

06
16

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2016 B 8784 68. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

Schweden skr 105,- Dänemark DKK 83,-

www.miba.de

H0-Anlage irgendwo in Preußen

Backstein is back



Die V 200.1 als H0-Modell von Piko im MIBA-Test



Beladen mit dem Bockkran – Elektromagnete helfen



245 in N von Arnold – MIBA-Test bestanden!



Werbung in eigener Sache

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklin H0 Nahverkehrs-Steuerwagen mit DB-Werbung

Nahverkehrs-Steuerwagen Bauart BDnrfz „Hasenkasten-Silberling“ der Epoche IV. Zeitgenössische Werbeaufschrift: „URLAUB MIT DER BAHN – WIR WOLLEN, DASS SIE ERHÖLT ANKOMMEN!“ Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremse. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel von 3x Weiß auf 2x Rot analog und digital funktionsfähig. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden. Schleppschalter. Vorbereitet für Strom führende Kupplungen 7319 oder 72020/72021 und Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x). Länge über Puffer 28,2 cm. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 43821

€ 79,99



EXKLUSIVE NEUHEIT JUNI/JULI 2016

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 850 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr www.eurotrain.com

Nun kommen ja wieder die wärmeren Tage auf uns zu; vielleicht sogar die heißen. Anhaltend hohe Temperaturen führten im vergangenen Jahr eine Kollegin zu der Frage: „Kann ich eigentlich Wäsche, die nur bei 30 Grad gewaschen werden darf, bei 35 Grad zum Trocknen aufhängen?“ Meine Bemerkung, dass sich mir diese Frage nicht stellen würde, wurde – durchaus zutreffend – gekontert mit: „Du trägst ja auch keine BHs!“

Dennoch: Mann soll ja ruhig auch mal ein paar bei oberflächlicher Betrachtung selbstverständlich erscheinende Dinge hinterfragen. Als guter Hausmann wollte ich zum Beispiel immer schon mal wissen, ob man mit den Behältern von Fackelmann auch eintupfern kann. Wer statt in der Küche den Frühjahrsputz lieber auf der Terrasse macht, sollte mal prüfen, ob man mit einem Hochdruckreiniger von Bosch oder Makita auch kächern kann.

Solche Fragen klärt man ja heutzutage eigentlich im Internet. Doch auch da bleibt das Grundproblem: Kann man mit Yahoo erfolgreich googeln? Falls dies zu keinem Ergebnis führt, bliebe noch die Umfrage unter Freunden. Für Apple-User wäre dabei allerdings offen, ob sich mit Facetime skypen lässt. Wer hierzu eine Lösung hat, sollte sie unbedingt per WhatsApp oder Instagram twittern ...

Derartige (*Klugscheißer-Modus on*) Deonyme (*Klugscheißer-Modus off*) sind von Eigennamen abgeleitete Begriffe. Wer es in der Welt wirklich zu etwas gebracht hat, findet seinen Namen fortan unauslöschlich als allgemeinverständlichen Begriff wieder. Dieseln, morsen und röntgen sind solche Beispiele, aber auch fringsen oder verballhornen. In neuerer Zeit kamen – leider – riestern und hartzen hinzu.

Fragen über Fragen ...

Ähnliches gibt es auch in anderen Sprachen. Das englische to Hoover für staubsaugen ist hier sicherlich das bekannteste Beispiel. Aber es muss nicht immer ein Eigenname sein, der durch Erwähnung im Duden geadelt wird. Wer als Heimwerker etwas mit einer Blechschraube oder Ähnlichem anspxt, wird feststellen, dass das vielleicht mechanisch hält, sprachlich aber fragwürdig bleibt. Denn das Akronym (*Klugdings, ich weiß ...*) Spax meint eine bestimmte Schraubenart, die für Spanplatten entwickelt wurde und einen Kreuzschlitz (x) besitzt.

