

10
12

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 2012

B 8784 64. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

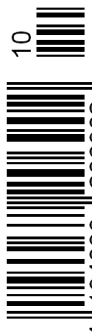
Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



SCHWENKEN MIT NEUER NOCH-TECHNIK

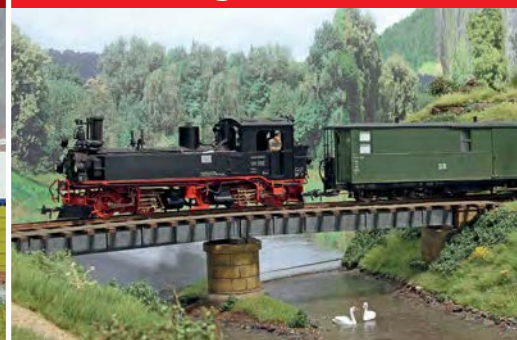
Bühne frei fürs Umsetzen



IM MIBA-TEST: 38.4 VON BRAWA IN H0
Filigraner Vierzylinder

BAHNSCHRANKEN UND SIGNALE
Elektronische Steuerung

AUF 0e-GLEIS NACH ALTBRANDSLEBEN
Eine Anlage für die Loks



Next Generation

märklin H0-3er-Set: Schüttgutwagen Bauart Fas 126 der DB AG.

Das Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg (FEW) hat frühzeitig den Bedarf an Eisenbahn-Schüttgutwagen erkannt, die für die Baumaterialtransporte zur Modernisierung der Infrastruktur im wieder vereinigten Deutschland erforderlich wurden. 1993 wurde ein neuartiger, leistungsfähiger Seitenentlader als Prototyp vorgestellt, den die Deutsche Bahn AG ab 1994 in Serie beschafft hat. Die rationelle Konstruktion - hohe Ladekapazität von 59 t, Kippmöglichkeit nach beiden Seiten, eingebaute Pneumatikzylinder und automatische Steuerung der Entladeklappen - machen diese und ähnliche neue Wagen auch für die anstehende weitere Erneuerung des Wagenparks der DB AG attraktiv. Vielfach werden die Seitenkipper-Wagen heute in Ganzzügen eingesetzt. Bei den Modellen der Schüttgutwagen sind die Mulden nach beiden Seiten kippbar, in Kulissen geführt. Bewegliche Druckluftzylinder und Pneumatikstößel. Beidseitig 2 bewegliche Entladeklappen. Unterschiedliche Beschriftungen und Betriebsnummern. Epoche V. Länge über Puffer je 14,0 cm. Gleichstromradsatz je 4 x 700580. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 48455

Set nur € 119,99

EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN OKT./NOV. 2012

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verband 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



Ein wenig renitent war ich ehrlich gesagt immer schon. Darunter hatten bereits Autoritäten wie zum Beispiel meine arme Grundschullehrerin zu leiden, die ich weniger als Respektperson, sondern eher als – im Wortsinne – Staatsdiener ansah. Sie sollte mir halt Rechnen und Schreiben etc. beibringen, das war's. Der gutgemeinte Hinweis im Kunstunterricht „Wenn das Kreuz bei der norwegischen Flagge nicht ganz in der Mitte ist, kannst du ja rechts noch ein Stück vom Papier abschneiden“ hat viel zu dieser frühen Überzeugung beigetragen.

Auch Ärzte sind in meinen Augen keine Götter in Weiß, sondern vielmehr Gesundheits-Dienstleister – freilich solche mit recht großer Verantwortung und dement-sprechender Fallhöhe, wenn doch mal eine „Reparatur“ nicht geklappt hat.

