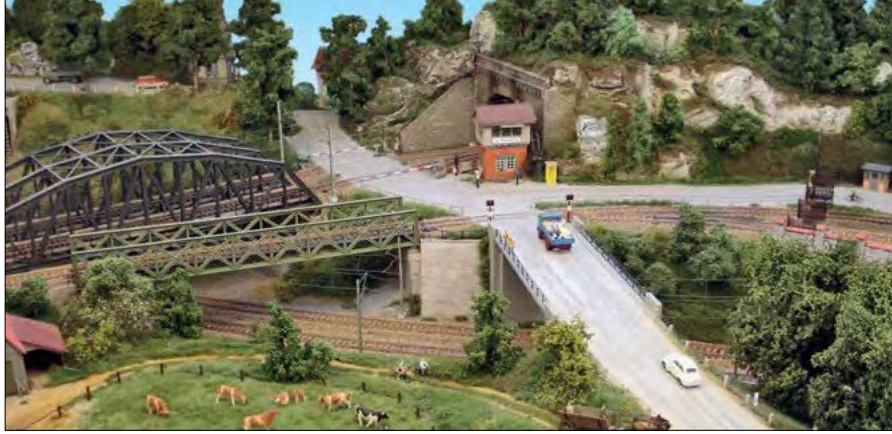
Das ist aber sicher für viele Väter mit einer Modellbahnanlage Alltag und auch für mich immer wieder ein Erlebnis. Außerdem sind da noch unsere Hauskatze und nicht zu vergessen Edward Murphy (eine Weiche funktioniert nur, solange sie nicht fest eingebaut ist ...), die immer wieder die Baufortschritte unterbrechen. Aber der Reihe nach.

In gutem Andenken an Rolf Knipper entstanden zwei neue Segmente nach

typischen Vorbildern aus dem „Ruhrpott“. Der ältere Teil meiner Anlage wurde bereits in den MIBA-Ausgaben 11 und 12/2007 vorgestellt; den Übergang zum neuen Teil bildet jetzt die Zeche. Sie geht dabei auf Rolf Knippers Anlagenentwurf „Sprockhöfel“ zurück. Dabei hatte ich den Wunsch, diese Anlagenteile so fein wie möglich auszugestalten.

Da meine Anlage über ein dichtes Schienennetz verfügt und wie im Ruhrgebiet dicht bebaut ist, sollte viel Grün bei der Gestaltung alles wohltuend auflockern. So steht die Zeche vor einem bewaldeten Hang. Für die Abraumhalde war kein Platz mehr, sie befindet sich gedanklich hinter diesem Hang. Ich habe hier den Anblick der Zeche „Carl Funke“ am Baldeneysee in Essen vor den bewaldeten Höhen des Ruhrpotts als Vorbild vor Augen.