Für uns ambitionierte Modellbauer bleibt nun nur noch eine einzige Frage: Kann man mit einem der zahlreichen Proxxon-Geräte auch dremeln? Denken Sie mal in diesem Sommer darüber nach, meint *Ihr Martin Knaden*

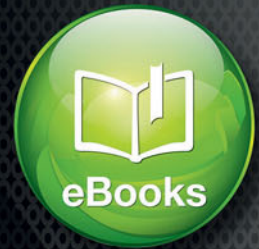


Irgendwo in Preußen ist die fein gestaltete Epoche-II-Anlage von Bernd Brinkhues angesiedelt. Ganz typisch für die Gebäude von Nordkirchen ist die Verwendung von Backstein.

Foto: Bernd Brinkhues

Zur Bildleiste unten: Kaum auf der Messe vorgestellt, ging die V 200.1 von Piko auch schon in Produktion. Das preiswerte und gleichwohl detaillierte Modell hat sich im Test von Bernd Zöllner wacker geschlagen. Bruno Kaiser zeigt, wie man einen motorisierten Bockkran zum Umladen von Kisten auch mit Lkws aus dem Falter-Car-System kombinieren kann. Und Gerhard Peter stellt die 245 von Arnold in N vor.

Fotos: MK, Bruno Kaiser, gp



ZUM DOWNLOAD

Jetzt einfach vergriffene Ausgaben einzeln als eBook kaufen

ALLE MARKEN
UNTER EINEM DACH!
www.vgbahn.de/ebook

Unter anderem sind diese vergriffenen Klassiker als eBook erhältlich:

MIBA:
PitPeg-Sammelband

MIBA-Buch:
Salut aus Ferbach

MIBA-Report:
Zugbildung 2 und 4

Eisenbahn-Journal:
Alle Preußen-, Bayern- und Sachsen-Reports



UNSER EBOOK-SERVICE WIRD SCHRITT FÜR SCHRITT AUSGEBAUT:

Sonder- und Spezialausgaben des Eisenbahn-Journals, MIBA-Praxis und MIBA-Report und viele mehr. Schließen Sie die Lücken in Ihrer Eisenbahn- und Modellbahn-Bibliothek!

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!



„Unterwegs mit Lust und Leidenschaft“. Die aktuelle Ausgabe widmet sich ausführlich dem Mythos Baureihe 01, Sie erleben das wohl schönste Eisenbahn-Museum Europas und die herrliche Dampfbahn Fränkische Schweiz. Oder begeben Sie sich zu den letzten Dampfgiganten dieser Erde. Ein besonderer Genuss ist die Fahrt mit dem Napa Valley Wine Train in Kalifornien. Oder fahren Sie mit Volldampf hinauf zu imposanten Alpengipfeln. Mit tollen Bildern und exzellenten Texten.

Heft 1/16 mit 116 Seiten – Best.-Nr. 401601

Oder bestellen Sie das günstige ER-Abo. 4 Hefte pro Jahr nur € 25,- (ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs nur € 20,-, Ausland jeweils + € 10,-).



8 Es muss nicht immer eine große Anlage sein – Bernd Brinkhues entschied sich für die Reduzierung auf das Wesentliche. Im Mittelpunkt steht hier der kleine Bahnhof „Nordhausen“ an einer fiktiven Nebenstrecke irgendwo in Preußen zu Ende der Zwanzigerjahre.

Foto: Bernd Brinkhues

22 Bruno Kaiser überlegte sich, wie der Frachtverkehr nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Straße mobil sein könnte – als Ergebnis seines Experiments lassen sich nun Kisten und Kästen von der Bahn auf Lkws des Car Systems umladen. Foto: Bruno Kaiser



36 Eigentlich ist der Modellbahnclub Escadrille Saint Michel auf Feldbahnen im Maßstab 1:43,5 spezialisiert. Das Modell des Breuer-Traktors von Brawa gefiel dem Team aber so gut, dass es nun auch ein Stück normalspuriger Strecke baute – die Feldbahn dürfte jedoch ebenfalls nicht fehlen ... Foto: Christiane van den Borg



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn



Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler. Digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet/Smartphone. Oder als eBook bzw. gedrucktes Heft unter www.vgbahn.info.



Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg,
Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de,
www.vgbahn.de/abo





14 Bei den Loks der Baureihe V 200.1 handelte es sich im Wesentlichen um eine verstärkte Version der V 200.0 – charakteristisch waren die steileren Fronten und die fehlenden Maschinenraumfenster. Matthias Maier stellt die eindrucksvolle Diesellok vor, Bernd Zöllner hat dagegen das aktuelle H0-Modell von Piko getestet. Foto: BZA München, Slg. Asmus



41 Ein Jahr hatten die Teilnehmer unseres Wettbewerbs Zeit, ein interessantes Thema zu planen und in Gestalt eines Bühnenbildes entstehen zu lassen. Nun ist es soweit – wir präsentieren die Arbeiten, damit am Ende die interessantesten und spannendsten Ideen und Umsetzungen prämiert werden können. Foto: Maximilian Kalbfleisch

72 Mit der BR 245 von Arnold steht den N-Bahnern jetzt das zweite Modell nach dem Vorbild der „flüsterleisen“ dieselelektrischen Multimotorlok aus der Traxx-Familie zur Verfügung. Was das Modell dieser außergewöhnlichen Lok bietet, zeigt unser MIBA-Test. Foto: Gerhard Peter



MODELLBAHN-ANLAGE

Epoche-II-Anlage irgendwo in Preußen	
Backstein is back	8
Ein Bahnhof in handlichen Segmenten, Teil 3	
Rampen, Pflaster, Bahnsteigkanten	28
Die Feldbahn von Trinca-Vecnou	
Kleine Bahn mit Pfiff	36

VORBILD

Die DB-Dieselloks der Baureihe V 200.1	
Die Power-Vau	14
Mehrzwecklok und Piko-Vorbild: die SP/SU45 der PKP	
Polin mit italienischem Herzen	56

MIBA-TEST

Die V 200.1 der DB in H0 von Piko	
Steiler Zahn	18
SP45 der PKP von Piko in H0	
Sympathische Polin	60
Starke Flüsterlok: BR 245 von Arnold in N	
Multimotorlok	72
Baureihe 132 für die Baugröße G	
Freiland-Großdiesel	76

MODELLBAHN-PRAXIS

Umladung vom Waggon aufs Car System	
Kran für Kisten und Kästen	22
Wie ein Stellwerk für die Modellbahn entsteht (3)	
Stellisch mit Extras	66

MODELLBAU-WETTBEWERB

Modellbau mit dem Leitmotiv „Reif für die Bühne“	
Bühne frei für magische Motive	41
Eine Bühne in Gn15	
Papierfabrik F. Huber & Sohn	42
Auf schmaler Spur auf waldige Höhen	
Ein Spitzkehrenbahnhof	44
Ein Ausbesserungswerk für Güterwagen	
R.I.P. Car Shop	46
Sturzbühnenbekohlung eines Epoche-I-Bws in N	
Eine Bekohlung der K.P.E.V.	48

GRUNDLAGEN

Welcher Klebstoff für welche Verbindung?	
Gummibärenkleber und andere	51

GEWINNSPIEL

Großes MIBA-Messe-Gewinnspiel	
Das fehlt Ihnen!	64

ELEKTROTECHNIK

Motorantrieb zum Stellen von Weichen und Signalen	
Motorischer Antrieb	79

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	84
Neuheiten	88
Kleinanzeigen	94
Vorschau · Impressum	106