Einen großen Respekt genoss hingegen stets meine Mutter, die als Erziehungsberechtigte nicht infrage gestellt wurde. Mit einer Ausnahme: ihrer Pafferei. Sie hatte mich mal im zarten Alter von acht Jahren an einer Zigarette ziehen lassen, was bei mir – genau so war's pädagogisch beabsichtigt – die Meinung hervorrief: „Die spinnen, die Raucher!“

Fortan versuchte ich, meine Mutter vom Qualmen abzubringen. Ich kaufte vom Taschengeld im nächsten besten Eisenwarenladen (so hießen damals noch die Baumärkte) eine stabile Kette

und ein winziges Vorhängeschloss und machte auf diese Weise Mutters Zigarettenschachtel unzugänglich. Auch nachdrücklichen Aufforderungen, den Schlüssel herauszurücken, begegnete ich mit Trotz ...

Meine Einstellung zum Rauchen hat sich bis heute nicht geändert und ist – erinnert sei hier an verstorbene Freunde wie Rolf Knipper und Michael Meinhold – sogar noch militanter geworden. Das hat aber nicht nur

Züge statt Lungenzüge!

gesundheitliche, sondern auch finanzielle Vorteile: Wer am Tag eine Schachtel Kippen in Rauch aufgehen lässt, verpulvert in der Woche etwa den Gegenwert eines kleinen Waggon, pro Monat sogar den Gegenwert einer Einsteiger-Lokomotive. Jeder kann sich selbst ausrechnen, welche Anschaffungen für die Modellbahn auf diese Weise ausfallen müssen – oder, bei Verzicht auf die Sucht, eben möglich werden.

Ich plädiere jedenfalls dafür, dass Dampflok schwarz sein sollten und nicht Lungen, dass Vitrinen voll sein sollten und nicht Aschenbecher! Zugegeben: Eine Sucht ist das natürlich auch, aber wenigstens eine gesunde – meint

Ihr Martin Knaden



„Reitz-voll“: Die Baureihe 98.10 von Reitz, als Kleinserien-Metallmodell ebenso robust wie ihr bewährtes Vorbild, wird hier auf der Schwenkbühne von Noch umgesetzt. Wir zeigen Anwendung und Einbau der „Schwenke“ in der Praxis. Foto: lk

Zur Bildleiste unten:

Martin Knaden und Bernd Zöllner haben die DB-Version der BR 38.4 von Brawa getestet und geben außerdem Tipps zur Montage der Zerstärkteile. Ingrid und Manfred Peter stellen verschiedene Möglichkeiten zur Steuerung einer Schranke samt der zugehörigen Signalisierung vor. Horst Meier porträtiert die detailreiche Oe-Anlage von Wolfgang Zörkler.

Fotos: MK, Robert Barsda, HM



»Mit Sonderausstattung!«

REALISTISCHER FAHRSPASS

CAR SYSTEM DIGITAL



Entdecken Sie die unglaubliche Vielfalt unserer Produkte. Lassen Sie sich inspirieren und bleiben Sie dabei kreativ!

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

WWW.FALLER.DE

Booster Power 4

Bringt Power auf die Schiene



Mit Kehrschleifensteuerung

Nutzbar für Zentralen von Uhlenbrock, Märklin®, Fleischmann®, Piko®, Lenz, ESU®, Viessmann® uva.

Booster Power 4
Mehr Leistung für wenig Geld



Uhlenbrock
digital

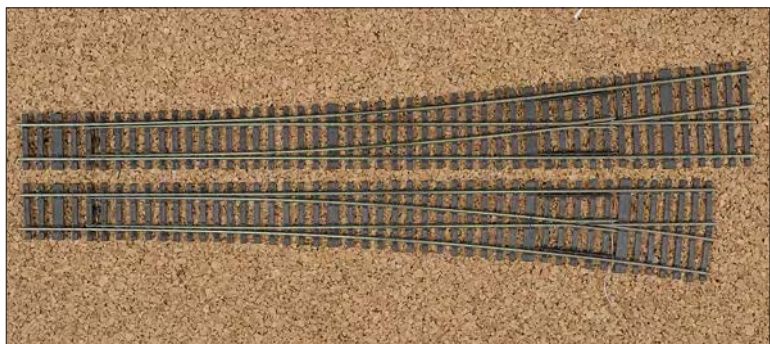
Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de



