

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE
MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen





MIBA VERLAG

Werner Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
Schanzäckerstraße 24-26 · D-8500 Nürnberg
Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Werner Walter Weinstötter,
Michael Meinhold (z. Zt. verantwortlich)
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 34

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Wolfgang Löschner

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag, Heftpreis DM 5,-,
Jahresabonnement DM 68,-, Ausland DM 72,-
(inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung – auch auszugsweise –
nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlags.

Leseranfragen können nicht individuell
beantwortet werden; bei Allgemeininteresse,
erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
zeitlichen und personellen Gründen kann
sich die Bearbeitung der Redaktionspost
verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
sind einzeln mit der vollen Anschrift des
Autors zu versehen. Die Abgeltung von
Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen
obliegt dem Einsender. Sämtliche Angaben
(technische und sonstige Daten, Preise,
Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Druck

W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

Fahrplan

Heute in Ihrer MIBA	95
Ein Tag im Leben des Stationsvorstehers K.	96
Verfeinerte und beleuchtete Automodelle – in Zi	96
„Nächste Haltestelle: Landgericht“	97
Haltestellen – „Null-Abstand“ beim Vorbild	98
Das N-Refugium unterm Dach (Anlage Leis)	100
So sehe ich die elektronische Modellbahn-Zukunft	109
Messing-Ätzen „spielend“ erlernen (Ätzkasten)	111
Berliner S-Bahn-Triebzug ET 165 in N	112
Halbrelief-Gebäude für den Hintergrund	115
Mit einer SBB-Ellok durch den Vogelsberg	116
Ein altes Schaltproblem: Kehrschleife mit Oberleitung	116
Neue Straßen- und andere Platten von „HH“	117
Mikroprozessor + Modellbahn: Stimmen zum Thema	118
„Es werde Licht“ – im Bahnsteigniederengang	121
Englischer Güterwagen auf DB-Gleisen	121
Roco-Weichen und Doppelkreuzweichen – umgebaut und optisch verbessert	122
„Winter in Bayern – Sommer in Südtirol“ (H0-Anlage Raith)	126
H2O für H0 – mittels funktionellem Wasserkran	131
Februar-Marktspiegel	132
Die 78 001 mit einer TEE-Garnitur im Großen	133
Die 78 355 mit einer TEE-Garnitur im Kleinen	133
Pit-Peg 75 Jahre jung	134
Vorortbahnhof mit „Tief-Bw“ (Anlagenvorschlag)	134
Pit-Peg korrigiert und projektiert: „Tiefgarage“ für Lokomotiven	136
Gesetzt den Fall, Signal steht links	140
Drei Variationen zum Thema P 8 – in N und I	142
Was uns freut ...	143
Keine P 8 – aber auch eine Dampflokomotive (Speicherlok)	145
Kopfbahnhof mit Parastrecke à la „Pit-Peg's Panoramen“ (H0-Anlage Durchdenwald)	146
Umlaufblech für die Roco-93	152
Sherlock Holmes am Schienenstrang: 19.27 Uhr ab Mengen	153
Neue Bücher für Ihr Hobby:	
Deutsche Dampflokomotiven 1968-1980	154
Die Straßenbahn-Betriebe in der BRD	154
Die Baureihe V 200.0	154
Bahnhöfe und Bahnbauten im Modell	154
Märklin-Spaß mit mini-club	155
Lok-Magazin Jahrbuch 1	155
Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel	155
Sonstige Neuerscheinungen	155
Kurz notiert	156

Mit donnerndem Auspuff und zischenden Zylinder-ventilen kommt uns auf dem Titelbild eine „44“ entgegen – jene kraftvolle Loktype also, die als **H0-Großserienmodell der 44-Öl** auch auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse kommt – endlich!