Profitipps für die Praxis



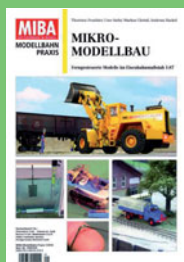
Für seinen neuesten Praxis-Band hat MIBA-Autor Sebastian Koch wertvolle Tipps und Tricks für den Bau und die Ausgestaltung von Geh- und Fahrwegen zusammengetragen. Beginnend mit einfachen Sandpisten, Trampelpfaden und Nebenstraßen auf dem Land bis hin zu Hauptstraßen und komplizierten Kreuzungen in der Stadt spannt sich der Bogen der verschiedensten Verkehrswege. Eigene Kapitel befassen sich mit Schildern und Markierungen, Bahnübergängen, der Gestaltung von Kopfsteinpflaster oder Straßenbahngleisen, die im Straßenplanum verlaufen. Die Detailgestaltung nach Maßgabe der wichtigsten Epochen findet dabei ebenso Platz wie die Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs. Folgen Sie also Sebastian Koch in eine Welt, die zwar „neben der Spur“ liegt, aber als Gestaltungselement auf keiner vorbildlich gestalteten Modellbahn fehlen darf.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 15078450 | € 10,-

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87438



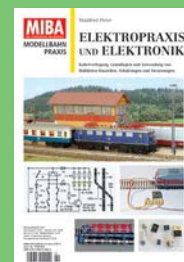
Best.-Nr. 150 87439



Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



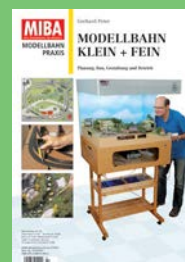
Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
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, www.miba.de



Kupplungssalat MIBA 4/2016

Preis und Qualität

Die Artikelreihe über Modellbahnkupplungen zeigt doch deutlich, dass die Modellbahnindustrie immer noch nicht verstanden hat, wer ihre Hauptkundschaft ist: Erwachsene Männer. Wir wollen zwar spielen, aber nicht mit Spielzeug. Bei einem Preis von 40 bis 50 Euro für einen Güterwagen und etwa 60 bis 80 Euro für einen D-Zugwagen kann man erwarten, dass gute Laufeigenschaften und exakt justierte Kupplungen am Fahrzeug vorhanden sind. Wieso muss man selbst an solchen Stellen nacharbeiten? Die Zeiten in denen Richard Greblers hervorragende Hefte nötig waren, sollten eigentlich vorbei sein. Die Modellbahnpresse könnte mehr Druck auf die Hersteller ausüben. Ich selbst lasse konsequent fehlerhafte Ware über meinen Händler an die Hersteller zurückgehen. So bekam ich im zweiten Anlauf immer perfekte Ware.

Michael Reitz, Landau (E-Mail)

Missglückte Metamorphose MIBA 3/2016

Schlepp-Tenderlok

Zum Beitrag „Missglückte Metamorphose“ möchte ich anmerken, dass zum Zeitpunkt der Bestellung der beiden 78.10-Lokomotiven (Mitte 1950) noch kein planmäßiger Wendezugbetrieb mit Dampflokomotiven bei der DB stattfand und deshalb auch kein Mangel an Wendezugloks bestehen konnte. Wenn die 78.10 für Wendezugbetrieb vorgesehen gewesen wäre, dann hätte man diese mit den notwendigen Steuer- und Luftleitungen ausliefern müssen.

Weder in der „Kurzbeschreibung der 2'C2'h2-Personenzugtenderlokomotive Betriebsgattung Pt 37.17, Reihe 78.10 der DB“ des Eisenbahn-Zentralamts Minden von 1951 noch im Artikel von Friedrich Witte in der Zeitschrift „Die Lokomotivtechnik“ vom März 1953 taucht der Begriff Wendezuglok auf. Schon bei den Messfahrten musste rückwärts mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit gefahren werden, deshalb konnten die Loks nur in normalen P8-Plänen eingesetzt werden.