8 Nicht immer muss dem Anlagenbau ein Plan zu Grunde liegen. Gerrie Lurken berichtet in recht unterhaltsamer Weise von den ersten Bauschritten bis zum heutigen Zustand seiner sehr sehenswerten Anlage Braggels Baenke. Foto: MK



26 Zum Abschluss der Serie über die linke Rheinstrecke und den Bahnhof Bonn präsentiert Otto Humbach noch einmal zwei besondere Schmankerl. So wird zum einen das fahrplantechnische Meisterwerk der jungen Bundesbahn – die Rheinblitz-Gruppe – ausführlich gewürdigt. Zum anderen wäre Bonn nicht Bonn, ohne einen gewissen früheren Kölner Oberbürgermeister zu erwähnen. Foto: oh



72 Nach den Flexgleisen sind nun auch die ersten beiden Weichen sowie zahlreiche Zubehörteile aus Weinerts Gleissystem „mein Gleis“ lieferbar. Lutz Kuhl hat sich derer angenommen und gibt zunächst einen Überblick über die Komponenten. Foto: lk

MIBA-SPEZIAL

Die Spezialisten



Güter auf der Modellbahn sind ein Dauerthema. Dabei stehen Güterwagen ebenso im Fokus wie Ladungen, Ladestellen und Anschlussgleise, Güterbahnhöfe und der Rangierbetrieb. Spannend wird es, wenn Güterwagen ihrem Verwendungszweck entsprechend zu verteilen sind. Rohstoffe und Energieträger wie Kohle und Öl sind anzuliefern, Halbzeuge und fertige Produkte abzuholen.

Wofür werden welche Güterwagen benötigt? Wie werden sie be-

oder entladen? Welche Szenarien lassen sich mit Funktionsmodellen beleben? Wie sehen echte „Betriebspuren“ aus, die durch vorbildgerechten Güterverkehr verursacht werden? Dies sind nur einige der Fragen, auf die es in dieser Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion Antworten gibt.

MIBA-Spezial 93: Güter auf die Bahn!
104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 240 Abbildungen
Best.-Nr. 12089312 • € 10,-

Erhältlich im Fachhandel oder direkt:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/534 81 -0, Fax 081 41/534 81 -100, bestellung@miba.de





16 Schnellzug-Dampflokomotiven mit vier Zylindern waren in Deutschland ja so ungewöhnlich nicht; reine Personenzuglokomotiven mit einem Vierlings-Triebwerk dagegen schon. Eine solche Baureihe ist die bayerische P 3/5 H bzw. 38.4, deren interessante Geschichte Martin Knaden anlässlich der Brawa-Modelle vorstellt. *Foto: Sammlung Asmus*

34 Bahnübergänge sind wahre Hingucker und beleben viele Anlagen. Verschiedene Möglichkeiten, um Funktionen von Modell-Bahnübergängen möglichst vorbildnah zu automatisieren, vermitteln Robert Barsda und Manfred Peter sehr anschaulich in ihrem Beitrag. *Foto: Robert Barsda*



64 Durch die Lasertechnik profitieren auch Modellbahner mit weniger populären Spurweiten von neuen Bausätzen. Gerhard Peter nahm sich eines Lasercut-Bausatzes von Weingarten in Spur 0 an und zeigt die Entstehung des kompakten Bahnhofgebäudes. *Foto: gp*



78 Bernd Schlosser erfreut mit seinem H0-Modell des WEG-T 03 vor allem die Freunde von Privat- bzw. Nebenbahntriebwagen. Das Modell verblüfft und begeistert durch unzählige Details. Aber auch technisch vermag es zu überzeugen. Gideon Grimmel stellt den Zweiachsler im Modell vor. *Foto: gp*

MODELLBAHN-ANLAGE

Braggels Baenke

Schnur schnak am Rand entlang 8

Wie eine Schmalspuranlage entstand (2)