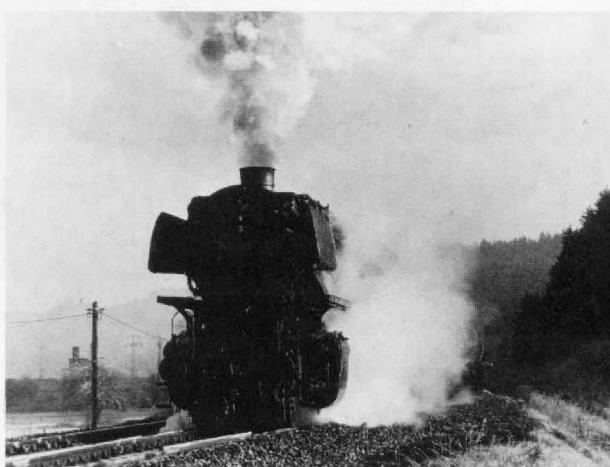
Ob uns endlich auch ein Großserien-Modell des typischen Berliner S-Bahn-Triebwagens ET 165 präsentiert wird, wissen wir (heute) noch nicht; schön wär's ja, und das 100jährige Jubiläum der am 7. 2. 1882 eröffneten Berliner Stadtbahn wäre auch ein passabler Anlaß. Wir haben einstweilen diesen Anlaß zum Anlaß genommen, in dem Artikel **Berliner S-Bahn-Triebzug ET 165 in N** zumindest den Freunden des Maßstabs 1:160 eine Umbauanleitung nebst Bauzeichnung zu servieren.

Bauzeichnungen hat's noch mehr in dieser MIBA, sogar komplette Bauprojekte. **Pit-Peg korrigiert und projiziert: „Tief-Garage für Lokomotiven“** (S. 136) ist so recht ein typisches Bauprojekt nach dem Geschmack aller Pit-Peg-Freunde, in deren Namen wir auf S. 134 **Pit-Peg zum 75. Geburtstag** gratulieren! – Hoffen wir, daß uns der Modellbahn-Meister auch in Zukunft noch viele schöne Bauprojekte bieten wird!

Einen Zukunfts-Blick ganz anderer Art bietet Prof. Dr.-Ing. Klaus Thomas: „**So sehe ich die elektronische Modellbahn-Zukunft**“ ist sein Aufsatz (S. 109) überschrieben; man muß freilich nicht in jedem Fall der Ansicht des Verfassers sein, der da u. a. meint, daß an der Mikro-Elektronik in unserem Metier kein Weg mehr vorbeiführt. Auf jeden Fall beschäftigt dieses Thema immer noch unsere Leser, wie auch die neuerlichen **Stellungnahmen zum Thema „Mikroprozessor + Modellbahn“** (S. 118) beweisen.

Beweise für scheinbar nicht ganz „astreine“ Betriebs-Situationen, Fahrzeug-Einsätze usw. hat ein Modellbahner immer gern parat, um diese oder jene Abweichung vom Vorbild hieb- und stichfest zu machen. Voilá: Sei es der Haltestellen-„**Null-Abstand**“, den einem als Modellbahner kein Schweiß...er und auch kein Deutscher abkaufen würde, aber in Bonn ist der Abstand kürzer als der Zug (S. 98), sei es ein **englischer Kurz-Güterwagen auf DB-Gleisen** oder sei es die **SBB-Ellok ohne Fahrdradt – im Vogelsberg** (S. 116) oder sei es gar eine **78 vor einem TEE** (S. 133) – es gibt eben nichts, was es nicht gibt!

Es gibt auch selten etwas, was es nicht noch zu verbessern gibt; in diesem Sinne wird auf S. 122 beschrieben, wie **Roco-Weichen und Doppelkreuzweichen umgebaut und optisch verbessert** werden können. Während es sich hierbei um Industrie-Gleismaterial handelt, werden Industrie-Fahrzeuge in dem „**Dreifach-Artikel**“ „**Drei Variationen zum Thema P8 – in N und I**“ (S. 142) zur Verfeinerung herangenommen. Zusammen mit dem Vorschlag „**Verfeinerte und beleuchtete Automodelle – in Z!**“ sind damit auch in diesem Heft wieder unterschiedliche Nenngrößen vertreten, was auch für die traditionellen Anlagenberichte gilt:



Die 044 460-4, von Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Rottenburg, bei Bieringen aufgenommen.