Im Modelltest wird auf die Tendervorderseite eingegangen. In beiden, vorstehend genannten Schriften wird das allseits geschlossene Führerhaus beschrieben: „In der Führerhausrückwand ist eine kreisrunde Öffnung, durch welche der Kohlenkasten zu-

gänglich ist. Diese Öffnung ist durch einen Gummifaltenbalg abgeschlossen, welcher an der Führerhausrückwand und der Tenderstirnwand befestigt ist.“ In diesem Punkt scheint die Modellausführung also nicht ganz korrekt zu sein. *Erich Horvay, Büttelborn (E-Mail)*

MIBA-Spezial 108

Schwerpunkt Bundesbahn

Das MIBA-Spezial 108 „Schnittstelle Schiene – Straße“ ist ein sehr informatives Heft. Doch leider ist es sehr bundesbahnlastig. Diesen Trend der weitgehenden Beschränkung auf das Bundesbahnzeitalter, wenn die Zeit zwischen 1945/49 und 1990/93 behandelt wird, beobachte ich in den meisten Eisenbahn- und Modelleisenbahnzeitschriften – so sie sich nicht gerade als Sonderheft ausdrücklich mit der Reichsbahn in der DDR befassen.

Als gebürtigem Bürger der ehemaligen DDR gilt mein Hauptinteresse der DR in der Epoche III bis zu den Anfängen der Epoche IV. Deshalb vermisste ich im Heft den Culemeyer-Verkehr in der DDR, den Rangiertraktor ZT300 ZMF und das pa-ähnliche Behältersystem der Reichsbahn.

Ich möchte nicht in politische Erörterungen abschweifen, sondern würde mir wünschen, die Auswahl der Themen vielleicht an den Verhältnissen der Streckenlängen von DB und DR auszurichten und so eine Verteilung von etwa 2/3 zu 1/3 anzustreben.

Hubert Lützelberger, Brandenburg an der Havel (E-Mail)

Das Arbeitstier der NE-Bahnen MIBA 4/2016

ELNAs und ihre Derivate

Ich möchte den interessanten Artikel von Herrn Dr. Rolf Löttgers ergänzen. C-gekuppelte ELNAs gab es nicht nur eine, sondern derer acht Stück! Gedacht waren sie wohl in erster Linie für Werk- und Industriebahnen, aber auch Kleinbahnen besaßen solche Maschinen. Sie verteilten sich auf die Typen ELNA 1 und ELNA 4.

Auch die Deutsche Bundesbahn besaß ganz am Anfang mindestens zwei ELNAs, beide vom Typ 6: Die 92 2601 beim Bw Hamburg-Altona und 92 2602 beim Bw Hamburg-Eidelstedt. Beide Lokomotiven stammten ursprünglich von der Liegnitz-Rawitscher-Eisenbahn. Von der PKP übernommen als Tkp 30, gelangten sie im Zweiten Weltkrieg zur DR und wurden in Richtung

Westen verbracht. Die 92 2602 lief bis circa 1950 als Leihlok bei der AKN. 1950 sind beide Maschinen noch als z-Lokomotiven in den DB Listen aufgeführt, dürften aber als Splittergattung rasch ausgemustert worden sein.

Obwohl nicht direkt zum ELNA-Typenprogramm gehörig, sollten auch die sechs von der Provinzialsächsischen Kleinbahnverwaltung bestellten 1'C1'-Maschinen erwähnt werden, da sie in allen Maßen mit den ELNAs identisch sind. Unter Kennern werden die Loks gerne als ELNA 7 bezeichnet. Alle Lokomotiven hatten den Antrieb auf die dritte Achse.

Auch die von Krauss-Maffei gebauten E-Kuppler der Kassel-Naumburger-Eisenbahn sind eine ELNA-Ableitung, die aber formal nicht zum Typenprogramm gehören. *Holger Schwandt, Wakendorf*

MIBA-Messe 2016

Außenseiter in 1:32

Auch 2016 habe ich, wie schon seit Jahren, das MIBA-Messeheft erworben und will Ihnen nicht vorenthalten, dass ich als aktiver Spur-1-Bahner ziemlich enttäuscht bin.

