

07
19

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 2019 B 8784 71. 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

Containerkran von Faller in H0 Kisten stapeln



Ein Vorortbahnhof in den Epochen I und II



Drehscheibe und Lokschuppen im Eigenbau



Neuheit: Rückmelder von Doehler & Haas

4 194038 207404 07

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gebrauchtes Blechspielzeug
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr

▶▶▶ **MONTAG: RUHETAG** ◀◀◀

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

Just an dem Tag, an dem die Verlagsgruppe Bahn das Goldene Gleis vergab, am 23. Mai, erschütterte die neueste Insolvenz-Nachricht die Branche: Betroffen ist Fleischmann; der Firmenstandort Heilsbronn wird nunmehr geschlossen. Die letzten 18 dort noch beschäftigten Mitarbeiter sind von dieser Schließung betroffen.

Bevor nun aber die Mutmaßungen ins Kraut schießen: Nicht etwa die ganze Firma „RoFlei“, wie die Modelleisenbahn GmbH im Branchenjargon genannt wird, ist betroffen, vielmehr nur das seit Anfang 2018 unter dem Namen „FM Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (FMDL) agierende Tochterunternehmen, dessen Unternehmenszweck die „Erbringung von Dienstleistungen für die Modelleisenbahn Gruppe im Bereich der Marke Fleischmann“ war. Dazu zählten Produktvorbereitungen, Kundenbetreuung und Aftersales Service sowie ein Teilbereich des Marketings.

Eine Produktion fand schon längere Zeit nicht mehr in Heilsbronn statt. Und weil die jetzt insolvente Firma eine reine Dienstleistungsfirma war, sind auch keine Vermögenswerte wie Spritzgussformen oder Grundstücke betroffen.

In der Presseinformation aus Bergheim, dem Sitz der Muttergesellschaft, heißt es dazu: „Die Beendigung der Spur H0 und die Konzentration auf die Spur N der Marke Fleischmann führte zu einer Reduktion des Leistungsabrufs aus der deutschen Gesellschaft. Damit ist der Standort nicht mehr wirtschaftlich.“

Somit mündet eine lange Reihe von Umstrukturierungsmaßnahmen im Desaster. Die einst verkündete Aufgabenteilung – Fleischmann: historische Fahrzeuge, Roco: moderne – wurde nie konsequent umgesetzt und es kann nicht überraschen, dass der Verzicht auf Fleischmann-H0-Fahrzeuge zu nicht kompensierbaren Umsatzverlusten auf der Heilsbronner Seite der Doppelmarke geführt hat.

Insolvenz in Heilsbronn

Den verbliebenen Fleischmännern erscheint es als geradezu zielgerichtetes Konstrukt, dass die FMDL alle (teuren) Arbeitsplätze, aber keine (lukrativen) Vermögenswerte umfasste – und dann noch lediglich auf dem Spur-N-Markt agieren durfte, der bekanntlich deutlich kleiner ist als bei H0.

„Zum Wohl der gesamten Unternehmensgruppe müssen Strukturen verschlankt werden“, heißt es in der Presseinformation, „Dies wurde in den vergangenen Jahren nicht konsequent genug vorangetrieben.“ Mag sein. Leider konnten im Rahmen dieser Verschlinkung den Heilsbronner Mitarbeitern keine Arbeitsplätze am Roco-Standort Bergheim angeboten werden. Dieses Knowhow wird Roco/Fleischmann fehlen – meint *Ihr Martin Knaden*



Falter lieferte nach rund zwei Jahren Vorlaufzeit den umfangreichen Bausatz einer Containerverladebrücke. Bruno Kaiser hat ihn zusammengesetzt, gibt zur Montage wertvolle Tipps, die nicht in der Anleitung stehen, und stellt auch ein passendes Vorbild vor.