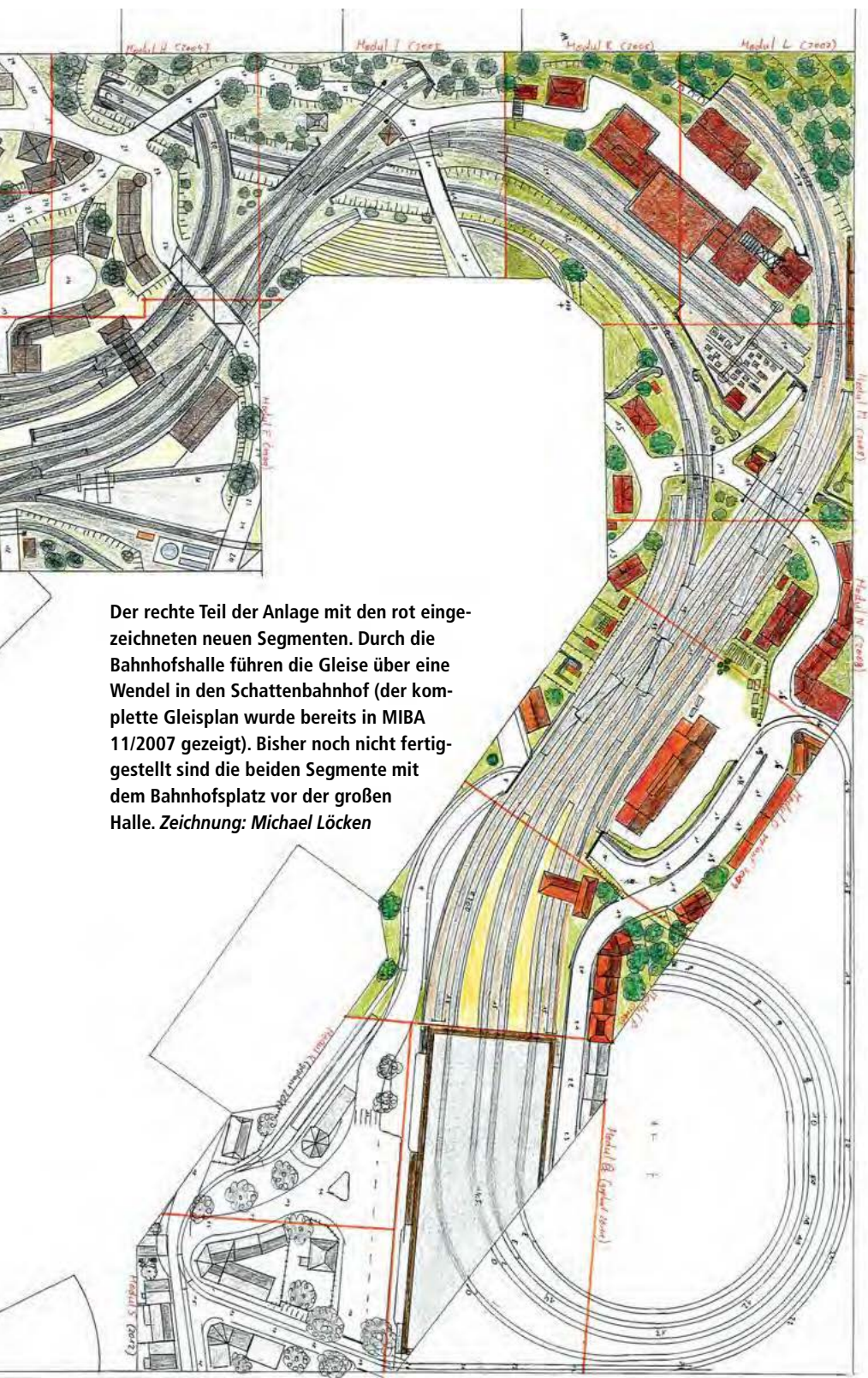
Auf dem daran anschließenden Segment beginnen bereits die Weichenstraßen der Einfahrt in den Hauptbahnhof, der aus dem Bausatz „Dammort“ von Trix entstand – ich nannte ihn einfach in „Ruhrort“ um. Hier wollte



Der Bahnübergang und die beiden Brücken gehören noch zum alten Anlagenteil „Wittringen“. Die zweigleisige Strecke vorn führt zum neuen Hauptbahnhof „Ruhrtor“, die eingleisige Strecke oben zur Zeche. Unten: Zwischen dem alten und dem neuen Anlagenteil liegt die Zeche, die nach Vorbildern aus dem Ruhrtal und Rolf Knippers Anlagenentwurf „Sprockhövel“ gestaltet wurde.



Auf dem Gelände der Zeche befindet sich die kleine Laderampe, an der gerade Grubenhölzer zum Ausbau der Stollen abgeladen werden. Links: Elegant legt sich der ETA auf der Fahrt zum Hauptbahnhof in die Kurve. Im Mittelpunkt der Zeche steht die Kohlenwäsche mit dem Verladegleis. Das Gebäude entstand im Eigenbau, als Vorlage diente dazu Rolf Knippers Modell der Zeche „Alte Haase“ in Sprockhövel (siehe MIBA 12/2000).