Zum Beispiel wird die Firma Schuco nicht einmal erwähnt, geschweige denn Fotos der Neuheiten gezeigt. Bei Märklin wird beiläufig erwähnt, dass es auch die Spur 1 gibt. Fotos: Fehlanzeige! Zubehör Spur 1? Kaum erwähnenswert ... schade eigentlich.

Frank Sackermann (E-Mail)

Anregung

MAN-Schienenbus

Es gibt mannigfaltige informative Zeitschriften über diverse Baureihen von Dampf-, Diesel-, E-Loks und Triebwagen. Wäre es nicht einmal an der Zeit ein Heft über die MAN-Schienenbusse herauszubringen? Sicher war dieser nicht so verbreitet wie der Uerdinger. Es gab und gibt sie dennoch. So fährt die RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn) im Bielefelder Raum eine dreiteilige MAN-Triebwagen-Garnitur. Auch bei zahlreichen anderen Privat- und Museumsbahnen haben die Fahrzeuge ein Zuhause gefunden. Ich finde, der MAN-Triebwagen hat es verdient, in einer Zeitschrift der geneigten Leserschaft einen gebührenden Platz zu finden. Bei den Testberichten der bisher erschienenen Modelle kamen die Vorbilder für meinen Geschmack leider etwas zu kurz. *Frank Zwonar (E-Mail)*



Epoche-II-Anlage irgendwo in Preußen (Teil 1)

Backstein is back

Bernd Brinkhues hatte schon mal eine größere Anlage. Doch die Reduzierung auf das Wesentliche ließ ihn das hier vorgestellte Projekt angehen. Wie gut das funktioniert – ganz im Sinne von Oswald Hubers „homo mibanicus“ (übrigens nach wie vor erhältlich im BahnKiosk!) –, beschreibt der Ruheständler in seinem Bericht.

Bis vor einigen Jahren hatte ich eine relativ große H0-Anlage: Ein Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Strecke mit Bw und Schattenbahnhöfen. Die Anlage erstreckte sich über zwei Räume. Da mir die Fertigstellung aber zeitlich und finanziell bald zu viel wurde, habe ich vor etwa sechs Jahren beschlossen, eine „Neue“ zu bauen – und zwar eine Nummer kleiner.

Ein kleiner Bahnhof an einer eingeleisigen Strecke mit geringem Güterumschlag sollte es werden. Da ich im Kreis Steinfurt in NRW aufgewachsen bin, sollte auch eine Textilfabrik mit Gleisanschluss, wie man sie hier noch vor Jahren überall fand, ihren Platz finden. Eine ortsansässige Brauerei, ebenfalls mit einem Gleisanschluss, stand auch auf der Liste.

In dem Zusammenhang fällt mir da eine Karikatur ein, die ich vor etlichen Jahren in der MIBA sah: Als Kind bestand die Modellbahn aus einem Oval mit zwei Weichen. Mit zunehmendem Alter stieg die Anzahl der Gleise pro Quadratmeter gewaltig an, um sich dann im Alter zu einem ganz kleinen Bahnhof zu wandeln. Irgendwie sehe ich mich dort wieder ...

Vor Baubeginn habe ich zunächst die wichtigsten Eckdaten festgelegt:

- Epoche II (späte 20er-Jahre) im preußischen Bereich Westfalens
- Möglichst kurze Fahrzeuge (Loks und Wagen)
- Kleinsten Radius >50 cm
- Tillig-Elite-Gleis im sichtbaren Bereich
- Schlanke Weichen im sichtbaren Bereich
- Gebietstypische Gebäude, also viel Backstein, wenig Fachwerk
- Anlage nicht überfrachtet: Weniger ist mehr
- Nur Innenkurven im sichtbaren Bereich
- Fahrbetrieb mit DCC-Digitalsteuerung





- Weichen, Signale und Schattenbahnhof konventionell gesteuert

Zur Verfügung stand ein Kellerraum, der etwa 4,5 m lang und 2,5 m breit ist. Nebenbei ist Platz für einen Schattenbahnhof mit bis zu 3,5 x 1,7 m, den es gut auszunutzen galt.