Foto: Bruno Kaiser

Zur Bildleiste unten: Joachim Rabe wählte als Thema eine H0-Anlage, die zum Übergang von der Epoche I zur Epoche II spielt. Holger Morawitz baute sich eine 23-m-Dreh-scheibe sowie einen passenden Lokschuppen, um endlich seine Modelle vom Schachteldasein befreien zu können. Gerhard Peter stellt den neuen Rückmelder von Doehler & Haas samt den technischen Möglichkeiten vor.

Fotos: Helge Scholz, Holger Morawitz, gp



JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.



Die perfekte Gartenbahn
Best.Nr.: 15087436-e
nur € 8,99

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore und im Google-Play-Store verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.

neu + + + neu + + + neu + + + neu

UNSERE VGB MEDIATHEK

Jetzt einfach RioGrande-Filme streamen. Bequem auf allen internetfähigen Geräten!

RioGrande- und die Video-Edition Eisenbahn-Romantik präsentieren ihre seit Jahrzehnten beliebten Filme nun auch als Stream zum Anschauen auf Tablets, PCs – und natürlich auf internetfähigen TV-Geräten. Einfach anmelden, einloggen und losschauen!

Zahlreiche Titel sind bereits online – unter www.vgbahn.de/streamen!

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

DER NEUE BRANDL IST DA!



Wenn Josef Brandl seine Anlagen baut, kann er auf viele Jahre Erfahrung zurückgreifen. Er weiß, „was geht“, er weiß, welche Schritte er unternehmen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Gerne teilt er sein Wissen mit Hobbymodellbahnern, die versuchen, seine Gestaltungspräzision zu erreichen. Im neuen dritten Band der Reihe „Bauen wie Brandl“ geht es vor allem um das Gleis, sein Umfeld, um Oberleitungen, Bahnsteige, Tunnels, um Straßen und Bahnübergänge, um Betriebs- und sonstige Gebäude und natürlich auch um „Grünzeug“ – Josef Brandls Markenzeichen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 661901 € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Noch erhältlich:



Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201 | € 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegründung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301 | € 13,70

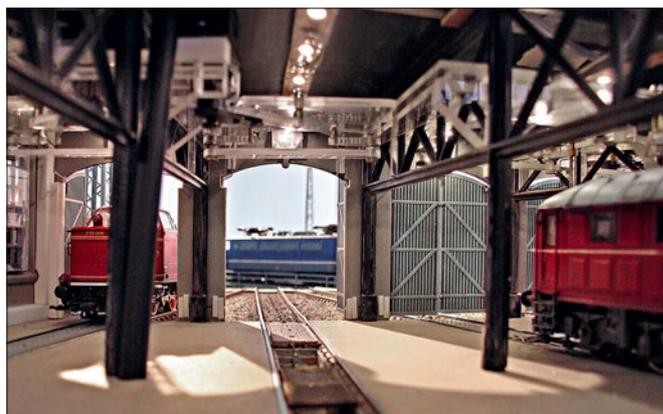


8 Die H0/H0e-Heimanlage von Joachim Rabe ist so einer der typischen unbekannteren Schätze, die nur durch puren Zufall ans „Modellbahntageslicht“ gelangen. Helge Scholz porträtiert eine Anlage nach Motiven aus der glorreichen Frühzeit der Eisenbahn.
Foto: Helge Scholz

16 Die im vergangenen Jahr bei Faller vorgestellte, große Containerkranbrücke ist inzwischen ausgeliefert. Das Modell ermöglicht in der vorliegenden Form die Darstellung eines Containerumschlags im größeren Stil als Standmodell. Bruno Kaiser hat sich des Bausatzes angenommen und die Brücke in Szene gesetzt.
Foto: Bruno Kaiser



24 Es gibt viele Gründe, den Bau einer Anlage hinauszuzögern: Platzmangel, zu wenig Zeit, keine passende Vorbildsituation oder häufige Umzüge – auch Holger Morawitz brauchte lange, bis die ersten Loks in einem Bw mit einer selbstgebauten Drehscheibe eine neue Unterkunft fanden. *Foto: Holger Morawitz*