Reichelsheim–Altbrandsleben 40

VORBILD

Die bay. P 3/5 H bzw. Baureihe 38.4

Power für Personenzüge 16

Regionale Mobilmacher

Die WEGmänner T 03 und T 04 74

MIBA-TEST

Die Baureihe 38.4 von Brawa in H0

Eine filigrane Figur 20

Der T 03 in H0 von Bernd Schlosser

Privat-Brummer 78

MODELLBAHN-PRAxis

Kleine Brücke nach Pit-Peg-Vorschlag (3)

Der Herbst ist gekommen ... 52

Servos als alternative Antriebstechnik (2)

Move it! 58

Schichtarbeit: Kartonbausatz von Stangel

Kleines „Ziegel-EG“ in 0 64

ELEKTROTECHNIK

Konventionelle Steuerungsmöglichkeiten

H0-Bahnübergänge automatisiert 34

GEWINNSPIEL

Gewinner des Auhagen-Wettbewerbs

Individuelle Industrie 70

VORBILD + MODELL

Bonn und die linke Rheinstrecke (4)

Kanzlerbahnsteig und Rheinblitz 26

NEUHEIT

Weichenersatz: H0-Segmentdrehscheibe

Der Lokomotiv-Schwenker 46

Weichen und Gleise von Weinert (1)

Feine Schienenwege 72

RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Veranstaltungen · Kurzmeldungen 80

Bücher 82

Neuheiten 85

Kleinanzeigen 98

Vorschau · Impressum 106

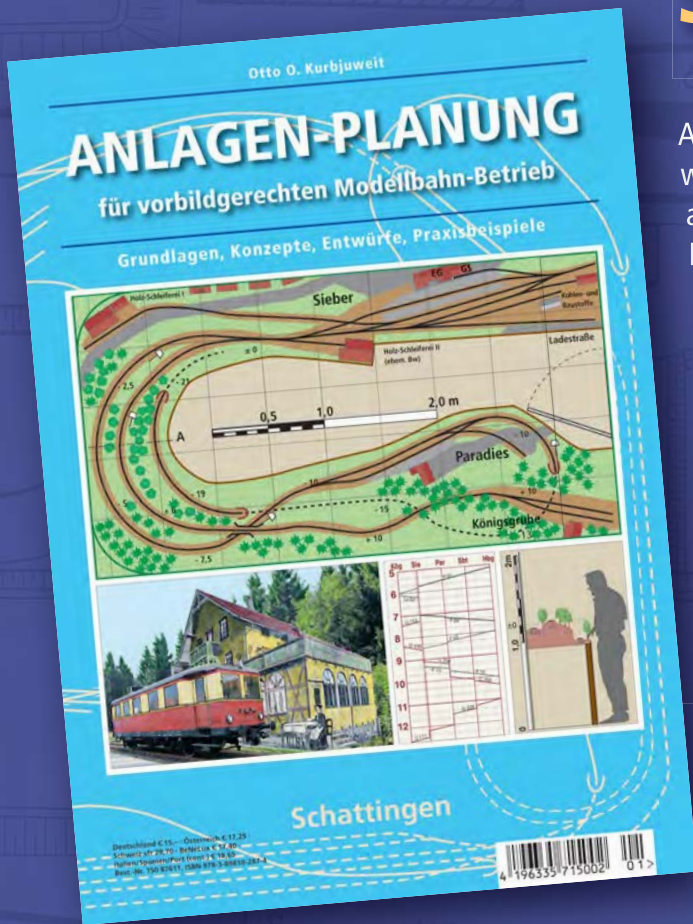
**Hier finden Sie
Modellbahnartikel
zu den Themen
dieser Ausgabe.**