Nach den bei der alten Anlage gesammelten Erfahrungen habe ich auf Spanplatten verzichtet und ausschließlich Tischlerplatten verwendet. Die Trassenbretter wurden auf einem stabilen Rahmen montiert, um Verwindungen usw. zu vermeiden. Der Bahnhof ist auf zwei langen Kästen – man könnte auch sagen: Segmenten – aufgebaut. Er könnte im Ernstfall ohne größere Schäden ausgebaut werden.

Auch bei der Gleisverlegung habe ich große Sorgfalt walten lassen. Es sind z.Zt. eine BR 24 und mehrere Wagen mit RP-25-Radsätzen unterwegs, ohne dass es Probleme gibt.

Um den Bahnhof nicht zu kurz aussehen zu lassen – es soll ja trotz halten-dem Zug noch etwas Platz zwischen den Weichen bleiben – und weil ich



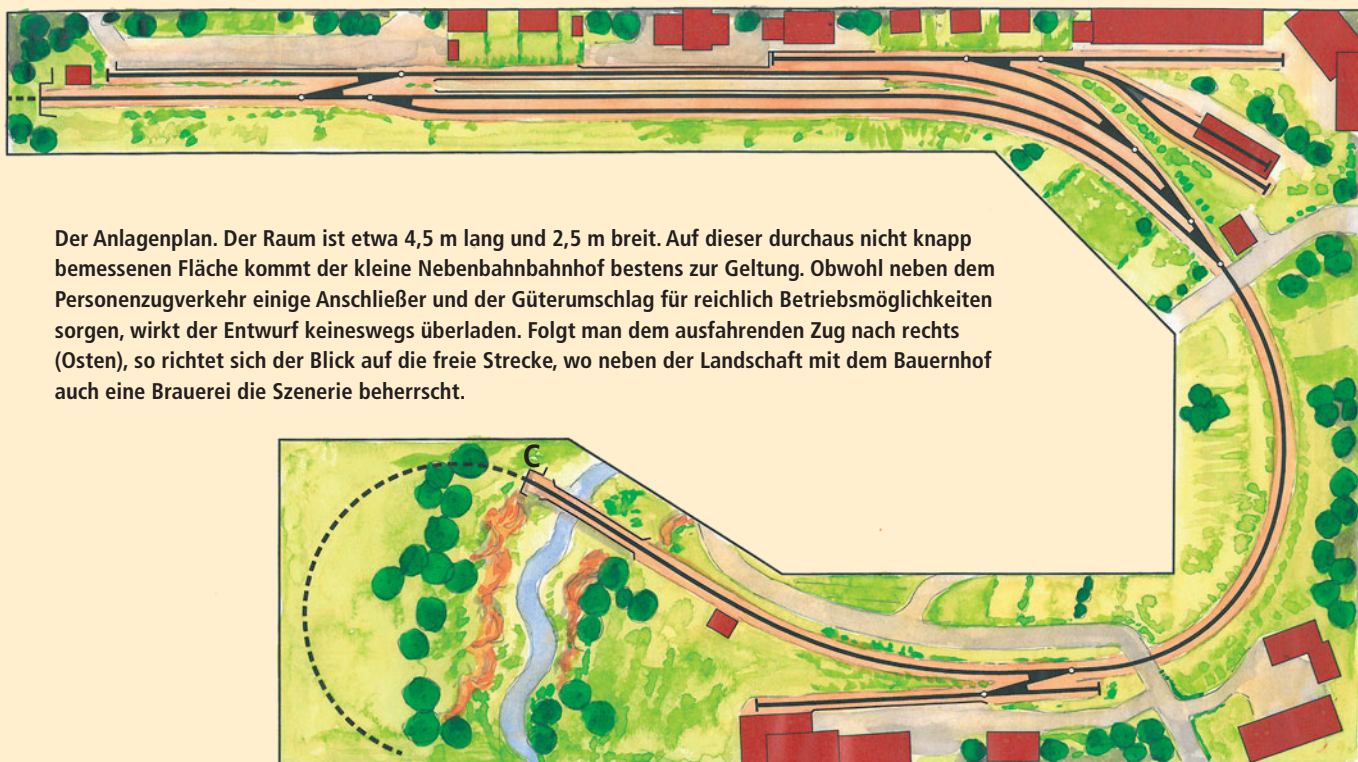
Gleich neben dem Bahnhof liegen zwei Eisenbahner-Wohnhäuser, deren Gärten für die Versorgung der Bewohner gut genutzt werden. Rechts einer der Gärten aus der Nähe betrachtet. Links: 89 031 steht abfahrbereit am Bahnsteig. Der Bahnhofsvorstand ist angetreten.