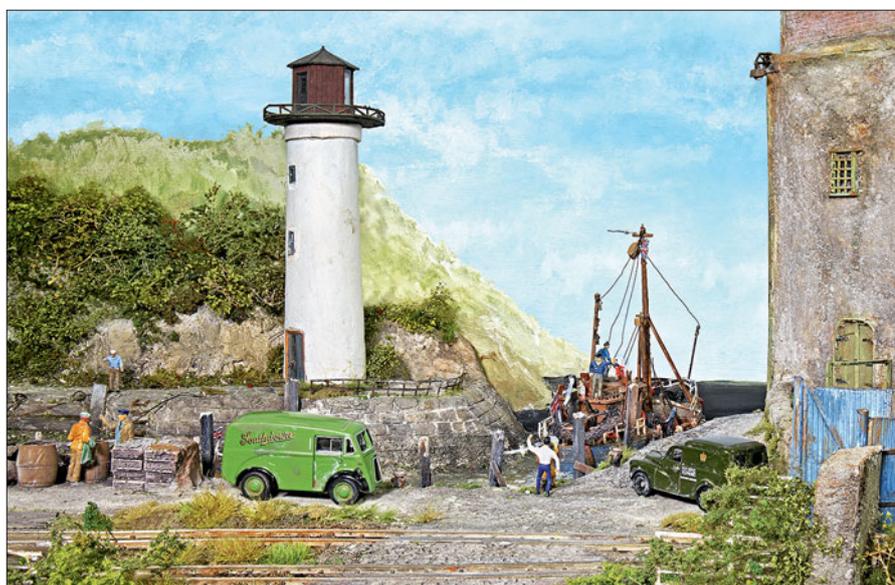


50 Die Dresdner Modellbahnfreunde Volker Fuhrmann und Matthias Hengst nahmen sich des Themas Franzburger Kreisbahnen im Maßstab 1:120 an. Da weder Gebäude noch die typischen Fahrzeuge der vorpommerschen Schmalspurbahn aus Klein- oder Großserienproduktion erhältlich sind, bauten sie das meiste auf dieser sehenswerten Anlage selbst. *Foto: Andreas Bauer-Portner*



58 Als Blickfang für ein Anlagensegment baute Hans Wunder unmittelbar neben der Bahntrasse einen kleinen Stall. Dabei orientierte er sich an Vorbildern aus dem Frankenwald – und dazu kamen ganz vorbildgerecht auch Steine aus dieser Gegend zur Verwendung ... *Foto: Hans Wunder*

70 Während einer Modellbahnausstellung kamen Henk Wust und Derk Huisman sowie das Ehepaar Jane und John Jacobs auf die Idee eines gemeinsamen Projekts, mit dem sie ihre Fähigkeiten bündeln wollten. Gerard Tombroek berichtet, warum zunächst eine Kornmühle und später ein Bergwerk und ein Seehafen Hauptrollen erhielten. *Foto: Gerard Tombroek*



MODELLBAHN-ANLAGE

H0/H0e-Anlage beim Epochenwechsel von I zu II (Teil 1)

Sommer in Altbach 8

Jörg List erläutert seinen Weg von der Idee über das Konzept zur N-Anlage

Unterwegs nach Kummerow 40

Schmalspur-Segmentanlage in TTm mit viel Landschaft

Franzburger Kreisbahnen 50

Gartenbahn als Zimmeranlage

Dampfer-Diorama 64

Ein romantisches Feldbahndiorama nach englischem Vorbild im Maßstab 1:76

Von der Kornmühle zum Hafen 70

Eine Minenbahn nach kanadischem Vorbild in H0

Erzbahn auf Vancouver Island 76

NEUHEIT

Containerkran als Bausatz von Faller in H0

Containerumschlag in großem Stil 16

Mini-Akkuschrauber in Stiftform von Xiaomi

Schrauben-Drehmaschine 80

Der neue Allstrom-Decoder von Märklin

Herz und Hirn 82

Rückmelder für das Selectrix-System von Doehler & Haass

Der SX- und DCC-Rückmelder 84

MODELLBAHN-PRAXIS

Bw als Keimzelle für eine Anlage (1. Teil)

