

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2001

B 8784 · 53. Jahrgang

DM/sFr 12,80 · € 6,54

S 100,- · Lit 17 000 · hfl 16,- · lfr 312,-

<http://www.miba.de>

Kleines Selbstbau-Projekt

## Wasserturm „Finow“



Schwerpunkt: Gleisbau

Gleisplanvorschlag: Reichlich Reichsbahn

Anlage: Viel Betrieb mit Trix-Express



4 1394038 212808 11 >

Lange Zeit war es so – unsere Fahrzeugmodelle wurden immer feiner und detaillierter. Nur die Schienenwege, auf denen sie laufen sollten, hielten offensichtlich mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Das Gleis- und Weichenmaterial konnte seine Herkunft von der „Spielbahn“ nicht verleugnen. Hier zählten mehr Robustheit und grundle-

man dabei gehen? So baute Jacques Timmermans die Weichen aus seiner Anlage exakt nach bayerischem Vorbild, ohne dabei die Detaillierung allzu weit zu treiben. Auch um Finescale handelt es sich nicht, denn die Weichen sollten für Fahrzeuge mit Radsätzen nach NEM und RP 25 gleichermaßen kompatibel sein. Wer allerdings bei

## Darf es noch etwas feiner sein?

normalen Platzverhältnissen ein Bahnhöfchen mit mehr als drei Weichen aufbauen will, wird um gewisse Kompromisse dann doch nicht herumkommen; so bringt es

eine schlichte „Normalweiche“ mit einem Vorbildradius von 190 m in der Baugröße H0 immerhin auf eine Länge von rund 33 cm – eine größere Weichenstraße wird da schnell illusorisch. Feinere Maße für Rad und Schiene sind davon jedoch nicht betroffen; sie lassen sich schließlich auch bei verkürzten Weichen verwirklichen.

Mittlerweile hat sich das bekanntlich grundlegend geändert. Eigentlich sieht es ja beim Gleisbau – zumindest für die Baugröße H0 – gar nicht so schlecht aus. So bieten immerhin drei Hersteller Gleissysteme an, mit denen sich durchaus vorbildgerechte Gleisanlagen verwirklichen lassen. Die hier gefundenen Kompromisse zwischen Profilhöhe, Optik und Betriebssicherheit sind nachvollziehbar und akzeptabel.

Alleerdings – so schön eine nach Finescale-Standards gebaute Weichenstraße auch anzuschauen ist, das Ganze wird in nächster Zeit wohl doch eher eine Sache für Spezialisten bleiben. Das ist bei unseren englischen Modellbahnkollegen, bei denen diese Standards schon seit vielen Jahren von den verschiedenen „Societies“ praktiziert werden, auch nicht anders. Aber alleine zu wissen, dass es machbar ist – da juckt es einem doch in den Fingern. Ein kleines Schaustück müsste doch für den Anfang machbar sein, vielleicht wird ja tatsächlich doch einmal eine Anlage daraus ...

Wer es jetzt aber wirklich ganz genau nimmt, mag sich mit dem hier erreichten Standard noch nicht zufriedengeben. Denn warum sollte auf Gleise und Weichen nicht die gleiche Sorgfalt angewendet werden, wie sie beim Fahrzeugbau schon lange üblich ist? Schließlich liegen zwischen normalen Modellweichen und einer exakten maßstäblichen Umsetzung des Vorbilds immer noch Welten! Doch wie weit soll

man dabei gehen? So baute Jacques Timmermans die Weichen aus seiner Anlage exakt nach bayerischem Vorbild, ohne dabei die Detaillierung allzu weit zu treiben. Auch um Finescale handelt es sich nicht, denn die Weichen sollten für Fahrzeuge mit Radsätzen nach NEM und RP 25 gleichermaßen kompatibel sein. Wer allerdings bei normalen Platzverhältnissen ein Bahnhöfchen mit mehr als drei Weichen aufbauen will, wird um gewisse Kompromisse dann doch nicht herumkommen; so bringt es eine schlichte „Normalweiche“ mit einem Vorbildradius von 190 m in der Baugröße H0 immerhin auf eine Länge von rund 33 cm – eine größere Weichenstraße wird da schnell illusorisch. Feinere Maße für Rad und Schiene sind davon jedoch nicht betroffen; sie lassen sich schließlich auch bei verkürzten Weichen verwirklichen.