Unten: Gartenidylle direkt am Bahnhofsgelände. Die Buchsbaumränder sind aus mit Leim bestrichenen Messingstreifen entstanden, die in Woodland Turf gewälzt wurden.



A



Der Anlagenplan. Der Raum ist etwa 4,5 m lang und 2,5 m breit. Auf dieser durchaus nicht knapp bemessenen Fläche kommt der kleine Nebenbahnbahnhof bestens zur Geltung. Obwohl neben dem Personenzugverkehr einige Anschließer und der Güterumschlag für reichlich Betriebsmöglichkeiten sorgen, wirkt der Entwurf keineswegs überladen. Folgt man dem ausfahrenden Zug nach rechts (Osten), so richtet sich der Blick auf die freie Strecke, wo neben der Landschaft mit dem Bauernhof auch eine Brauerei die Szenerie beherrscht.



B

A

Im Nebenraum ist der gut erreichbare Schattenbahnhof untergebracht. Im Selbstblocksystem stehen hier bis zu 30 Zugarnituren bereit. Um auf viele Abstellplätze zu kommen, sind die beiden ...

bereits einige preußische Loks der Epoche II besaß, entschied ich mich für ein Anlagenthema in den späten 20er-Jahren hauptsächlich mit Tenderloks. Zudem verzichtete ich weitgehend auf vierachsige Waggons. Der Name des Bahnhofs „Nordkirchen“ ist fiktiv. Er hat nichts mit dem gleichnamigen Ort bei Lüdinghausen gemein.

Ich will mich auch nicht dem von einigen Herstellern „vorgeschriebenen“ Kaufzwang (Sondermodelle oder zeitlich begrenzte Angebote usw.) beugen. Somit ist das Modellbahnangebot für mich automatisch stark eingeschränkt und entlastet dadurch meinen Geldbeutel. Mittlerweile, ich muss es gestehen, bin ich etwas rückfällig geworden und es tummeln sich auch größere Lokomotiven (und sogar Epoche-III-Züge!) auf meiner Anlage. Ich konnte irgendwie nicht widerstehen. Dabei bin ich nicht auf einen Fahrzeug-Hersteller fixiert: Lokomotiven und Wagen aller namhaften Hersteller drehen ihre Runden.

Für den nicht sichtbaren Bereich standen noch ausreichend RocoLine-Gleise und -Weichen ohne Bettung von der alten Anlage zur Verfügung. Für den sichtbaren Bereich wählte ich das Tillig-Elite-Gleis, da mir die Optik gefällt und sich die Weichen auch geringfügig biegen lassen. Heute würde ich wohl „mein Gleis“ von Weinert nehmen, leider wurde es für diese Anlage zu spät angekündigt. Eingeschottert sind die Gleise mit Asoa-Schotter.

... Gleise verschlungen übereinander angeordnet. So ist der Platz von lediglich 3,5 x 1,7 m bestens ausgenutzt.

B

Unter dem Landschaftsteil der Anlage liegt ein weiterer Schattenbahnhof, der über vier Gleise und ein Umfahrgleis verfügt. Hier sind in der Regel die Epoche-III-Garnituren abgestellt, mit denen die Anlage ganz einfach in die Nachkriegszeit versetzt werden kann.

C