Eine neue Heimat für die Loks 24

Fahr-Mähdrescher MDL im H0-Kornfeld

Leo weiß das! 36

Gebäudebau mit natürlichen Materialien

Kleine Bleibe nicht nur für Schafe 58

GEWINNSPIEL

Sommer, Sonne, Rätselfreuden –

Das große MIBA-Sommerspiel (1/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo? 30

MIBA-GESCHICHTE

Ein Diorama feiert Jubiläum

Zeitlose Zeche 46

BRANCHE INTERN

Zehn Jahre im Dienst der Digitaltechnik

RailCommunity feiert Jubiläum 48

RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Bücher 86

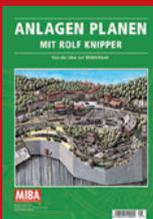
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 88

Neuheiten 92

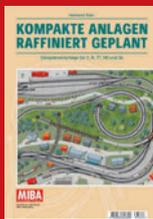
Kleinanzeigen 97

Vorschau · Impressum 106

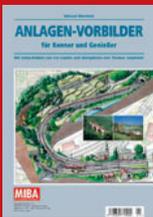
Hiermit **planen** sie **richtig**



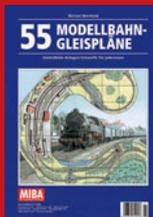
Anlagen planen mit Rolf Knipper
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · € 10,-



Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · € 12,80



Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · € 15,-



55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · € 12,80



Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten · € 15,-



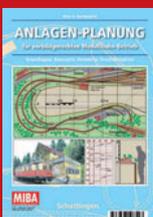
Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten · € 15,-



Profi-Gleispläne für die Baupraxis
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · € 15,-



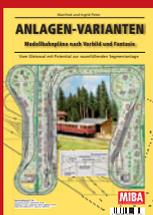
Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · € 15,-



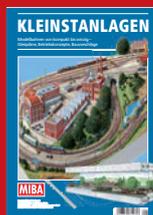
Anlagen-Planung f. vorbildg. Betrieb
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · € 15,-



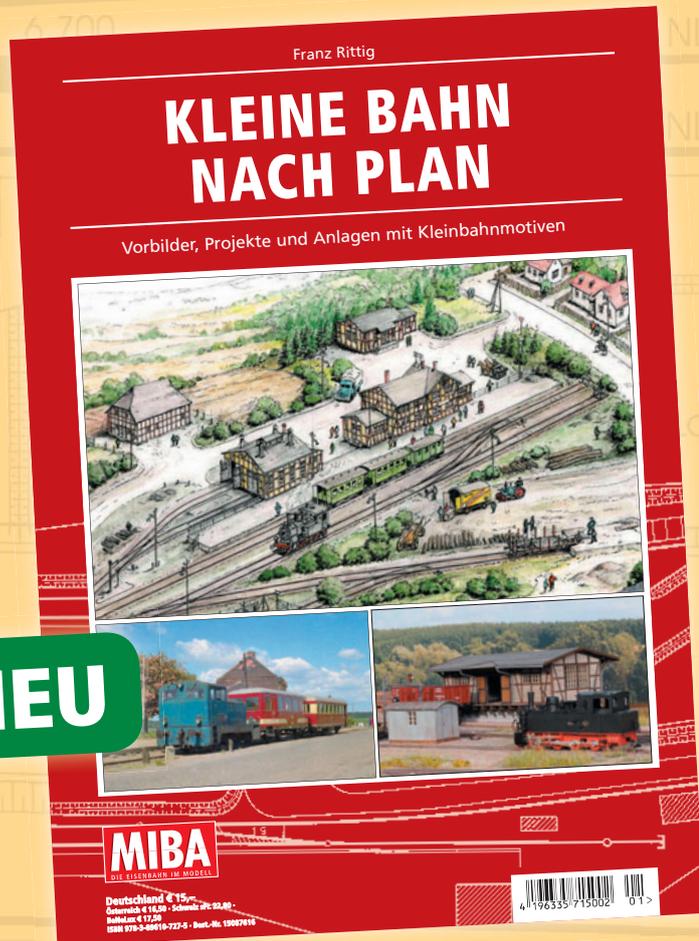
Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · € 12,80