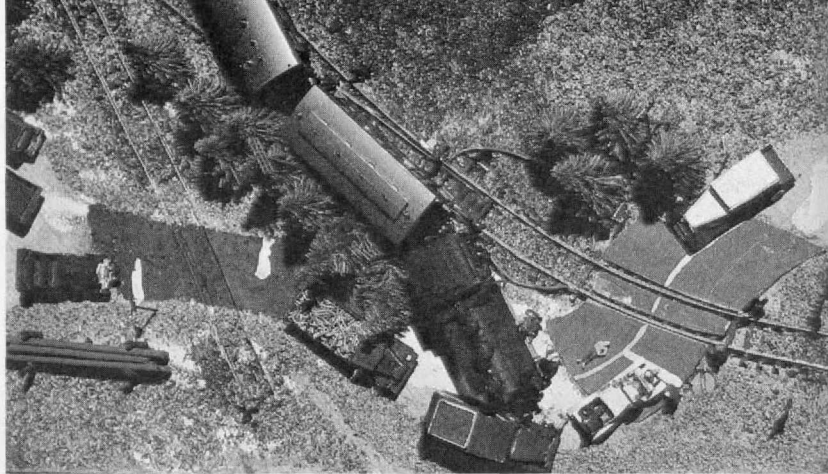
Auf das große **N-Refugium untern Dach** (S. 100) könnte man nachgerade neidisch werden, so gemütlich/ zweckmäßig hat sich MIBA-Leser Fred Leis aus Pirmasens seinen Modellbahn-Raum eingerichtet. Weiter geht's mit zwei H0-Anlagen: Während Richard Durchdenwald aus Esslingen seinen **Kopfbahnhof mit Parade-strecke à la Pit-Peg's Panoramen** mehr großzügig/ weiträumig in Szene gesetzt hat, herrscht bei Herrn Hans Raith aus Augsburg unter dem Motto „**Winter in Bayern – Sommer in Südtirol**“ (S. 126) nicht nur klimatisch, sondern auch räumlich ein dichtes Neben- und Übereinander. Chacun a son goût!

Jeder nach seinem Geschmack – und wem der Sinn nach ein wenig schwarzem Humor steht, braucht nur umzublättern, um in der Schilderung „**Ein Tag im Leben des Stationsvorstehers K.**“ (S. 96) auf seine Kosten zu kommen! „**Eisenbahn-Archäologen**“, Stationierungsforscher, Gleisplan-Tüftler und Freunde kriminologischen Spürsinns (jawohl!) dürften wiederum die „**Detectiv-Story**“ auf S. 153 goutieren, von der wir hier außer dem bei Agatha Christie entlehnten Titel „**19.27 Uhr ab Mengen**“ nicht mehr verraten wollen.

Eines dagegen können wir Ihnen verraten: Diese MIBA enthält noch einiges mehr; und während Sie genüßlich darin schmökern, schwitzen wir bereits beim Zusammenstellen der beiden Messehefte mit der großen Neuheiten-Reportage von der Nürnberger Spielwarenmesse. Doch lassen Sie sich darob nicht verdröben, sondern freuen sich auf Heft 3/82 mit dem ersten Teil des Messeberichts; Heft 3a/82 wird traditionsgemäß ca. 8 Tage später folgen! Also:

Die nächste MIBA kommt am 22. 3.!

Ein Tag im Leben des Stationsvorstands K.



Wenn man Schüler ist und Tag und Nacht mit Lernen beschäftigt, wird man sich im Laufe der Zeit für die Ferien etwas Vernünftiges ausdenken, um die leere Zeit sinnvoll auszufüllen.