modellbahnshop-lippe.com/miba

**Bestell-Hotline
05231 9807 123**

Hiermit **planen** Sie **richtig**



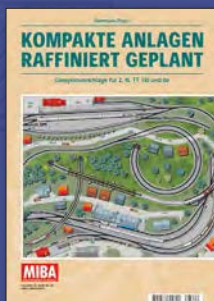
Am Anfang jedes Bauprojekts stehen nichts als Fragen. Warum wollen wir eine Anlage bauen? Was macht eine gute Anlage aus? Und was machen wir dann damit? Oder gar: Kann eine Modellbahn-Anlage Kunst sein? Aus seinem jahrzehntelangen Erfahrungsschatz beantwortet Otto O. Kurbjuweit nicht nur diese und viele weitere Fragen zu den Grundlagen der Planung und zur Anlagenkonzeption, sondern bietet auch zahlreiche konkrete Modellbahn-Entwürfe und Praxisbeispiele – natürlich immer unter der Prämisse, dass auf der entstehenden Anlage Betrieb stattfindet, der dem des Vorbildes nahekkommt. Wer erfahren will, wie man aus einem banalen Gleisoval eine Betriebsanlage entwickeln kann und warum „Prototype freelancing“ das Modellbahnhobby zur Kunst erhebt, kommt an der neuen MIBA-Planungshilfe nicht vorbei.

**132 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 230 Gleispläne, Zeichnungen, Skizzen und Fotos
Best.-Nr. 15087611 · € 15,-**

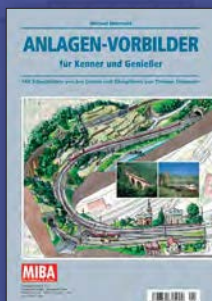
Weitere Planungshilfen aus der MIBA-Redaktion



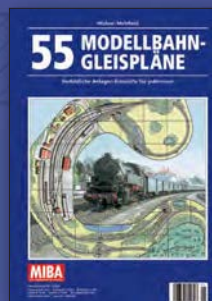
Rolf Knipper
Anlagen planen
mit Rolf Knipper
84 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87601
€ 10,-



Hermann Peter
Kompakte Anlagen
raffiniert geplant
100 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87602
€ 12,80



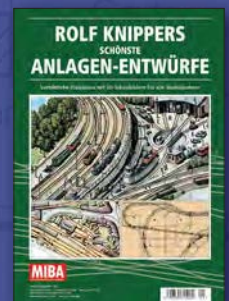
Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87604
€ 15,-



Michael Meinhold
55 Modellbahn-
Gleispläne
100 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87606
€ 12,80



**Franz Rittig/
Gerhard Peter**
Endbahnhöfe
planen + bauen
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87607
€ 15,-



Rolf Knippers
schönste Anlagen-
Entwürfe
116 Seiten, DIN A4
Best-Nr. 150 87608
€ 15,-



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 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

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

MIBA 5/2012 F 11 – Nord-Express

Das richtige Vorbild

Ihr Autor Otto Humbach liegt richtig mit der Annahme, dass der auf S. 37/38 sichtbare SNCF-Packwagen nicht zum gewählten Verkehrstag, dem 6.9.1956, passt. Das abgebildete Jouef-Modell entspricht dem DEV U62 (Division des Etudes des Voitures et wagons, Unifié 62/Studienabteilung für Reisezug- und Güterwagen, Einheitstyp 1962) und wurde ab 1964 in 40 Exemplaren gebaut. Richtig für Epoche IIIa wäre ein „fourgon métallisé type Est“ (Packwagen mit Stahlkasten, Typ Ost). Dieses Fahrzeug wurde ab 1951 mit 180 Stück in 4 Untervarianten konstruiert, u.a. mit Seitengang als reiner Packwagen Ds2s (52 Stk.) und als Dd1P (9 Stk.) mit zusätzlichem Postabteil, aber ohne Seitengang. Dass genau dieser Typ im Einsatz Paris-Kopenhagen stand, könnte aufgrund der Wagenreihungsliste F11/12 und dem Hinweis „Pws Paris-Kop 1XPost“ zutreffen. Somit wäre dann auch Herrn Humbachs Anmerkung richtig, dass den Reisenden im vorderen Zugteil ein Gang in den Speisewagen verwehrt war. Dieser Wagentyp war mit der Nummer 459 von Jouef erhältlich, allerdings passt die archaische Ausführung nicht zum restlichen Wagenpark heutiger Konstruktionsqualität. Eine Firma „Création Mistral 69“ kündigte das Fahrzeug an. Ob eine Auslieferung stattfand, ließ sich nicht ermitteln. *Heinz Hunziker (E-Mail)*