Anlagen-Varianten
Best-Nr. 15087613
100 Seiten · € 15,-



Kleinstanlagen
Best-Nr. 15087614
116 Seiten · € 12,80



Diese Ausgabe der erfolgreichen MIBA-Planungshilfen widmet sich ausschließlich dem Thema „Kleinbahnen“ in Vorbild und Modell. In vier großen Kapiteln erhält der Leser umfangreiches Vorbildmaterial mit zahlreichen, bisher unveröffentlichten Fotos, bekommt durchdachte Planungsgrundlagen wie Gleispläne und Zeichnungen sowie ein buntes Kaleidoskop an beispielhaft geplanten, gebauten und gestalteten Anlagen. Sämtliche Gleispläne entstanden nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen. Modellbahner, die vor Planung und Bau einer eigenen Anlage stehen, finden in dieser MIBA-Sonderausgabe nicht nur Gleisplanvorschläge und Gestaltungsanregungen, sondern auch konkrete Empfehlungen zu Gleissystemen, Gebäude-Modellen, Lokomotiv- und Wagenmodellen sowie zum Bau der jeweiligen Anlage. **116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mit über 200 Farb- und historischen Schwarzweißfotos, 25 farbigen Gleisplänen, 3D-Schaubildern sowie zahlreichen Zeichnungen und Skizzen**
Best.-Nr. 15087616 | € 15,-

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

 Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



MIBA-Maßstabskarte, MIBA 5/2019

Die (Norm-) Größe

Wenn sich die Welt doch so leicht normieren ließe, wie die MIBA-Maßstabskarte in Heft 5/2019 suggeriert.

Wer sich öfter mit Architektur beim Vorbild beschäftigt, wird auch dort fast nichts finden, was es nicht gibt.

Die von Dr. Schneider als „Norm“ angeregte Ziegelsteingröße von 250 x 125 mm ist allerdings beim Vorbild durchaus variabel; interessanter wäre für den Modellbahner ohnehin eher die Höhe der Steine, die im Original etwa zwischen 50 bis 70 mm liegen kann. Auch bei den Gehwegplatten werden ja bedauerlicherweise nicht nur 50 x 50 cm große Platten verlegt, sondern auch solche mit den Maßen 30 x 30 cm. Da ist man dann trotz „Maßstabskarte“ genauso schlau wie vorher!

Wer Genaueres zu diesen und anderen Baumaterial-Maßen etc. sucht, wird immer noch bestens informiert bei Altmeister Günter Fromm: Modellbahn-Bauten (Transpress DDR), der auch die jeweilige Umrechnung des

Vorbildes in drei verschiedene Modell-Maßstäbe anbietet. Antiquarisch sollte das Buch noch erhältlich sein.

Eine Neu- bzw. Wiederauflage dieses Bandes, evtl. auch in digitaler Form, wäre aber absolut wünschenswert. Vielleicht eine sinnvolle Anregung an die VGBahn ... *Eckart Erb, Marl*

Lob und Tadel**Betriebstechnische Aspekte**

Seit vielen Jahren bin ich als Spur-N-Bahner begeisterter Leser der MIBA und finde die Testberichte über Triebfahrzeuge immer sehr aussagefähig und hilfreich!

Es wird stets die Maßstabstreue, die Detaillierung aber auch die technische Ausführung und deren Funktionalität beurteilt. So bilden sie eine gute Grundlage für eine evtl. Kaufentscheidung.