Der rechte Teil der Anlage mit den rot eingezeichneten neuen Segmenten. Durch die Bahnhofshalle führen die Gleise über eine Wendel in den Schattenbahnhof (der komplette Gleisplan wurde bereits in MIBA 11/2007 gezeigt). Bisher noch nicht fertiggestellt sind die beiden Segmente mit dem Bahnhofplatz vor der großen Halle. Zeichnung: Michael Löcken

ich auch den typischen Stadtrand darstellen. So finden sich im unmittelbaren Umfeld der Gleisanlagen neben einer kleinen Maschinenfabrik die ersten Häuserzeilen, eine typische Tankstelle der Sechzigerjahre und natürlich Zechenhäuser mit ihren Nutzgärten. So viel zum Entwurf dieser Segmente – der Aufbau dieser Anlagenteile hat dann doch einige Überraschungen bereitet.

Wie schon bei den früheren Anlagen-teilen wurden nach dem Gleisbau, dem Festlegen von Straßen und Standorten der Häuser und einem Probetrieb die Segmente wieder aus der Anlage ausgebaut. So konnten sie ganz bequem verdrahtet und ausgestaltet werden. Zum ersten Mal setzte ich nun Servo-Antriebe ein. Sie sind nicht nur sehr leise, sondern im Gegensatz zu den bisher verwendeten Fulgurex-Antrieben

auch sehr klein. Das brachte mich auf die Idee, die Servos nicht nur bei den Weichen, sondern auch bei den Schranken einzubauen. Eine weitere Anregung lieferten mir Fremo-Freunde mit ihrem sogenannten „Wattenscheider Schacht“. Die Schranken werden einfach auf Aluminium-Winkel montiert, die Servo-Antriebe darunter. Dank dieser Winkel lassen sich die Antriebe mit der Schranke auch später noch einmal bei Störungen leicht ausbauen und reparieren.

Die Decoder für die Servo-Antriebe bestellte ich bei der Firma MbTronik, die recht preiswerte Bausätze zum Zusammenlöten anbietet. Wie in der Bauanleitung beschrieben, besitzt jeder Decoder einen vierpoligen Anschlussstecker für den Digitalstrom. Zwei Pole dienen als eigentlicher Anschluss, die beiden anderen dienen dazu, den Digitalstrom zum nächsten Baustein weiterzuleiten, damit nicht zwei Kabel in einen Anschluss gequetscht werden müssen. Diese Idee gefiel mir gut, was sich im Nachhinein jedoch als folgenschwerer Fehler entpuppen sollte ...

Als Schranke wollte ich die Weinert-Schranken einsetzen. Sie besitzen einen sehr feinen Behang – was Klaus Spörle seinerzeit im EK zu dem Satz verleitete „Mein Gott, Herr Weinert. Bei diesem Bausatz ist nicht nur die Aufmerksamkeit, Geschicklichkeit und Geduld des Bastlers gefordert, sondern er muss auch noch starke Nerven, ergebene Selbstbeherrschung und viel, viel Glück mitbringen ...“

Das weckte meinen Ergeiz – mit der Folge, dass der erste Bausatzbehang gleich in der Tonne landete. Nach dem fünften 0,2 mm feinen Drähtchen des Behangs, deren Enden nach dem Einstecken verquetscht werden müssen, war der Behang so verbogen, dass er nicht mehr frei fallen konnte. Doch dann sah ich auf der Ausstellungsanlage in Bad Driburg die Lösung: Man hatte kurzerhand nur jeden zweiten Draht eingesetzt, sodass etwas mehr Platz blieb, um die Enden der einzelnen Drähtchen zu quetschen. Nach rund acht Stunden Arbeitszeit an einem ruhigen Sonntag hielt ich schließlich doch noch zwei bewegliche Schranken mit Behang in den Händen. Mit der Tatsache, dass jeder zweite Draht fehlt, kann ich gut leben.

Nun sollten noch auf einem weiteren Bahnübergang zwei Doppelschranken eingebaut werden. Aber die Tatsache dass jede Weinert-Schranke mit rund