MIBA 7/2012 Denkmal für einen Klassiker

Wie es in Bonn wirklich war

Als MIBA-Leser seit 1963 und Modellbahner, der seit über 50 Jahren in Bonn wohnt, darf ich zum oben genannten Beitrag von Otto Humbach sicherlich einige Ergänzungen machen und Richtigstellungen vornehmen. Zunächst sei betont, dass Otto Humbach ein wirklich schönes Dioarama vom Bahnhof Bonn (heute Bonn Hbf) geschaffen hat.

Auf dem Großfoto auf S. 20 fiel mir allerdings die O-Bus-Linie „E1“ auf, die es in Bonn ebenso wenig gab wie einen „Bülowplatz“. Richtig wäre eine Linie 15 oder 16 mit Fahrtziel „Gronau“ oder „Bonn Bf“. Auch die Einbahnstraße vor dem Bahnhof ist so nicht richtig; die Straße wies 1955 wie heute einen Zweirichtungsverkehr auf. Sicherlich hätten auch die beiden Straßenbahngleise angedeutet werden können; die Straßenbahn fährt noch heute.

Der Gleisplan auf S. 22 ist oben rechts vom Empfangsgebäude falsch. Dort lagen ursprünglich die Gleisanlagen mit Drehscheibe der Trajektbahn nach Oberkassel. In Richtung Bad Godesberg lag noch bis 1979 das Trajektgleis nach Gronau. Die ehemaligen Gleisanlagen in Richtung Bahnhof wurden schon 1949 zugeschüttet, um eine Bahnsteigverbreiterung vorzunehmen.

Das Bahnbetriebswerk Bonn wurde bereits am 1.10.1959 aufgelöst, die Bw-Anlagen allerdings noch bis in die 1980er-Jahre genutzt. In der F-Zugliste von 1955 auf S. 26 fehlt noch der F17/F18 „Germania“ mit dem Laufweg Bonn-Hannover.

Bei dieser Gelegenheit darf ich ergänzen, dass Bonn mit seiner Einwohnerzahl heute an 18. Stelle liegt – zwar hinter Wuppertal, doch vor Bielefeld. Bei 326.000 Einwohnern kann man wirklich nicht von einer Kleinstadt sprechen. 1955 hatte Bonn 134.000 Einwohner. *Klaus Kosack (E-Mail)*

MIBA 8/2012 Leserbriefe

Mehr Epoche V und VI

Der Leserbrief „Mehr Epoche V und VI“ aus Heft 8/2012 hat mir aus der Seele gesprochen. Als langjähriger Abonnent kann ich Herrn Schmidt nur zustimmen. Ich baue seit einigen Jahren an einer Anlage in Epoche V und versuche dabei, die Bahn so darzustellen, wie man sie weniger gern sieht: unbenutzte Strecken, abgebaute Gleise, stillgelegte Tunnel. Bisher konnte ich nur einmal, nämlich auf der Intermodellbau in Dortmund, eine derartige Anlage finden. Dabei bietet ein solches Thema doch immerhin die Möglichkeit, etwa Museumsbahnbetrieb mit alten Fahrzeugen darzustellen.

Ein Motiv für mich ist auch die Ausgestaltung eines nur noch teilweise genutzten Bahnbetriebswerks aus der Zeit um die Jahrtausendwende. Leider konnte ich dazu bisher fast keine Informationen erhalten. Da ich beruflich oft mit der Bahn unterwegs bin, war es mir allerdings möglich, links und rechts der Strecken Entdecktes wenigstens fotografisch zu dokumentieren.