Bei den Testberichten über Spur-N-Wagen hingegen fehlt (fast immer) der Aspekt der Funktionalität. Weder das Rollverhalten noch die Kupplungsfähigkeit oder -gängigkeit werden beurteilt.

Was nützt mir ein bis zur letzten Niete topdetailliertes Modell, das aber kei-

nen Auslauf hat oder miserabel rollt und nicht leicht angekuppelt werden kann, sondern dazu einen „Rammstoß“ benötigt? Solche Wagen sind für mich Vitrinenmodelle und keinesfalls für einen reibungslosen Modellbahnbetrieb geeignet!

Hier wünsche ich mir – vielleicht auch im Interesse anderer Betriebsbahner – die grundsätzliche Aufnahme folgender Kriterien in Ihre Testberichte: Rollfähigkeit, Kupplungslage, Kupplungsfähigkeit und Qualität der Kulissenführung. *Thomas Krause*

Anm. d. Red.: Grundsätzlich ist Ihr Wunsch absolut nachvollziehbar und in der Redaktion bereits mehrfach diskutiert worden. Gerade die genannten Kriterien unterliegen aber in der Produktion einer gewissen Qualitätsstreuung, sodass es schwierig ist, hierzu generelle Aussagen zu treffen. Zudem gibt es bei Pressemustern mitunter eine gewisse Selektion, was bezüglich der Gesamtserie im Test ein verzerrtes Bild zeichnen könnte. Daher ist es empfehlenswert, das jeweilige Modell vor dem Kauf im Fachhandel individuell auf die genannten Kriterien zu überprüfen.

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.



Ein markanter Typ und ein einzigartiger Mensch: Über viele Jahre gehörte Frank Zarges zu den stilprägenden Modell-Fotografen der (Modell-) Eisenbahnszene. Kurz vor Ostern war die Krankheit, die ihn die letzten acht Jahre begleitete, stärker als sein Wille.

† Frank Zarges

Die Eisenbahn in Vorbild und Modell sowie Jeeps waren seine Leidenschaft, seine Liebe galt jedoch seiner Familie.

Frank Zarges war ein Kind des Ruhrgebiets, ein Wattenscheider Junge, und er war stolz darauf. Die Adresse seines Fotostudios lautete „Fröhliche Morgensonne“, ein Name, der wie ein Synonym für ihn selbst stand.

Zarges war einer der bekanntesten und talentiertesten Modellbahnfotografen hierzulande. Seine Anlagenporträts erschienen in vielen namhaften deutschsprachigen Eisenbahn-Zeitschriften.

Für die Eisenbahn- und die Modellbahn begeisterte er sich schon von frühester Jugend an und später brachte er sich als Autodidakt das Fotografieren bei, verband beides und schaffte es mit Fleiß zur Perfektion. Ab den 1990er-Jahren waren seine Modell-Bilder stilprägend.

Eine besondere Nähe verband Frank Zarges unter anderem mit dem MiWuLa in Hamburg, das er von Beginn an fotografisch begleitete. Seine Aufnahmen bildeten das Fundament für zahlreiche Sonderpublikationen und schmückten seit Jahren die Kalender der Hamburger.

Über die Jahre war Frank Zarges auch für verschiedene Publikationen der Verlagsgruppe Bahn tätig. Die Zusammenarbeit mit ihm war nicht nur höchst professionell, sondern auch mit großem Vergnügen verbunden. Ihm gelang es stets, mit Freude an die Arbeit zu gehen. Eine Freude, die ansteckend war.

Auf die Welt kam er am Muttertag des Jahres 1966. Er musste sie nach langer Krankheit vergangenen Gründonnerstag viel zu früh verlassen.

Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie, seiner Partnerin sowie seiner kleinen Tochter Lara, von der er immer erzählte.

Stefan Alkofer

H0/H0e-Anlage beim Epochenwechsel von I zu II (Teil 1)

Sommer in Altbach

Die H0/H0e-Heimanlage von Joachim Rabe ist so einer der typischen unbekanntten Schätze, die nur durch puren Zufall ans „Modellbahntageslicht“ gelangen. Helge Scholz porträtiert eine Anlage nach Motiven aus der Frühzeit der Eisenbahn.