Das „Vernünftige“ steht auf dem Klappbett und auf dem Bettkasten, sorgt dafür, daß mein Zimmer unordentlich und meine Mutter sauer ist und nennt sich allgemein „Modelleisenbahn“. Es war endlich mal wieder nötig, sie, die im Keller bei Konserven und Wein vor sich hinschmachtete, in meine Bude zu holen, abzustauben, auszubauen, anzumalen, zu „vertelegraphenmasten“ und mit Schildern wie „Gefälle auf 2,9 km“, „P(feifen)“, „L(äuten)“, „H(alt)“, usw. zu versehen, um dann ferner voll Zorn festzustellen, daß die Gleise verdeckt sind. Weder Fluchen noch Wettern hilft dann, im Gegenteil, die Lokomotive scheint beim Fluchen erst recht stehenzubleiben und ist endlich gar nicht mehr in Gang zu kriegen, was, wie man kurz vor dem In-die-Luft-gehen entdeckt, daran liegt, daß die Kabel aus den Trafoklemmen entwichen sind.

So entweicht auch der Dampf aus einem selbst, aus der Lokomotive ebenfalls, die Kabel werden wieder eingeklemmt, der Trafo auf „volle Kraft voraus“ gestellt und die Lokomotive fährt ... wieder nicht! Ursache: Lötkontakt gerissen!

Man nimmt Feile und Schraubenzieher, säubert die Schienen von Kleberresten, lötet die Kontakte und ärgert sich, daß der LötKolben die Plastikschwellen ge-

schmolzen hat und daher die Schienen um knapp 5 mm absinken ließ, die in Wirklichkeit 80 cm wären (durch die gleich der schimpfende Lokomotivführer die mordlüsternen Reisenden huckeln lassen wird).

Dann ist endlich alles in Ordnung! Auf dem – noch nicht vorhandenen – Bahnsteig stehen die Fahrgäste und warten auf ihren Anschlußzug nach Lüneburg. Er kommt! „Einsteigen und die Türen schließen!“ Das (noch nicht vorhandene) Stellwerk stellt die Weichen richtig – nein, falsch – halt – halt – verdammt – wo ist der Trafo – da! – Knopf nach rechts – die T 2 rast mit umgerechnet 280 km/h in die falsch gestellte Weiche – Knopf doch nach links drehen – zu spät! Die Lokomotive hat den selbstgebauten Postomnibus unter sich begraben, der gerade auf seiner planmäßigen Wettfahrt mit dem „Deutsche Reichsbahn“-Zug, immerhin schreibt man das Jahr 1939, nach Dicksbeck fahren sollte und am Bahnübergang wartete. Die Waggonen sausen ins nahe Wäldchen, die mühsam mit Bohrer und Kleber befestigten Tannen reißen aus, fallen um! Sch... e, drei Tage Arbeit im Eimer.

Da bleibt nun dem geplagten Modellbahner kein anderer Ausweg, er nimmt Papier und Feder, zeichnet das grauenvolle Ereignis auf und schickt es an die MIBA in der Hoffnung, von den Tantiemen Lokführer und Reisende bestatten und sich eine neue Tannenschonung, eine neue Lokomotive und einen Postbus leisten zu können.

Henning Krey, Langenhagen

Verfeinerte und beleuchtete Automodelle – in Z!!!

„Wie lassen sich die m. E. etwas unscheinbar wirkenden Z-Autos verschönern?“ fragte ich mich vor einiger Zeit; gleichzeitig überlegte ich mir, ob man die Winzlinge nicht noch auf eine andere Weise „supern“ könnte. Heraus kam dabei, was Sie hier auf den Abbildungen sehen: beleuchtete Mini-Club-Autos.

Zu diesem Zweck wurden die unlackierten Autorohlinge auf das Dach gelegt und ihre „Bäuche“ mit einem scharfen Bastelmesser bzw. Skalpell, sowie einem Bohrzwerg (mit Fräser) ausgehöhlt. Sinn dieser „Operation“ war es, Platz für ein Birnchen, wie es in den Mini-Club-Lokomotiven Verwendung findet, zu schaffen. Diese Birnen haben jedoch einen etwas zu großen Sockel. Daher wurde dieser beidseitig soweit abgefeilt, daß er über den Rand des Glaskolbens nicht mehr

hinausragt. Um eine sichere Halterung für die Birne zu erreichen, wurde zwischen den Hinterrädern mittig ein schmaler Schlitz gefräst, der in Länge, Breite und Tiefe genau dem verkleinerten Sockel der Birne entspricht. Als nächstes wurden mit einem 0,8-mm-Bohrer die Kanäle für die Lichtleitfasern gebohrt, die später Scheinwerfer und Rückleuchten darstellen. Nach Abschluß der Bohr- und Fräsarbeiten wurde die Aushöhlung für die Glühbirne mattschwarz gestrichen, damit das Licht nicht durch die Karosserie scheint.