Beschäftigen sich die großen Anlagengestalter gar nicht mit diesem Thema? Die neuesten Lokmodelle (Stichwort Traxx) werden immer wieder ausgiebig von Ihnen getestet, was ich natürlich sehr spannend finde. Wäre es da nicht längst an der Zeit, auch eine zu diesen Modellen passende Anlage zu präsentieren? *Achim Mielke (E-Mail)*

Braggels Baenke, eine zusammengeschusterte Anlage ...

„Schnur schnak“ am Rand entlang



Viele werden das Problem kennen, die eigenen Vitrinenmodelle nicht wunschgemäß präsentieren zu können. In diesem Fall waren es die Vereinskollegen, die den Anstoß zum Bau einer Vorführanlage gaben. Dass dabei nicht immer alles nach Plan lief, man es aber trotzdem zu einem überaus beeindruckenden Ergebnis schaffen kann, schildert der Erbauer Gerrie Lurken in seinem sehr kurzweiligen Hintergrundbericht.



Eigentlich bin ich gar kein Anlagenbauer. Mein Hobby ist es, holländische Dampfloks aus der Vorkriegszeit zu bauen. Dabei handelt es sich meistens um Kleinserienmodelle aus Messing oder Kunststoff. Ich mache das schon einige Jahre und habe mittlerweile ein paar schöne Modelle in der Vitrine stehen.

Dann wurde ich Mitglied des Modellbahnclubs in Roermond, MSM. Es dauerte nicht lange, bevor die ersten Pläne für eine Modellbahn entstanden. Schließlich waren ein paar Mitglieder

der Meinung, dass solche Modelle eine schöne Kulisse verdient hätten ...

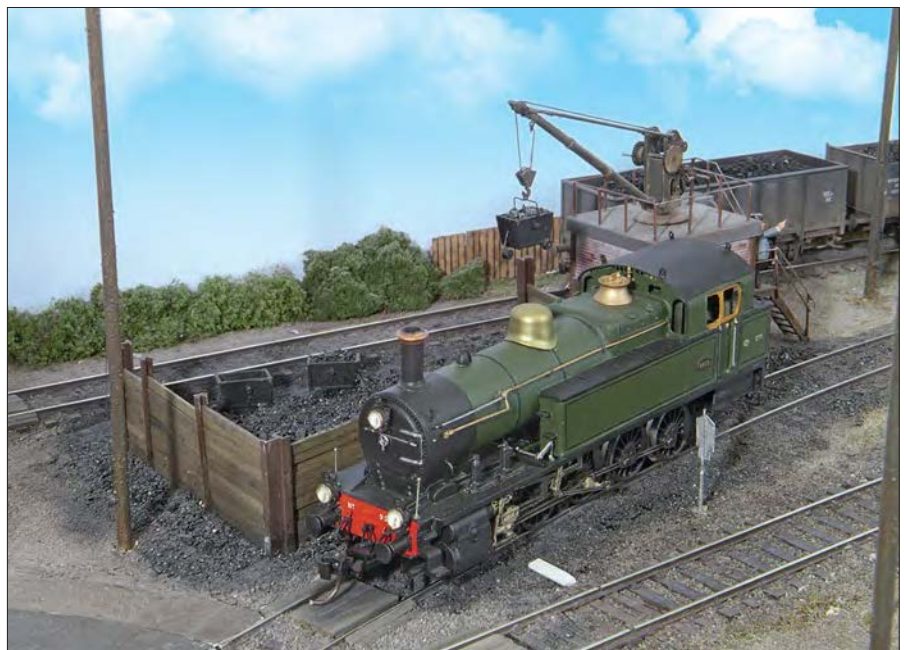
Eine Anlage entsteht

Nun gut, ich war überzeugt und kaufte Holz, Schrauben und Leim. Richtig durchgeplant war eigentlich nichts, nur die Maße standen fest: Die Segmente mussten 40 x 120 cm messen. Die Anzahl war noch völlig uninteressant. Tüchtig baute und baute ich jeden Dienstagabend und in wenigen Wochen gab es vier Segmente. Super. Einige

Trageböcke wurden ebenfalls aneinander geschraubt und plötzlich war da ein Rohbau auf 130 cm hohen Beinen.