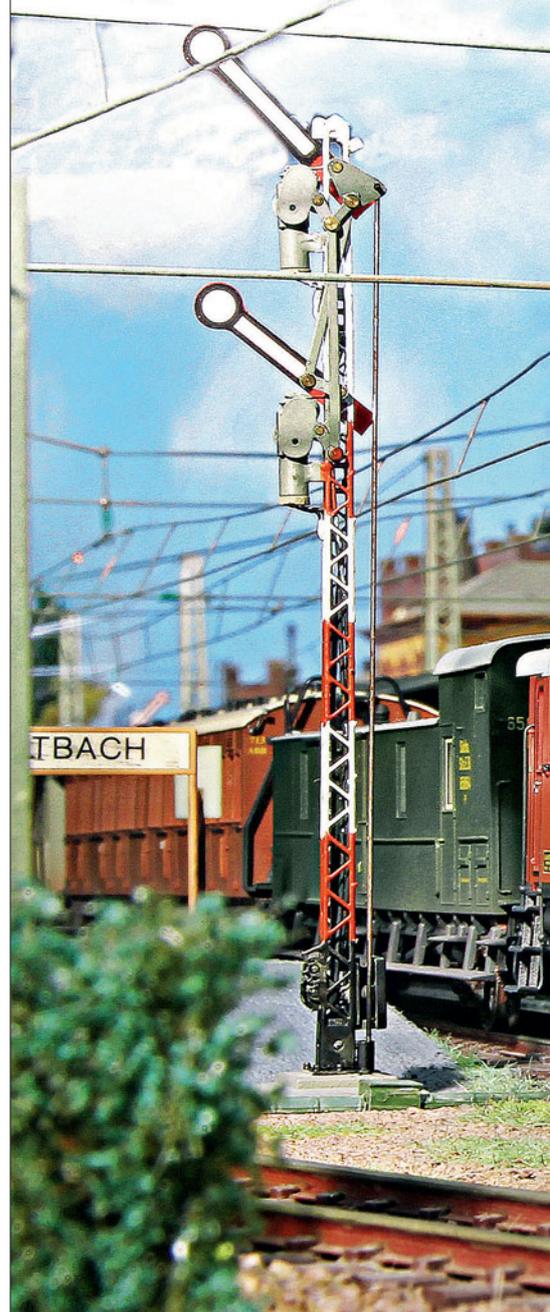
Die Zeilen in der Einleitung haben einen tieferen Sinn. Darauf soll kurz eingegangen werden. Als die Clubanlage der Glauchauer Modellbahnfreunde besichtigt wurde, kam es auch zum Fototermin für eine H0m-RhB-Anlage. Kurz nach einer Ausstellung wurde dann das Fotoequipment in den Modellbahnraum getragen. Mehrmals passierte ich dabei eine Vitrine mit Modellen. Aber erst beim letzten Gang wendete ich bewusst den Kopf zur Seite: „Was?!? Ein Gützold-Sachsenstolz in Epoche-I-Lackierung?“ – „Ach, das ist von unserem Joachim, der hat sein ‚Zeug‘ hier mal zur Ausstellung gezeigt. Der macht so was und könnte es mal wieder abholen“, erhielt ich als Erklärung und entgegnete „Zeug, Fragezeichen, he, mir fehlen die Worte, Ausru-

fezeichen“. Wenig später hatte ich die Kontaktdaten und bald stand ich bei Joachim Rabe im Modellbahnraum.