Die Lichtleitfasern, etwa 0,6 bis 0,7 mm dick, stammten aus einem Bastelpack der Firma Tandy, sind aber bestimmt auch anderswo zu erhalten. Um an dem „Scheinwerferende“ der Faser auch wirklich die übliche Scheinwerferform zu erhalten, wurde die Faser kurzzeitig über einen heißen LötKolben

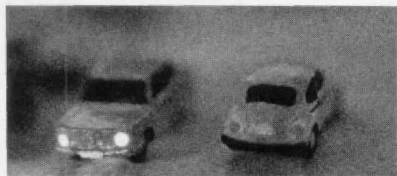
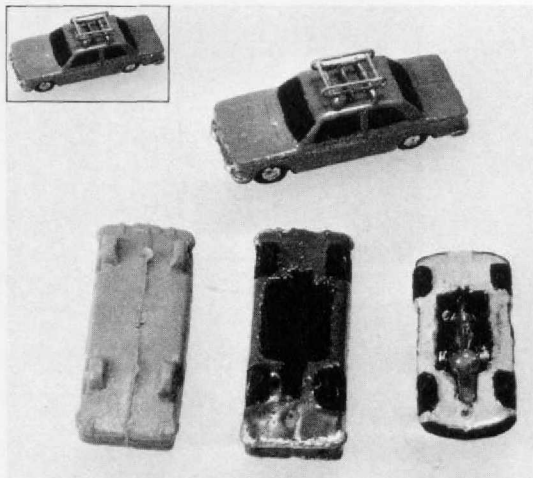


Abb. 1. Leuchtende Front- und Rücklichter haben diese beiden Z-Autos.

Abb. 2 u. 3. Die Schritte zum Einbau des Lämpchens in den Wagenboden (siehe Haupttext) und ein BMW mit Dachgepäckträger aus 0,2-mm-Draht in 2facher – eingeklinkt im linken oberen Eck – in Originalgröße.



gehalten und danach in der benötigten Länge abgeschnitten.

Im nächsten Arbeitsgang erfolgte die Bemalung des Modells mit Revell- bzw. Airfix-Farben. Als „Pinsel“ diente hierbei eine einzelne Ader eines Litzenkabelrestes.

Nach dem Trocknen der Farben konnte nun die Glühbirne eingesetzt und die Lichtleitfasern in die entsprechenden Kanäle gesteckt werden. Die beiden Fasern für die Rückleuchten wurden jedoch nicht in ihre endgültige Stellung gebracht. Zunächst wurden ihre Glaskuppen mit ein wenig Airfix-Farbe dunkelrot gestrichen; nach dem Trocknen wurden sie dann endgültig justiert.

Um zu verhindern, daß die Glühbirne den Boden unter dem Auto beleuchtet, wurde abschließend aus einem alten Aufkleber (ein Stück lichtundurchlässiges Tesaband tut's auch) ein passender Deckel zugeschnitten, der einerseits die

Ränder der „Lichthöhle“ sauber verschließt, andererseits aber das leichte Auswechseln der Glühbirne ermöglicht. Dabei durfte jedoch der Schlitz mit dem Lampensockel nicht verdeckt werden.

Denn in diesen Schlitz, zu beiden Seiten des Lampensockels, wurden nun die 0,3 mm dicken Kupferdrähte gesteckt, die die Glühbirne mit Strom versorgen – fertig!

Peter Schütt, Grevenbroich

„**Nächste Haltestelle: Landgericht**“ wird der Fahrer dieses Stadtbahnzuges von Bonn Hbf nach Siegburg nach der Abfahrt aus der hier (Abb. 1a) gezeigten Station „Stadthaus“ ansagen. Die Fahrt zum „Landgericht“ indes...