Während des Baus wagte ich mich natürlich auch an einen Gleisplan, was mir jedoch schwer fiel. Am Ende einer langen Phase hatte ich einen akzeptablen Plan – zumindest meiner Meinung nach. Alles schön „schnur schnak“ am Rand entlang, alles auf einer Ebene und fertig. Zum Glück erzählte mir Freddy, der mir auch mit dem Bau geholfen hatte und gleichfalls Clubmitglied bei MSM ist, von Dynamik auf einer Mo-

Am rechten Anlagenrand befindet sich der Blickfang der Anlage: das Fabrikgelände der Firma Nekrul.



Damit seine zahlreichen Kleinserienmodelle ihr Dasein nicht nur in der Vitrine fristen, empfahlen Vereinskollegen dem Erbauer Gerrie Lurken den Bau einer entsprechenden Vorführanlage. Am linken Anlagenrand befindet sich das Bw mit Bekohlungsanlage und Wasserkran.



dellbahn: Betrachtungsbereiche, verschiedene Höhen und einige Kurven. Es wurde alles angepasst und ich fands prima.

Weil es vorher keinen richtigen Plan gab, musste der neue Plan in die ja schon fertige Konstruktion eingepasst werden. Naja, was kann ich dazu sagen? Unzählige Klötzchen, Schrauben

und Bretter verschiedenster Arten wurden verbaut, um alles anzupassen. Wenn ich in Deutschland wohnen würde, hätte mich OBI vermutlich zum Kunden des Jahres ausgerufen.

Alles kam aber zu einem guten Ende und endlich konnten Gleise auf das Korkbett gelegt werden. Ich entschied mich für Peco-Code-75 und nutze die

langen Weichen, um mit ihnen schöne, lange Kurven zu bekommen. Für den Antrieb der Weichen verwende ich die Motorantriebe von Fulgurex.

Verkabeln, aber wie?

Der Strom war das nächste Problem: Obwohl ich von Beruf Lokführer bin,



Beim Bau der gesamten Anlage wurde auf viele Details geachtet, wie die Inneneinrichtung des Lokschuppens beweist. Aber auch das Umfeld des kleinen Lokschuppens kann sich sehen lassen.





Vom Bw aus geht es erstmal an einer Weide entlang, wenn-
gleich der Güterzug in Richtung Bw unterwegs ist. Dank der
Verwendung unkonventioneller Methoden versinken die Kühe
nicht mehr bis zu den Schultern im Modellgras.
Unten: An der gegenüberliegenden Seite der Weide befindet sich
mit der Klappbrücke ein weiteres Highlight der Anlage. Voll funkti-
onsfähig überspannt sie einen der zahlreichen und für Holland typischen
Kanäle. Ist die Brücke hochgeklappt, muss der Zugverkehr warten (rechts).
Auch das wurde mit einem entsprechenden Brückensignal ins Modell umgesetzt.



habe ich
davon nur
zwei Dinge im Kopf: Plus ist meistens
ein rotes Kabel und Minus ein schwar-
zes. Und beide sollten wenn möglich
nicht zusammen gehalten werden. So
weit so gut. Aber ich brauchte natürlich
etwas mehr als nur die zwei genannten
Kabel. In solchen Fällen ist eine Club-
mitgliedschaft Gold wert. Erik, ein an-
deres Mitglied, hat die gesamte Anlage
verkabelt. Und weil Erik einen gesun-
den Appetit hat, genügte ein Abendes-
sen als Dankeschön. Fredy ging gleich
mit.

Planlos voran

Alles funktionierte jetzt, aber die An-
lage war noch Lichtjahre von einem fer-
tigen Zustand entfernt. Und wieder
war das „keinen richtigen Plan haben“
eine schwere Last. Ich wusste nicht
mehr, wie ich weiter machen sollte.
Viele Monate passierte nichts und ich
wollte alles abbrehen. Es gab auch In-