Rundverkehr auf zwei Spurweiten

An seiner Heimanlage baut Joachim Rabe schon viele Jahre. Ein Betriebsmittelpunkt ist „Altbach“. Das ist „nur“ ein kleiner Vorort-Bahnhof an einer zweigleisigen Hauptstrecke mit einer abzweigenden Nebenbahn im Vorfeld eines Großstadtbahnhofs. Selbigen kann man als große Wendeschleife in Modellbahnzimmer 2 und den Vitrinen interpretieren, wo alles zu finden ist, was der Modellbahnfreund an Modellen der bayerischen Länderbahn und zur Epoche II schätzt.

Altbach bietet jede Menge Motive. Der dreiteilige ET 833/834 mit Mittelwagen wartet mit seiner Leistung im Vorortverkehr ebenso wie die G 12 auf Ausfahrt. Der Güterzug wird wohl noch länger hier stehen. Unterdessen kommt eine EG 5 mit einem gemischten Zug aus Richtung Hauptbahnhof in der Vorortstation Altbach an.





Der Weg zur Anlage

Wer so ein „Zeug“ baut – um mit den scherzhaften, aber die Leistung respektvoll anerkennenden Worten seiner Modellbahnfreunde zu sprechen –, hat hier nicht sein Erstlingswerk in Betrieb.

Schon seit 1987 ist Joachim Rabe im Glauchauer Freundeskreis aktiv. In den frühen 1990er-Jahren ist das Hobby in den Hintergrund geraten – wie bei vielen in dieser gesellschaftlich alles umwälzenden Epoche. Aber die neuen Möglichkeiten führten schnell zu dem Projekt einer elektrifizierten Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn. Schon immer auf der Suche nach dem Besonderen sollte auch der Betriebspark die Zeit vom Übergang der Epoche I auf die Epoche II darstellen. Ihm war klar: Ohne Kompromisse geht das nicht, was zur thematischen Zweiteilung führte.

Das Signal ist auf Hp 2 gezogen worden: Fahrt mit eingeschränkter Geschwindigkeit für die EP 5, die spätere E 52, mit der es nun durch die Weichenstraße weitergehen kann.

Gerade die Zeit des Epochenwechsels macht das Zusammentreffen von noch länderbahnlackierten Maschinen in der eigentlichen „grünen Epoche“ möglich. So stehen die späteren E 91 und E 52 am Bahnsteig mit den bunten Kleidern beieinander.





ET 833/834 kommt zurück. Am hinteren Inselbahnsteig wird ein kurzer Halt eingelegt.

EP 5 21501 fährt mit dem Eilzug durch. Sie kommt gerade vom Streckenteil, welcher vor der Eingangstür liegt.

Unten: Eine EG 2 ist im Güterzugdienst eingesetzt.

Durch zwei Zimmer

Die H0/H0e-Anlage hat eine Größe von 7 x 2,2 Metern. Als Grundform der Anlagenfläche muss man sich ein gespiegeltes G vorstellen. Auf dem kurzen Schenkel ist der Haltepunkt Altbach untergebracht. Die hintere Ausfahrt mit der abzweigenden Nebenbahn führt im Bogen auf die untere Verbindung, die zum Bw führt. Es nimmt die Hälfte des 7 Meter langen Schenkels ein.

Oberhalb liegt eine Schüttnanlage, hinter der die Strecke zum ländlichen Anlagenteil mit einem Spurwechselbahnhof weiterführt. Die Ringstrecke ist als solche nicht erkennbar. Das „Hundeknochenprinzip“ versteckt die Wendungen unter dem Bahnbetriebswerk und der Landschaft hinter dem Spurwechselbahnhof. Eine Schleife führt nach der Passage des mobilen Streckenstücks vor der Tür in den Nachbarraum zum Abstellbahnhof. Von dort geht es zurück unter die Partie mit der H0e-Strecke oberhalb des Spurwechselbahnhofs. Der Name bleibt anonym. Ganz geschickt, denn hier treffen Länderbahnfahrzeuge dreier Verwaltungen aufeinander: Sachsen, Bayern und Preußen.

Altbach unter Draht

Den Beginn des elektrischen Betriebs am Anfang der Epoche II darzustellen war ein großer Wunsch von Joachim