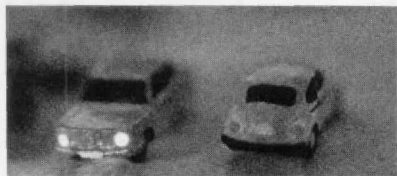


Abb. 1. Leuchtende Front- und Rücklichter haben diese beiden Z-Autos.

Abb. 2 u. 3. Die Schritte zum Einbau des Lämpchens in den Wagenboden (siehe Haupttext) und ein BMW mit Dachgepäckträger aus 0,2-mm-Draht in 2facher – eingeklinkt im linken oberen Eck – in Originalgröße.



gehalten und danach in der benötigten Länge abgeschnitten.

Im nächsten Arbeitsgang erfolgte die Bemalung des Modells mit Revell- bzw. Airfix-Farben. Als „Pinsel“ diente hierbei eine einzelne Ader eines Litzenkabelrestes.

Nach dem Trocknen der Farben konnte nun die Glühbirne eingesetzt und die Lichtleitfasern in die entsprechenden Kanäle gesteckt werden. Die beiden Fasern für die Rückleuchten wurden jedoch nicht in ihre endgültige Stellung gebracht. Zunächst wurden ihre Glaskuppen mit ein wenig Airfix-Farbe dunkelrot gestrichen; nach dem Trocknen wurden sie dann endgültig justiert.

Um zu verhindern, daß die Glühbirne den Boden unter dem Auto beleuchtet, wurde abschließend aus einem alten Aufkleber (ein Stück lichtundurchlässiges Tesaband tut's auch) ein passender Deckel zugeschnitten, der einerseits die

Ränder der „Lichthöhle“ sauber verschließt, andererseits aber das leichte Auswechseln der Glühbirne ermöglicht. Dabei durfte jedoch der Schlitz mit dem Lampensockel nicht verdeckt werden.

Denn in diesen Schlitz, zu beiden Seiten des Lampensockels, wurden nun die 0,3 mm dicken Kupferdrähte gesteckt, die die Glühbirne mit Strom versorgen – fertig!

Peter Schütt, Grevenbroich

„Nächste Haltestelle: Landgericht“ wird der Fahrer dieses Stadtbahnzuges von Bonn Hbf nach Siegburg nach der Abfahrt aus der hier (Abb. 1a) gezeigten Station „Stadthaus“ ansagen. Die Fahrt zum „Landgericht“ indes...





Abb. 1b. ... ist schon nach etwa 20 m vorbei; denn dazu muß der Zug nur über die Kreuzung fahren; die Fahrgäste warten schon.

Ein Kuriosum
aus Bonn

Haltestellen – „Null-Abstand“

Wer kennt es nicht, das Gleisoval mit einem Bahnhof an der vorderen und einem weiteren an der hinteren Anlagenkante?! Verbunden sind die beiden Halte-Stellen lediglich durch je einen Halbkreis auf der linken und der rechten Anlagenseite. Gestandene Modellbahner schütteln bedenklich ihre „weisen“ Häupter ob soviel Unrealistik, und die MIBA läßt mahnende Worte dahingehend drucken, künftig derartige Mißlichkeiten tunlichst zu vermeiden oder zumindest durch eine entsprechende Landschaftsgestaltung wegzutarnen. Man empfiehlt Gleiswendel, unterirdische Schattenbahnhöfe mit automatischem Zugwechsel, Aufenthaltsschaltungen und was dergleichen an eleganten Lösungen möglich ist, um eine halbwegs realistische Entfernung zwischen besagten beiden Bahnhöfen vorzutäuschen. Dabei beträgt der Abstand doch immerhin noch mindestens einen halben Kreis, bei Anlagen mit Nebenbahncharakter also zwei Zuglängen und mehr.

Vergleicht man diesen Sachverhalt mit einer Vorbildsituation in der Bundeshauptstadt Bonn, dann ist die Entfernung von Bahnhof „Vorderkante“ zu Bahnhof „Hinterkante“ der erwähnten Modellbahnanlage eigentlich riesig.

In Bonn verkehrt – teilweise als U-Bahn – die Stadtbahn Rhein-Sieg, die die Städte Köln, Siegburg, Bad Honnef und Bad Godesberg (jetzt Bonn-Bad Godesberg) mit der Bundeshauptstadt verbindet. Zur Stadtbahngesellschaft gehört auch die Köln-Bonner Eisenbahn, die bislang die Gleisanlagen ihrer ehema-

ligen Rheinuferbahn – bekannt durch die „Silberpfeile“ – und aus Verkaufs- bzw. Versicherungserlösen (für zahlreiche bei einem Großfeuer verbrannte „Silberpfeil“-Züge) einige neuerworbene Stadtbahnzüge einbrachte.

Da gibt es auf dem Streckenabschnitt, der von den Zügen nach Siegburg und Bad Honnef befahren wird, die Haltestellen „Stadthaus“ und „Landgericht“. Nun liegen diese beiden Stationen beileibe nicht so weit auseinander, wie man anhand des Stadtplanausschnittes (Abb. 3) annehmen könnte. Nein, die Bahnsteigenden von „Stadthaus“ und „Landgericht“ sind lediglich durch eine etwa 10 Meter (11,5 cm in H0, 6 cm in N) breite Straße voneinander getrennt (Pfeil auf dem Kartenausschnitt). Ein Stadtbahnzug besteht jedoch üblicherweise aus zwei Triebwagen von jeweils 28 Metern Länge. Wenn also der erste Wagen eines Zuges bereits in der Station „Landgericht“ steht, befindet sich der zweite Wagen zu fast zwei Dritteln noch im Haltepunkt „Stadthaus“. Die Fahrt durch die beiden Haltestellen dauert je nach Ampellage und der (in aller Regel) Anwesenheit weiterer vorausfahrender Straßenbahnzüge der Linien 1 oder 2 nach meinen Beobachtungen manchmal länger als fünf Minuten.

Wäre eine solche Situation auf einer Modellbahnanlage denkbar? Wohl kaum. Sicher, das Bonner Kuriosum ist eher ein Provisorium. Aber erfahrungsgemäß sind Provisorien in der Bundeshauptstadt Bonn recht langlebig. Hinsichtlich der Haltepunkte „Stadthaus“ und „Landgericht“ ist Langlebigkeit vor-



Abb. 2. Blick zurück von der Haltestelle „Landgericht“ zur Station „Stadthaus“, die direkt unter der Fußgängerbrücke gelegen ist. Allerdings wird die Haltestelle „Landgericht“ von den Bürgern bevorzugt, da dort keine Treppen und Überführungen benutzt werden müssen.



Abb. 3. Auf diesem Ausschnitt aus einem Bonner Stadtplan ist nicht nur die Haltestellen-Situation (Pfeil) zu erkennen, sondern auch Lage und ungefähre Ausdehnung des „einschlägig bekannten“ Hauptbahnhofs von Bonn.

programmiert, denn eine Änderung (Fortfall der Station „Landgericht“) würde sich erst durch die Einbeziehung der Straßenbahnlinien 1 und 2 in das Stadtbahnnetz ergeben. In Bonn hat man diesbezüglich zwar schon gewisse Vorstellungen, aber von konkreten Plänen ist bislang noch nichts bekannt.

Wie man sieht, gibt es tatsächlich kaum etwas, was es beim großen Vorbild nicht schon längst gibt. Aber trotzdem: Zur Nachahmung möchte ich die Bonner

Vorbildsituation nicht empfehlen, da sie einfach zu unwirklich ist. Allenfalls kann sie als Ausrede für bestehende „Engpässe“ auf bereits vorhandenen Anlagen dienen. Auch ein Nachbau im Rahmen einer Roco-Straßenbahnanlage wäre noch „drin“; sollten doch die Kölner KVB-Achtachser ursprünglichen Planungen zufolge auch die Stadtbahnstrecken befahren.

Holger Reineccius, Swisttal