Lutz Kuhl

Das eher unscheinbare Vorbild eines kleinen Wasserturms im Bahnhof Finow wählte Sebastian Koch für sein Modell, dessen Bau er ab S. 58 beschreibt.







# STELLEN SIE DIE WEICHEN

## Mit IB-Switch von Uhlenbrock

- Erweiterung für die Intellibox und andere Zentralen mit LocoNet-Anschluss
- Schaltet 40 Magnetartikel und/oder Fahrstraßen
- Bis zu 20 Schaltvorgänge pro Fahrstraße
- Adressbereich 1 - 2048
- Freie Adresswahl in beliebiger Reihenfolge
- Für manuellen und/oder automatischen Betrieb
- Programmierung über das Gerät selber
- Dauerhafte Speicherung aller Eingaben
- **DIGITAL 2** kompatibel



Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop www.uhlenbrock.de



**18** Der zuverlässige Betrieb steht bei dieser Anlage im Vordergrund. Zur Anwendung kommen hier die inzwischen schon nostalgisch anmutenden Trix-Express-Gleise, die in Kombination mit den entsprechenden Spurkränzen Entgleisungen nahezu unmöglich machen. *Foto: Hans Fengel*

**116** Dieses Krokodil hat zwar keinen Biss, dafür aber umso mehr Grip. Kein Wunder bei einem Fahrwerk mit sechs angetriebenen Achsen und einem Lebendgewicht von ebenso vielen Kilogramm. Gerhard Peter stellt das neue Trumm von Hübner für die Baugröße 1 vor. *Foto: gp*



**60** Es muss nicht immer ein riesiges städtisches Bw sein. Auch in kleinen Nebenbahn-Betriebswerken finden sich alle notwendigen Lokbehandlungsanlagen. Sebastian Koch hat eine kleine Bekohlungsanlage gebaut und berichtet über das Wie. *Foto: Sebastian Koch*



# Original MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



Art.-Nr. 00302H; BR T 18.1002; DRG, schwarz-rot; 1. Umbauversion



Art.-Nr. 00100H Gleichstrom  
00101H Wechselstrom  
Hunt'sche Großbekohlungsanlage  
Beschilderung auswechselbar

4 Versionen  
Auslieferung derzeit bei Ihrem Fachhändler!  
Achtung! Exklusiven Micro-Metakit-Farbkalender 2002 jetzt bestellen!

# Original MICRO-METAKIT®

Messingmodelle in Museumsqualität

Weingartenweg 8 • D-84036 Landshut/Bayern  
Tel.: 08 71/4 34 57 • Fax: 08 71/4 59 22  
Internet: <http://www.micro-metakit.com>  
e-mail: [eisenbahn@micro-metakit.com](mailto:eisenbahn@micro-metakit.com)  
GERMANY



**10** Die kommende kalte Jahreszeit läutet Loisl ein mit einem Anlagenvorschlag, der in der Reichsbahn- und Winterzeit spielt. Illustriert ist der Vorschlag wie immer aus der Perspektive der Preiserlein, die sich diesmal warm anziehen müssen. *Abb.: Loisl*



**114** Die Großherzoglich-Badische Staatsbahn beschaffte ab 1912 Nebenbahnlokomotiven der Gattung 1B2ht, die technisch auf dem Fahrwerk der bayerischen Pt 2/3 basierten. westmodel geht im Kleinen den gleichen Weg und bietet für das Fahrwerk der Fleischmann-70er einen Umbausatz zur bad. Ig/BR 70.1 an. *Foto: MK*

## MIBA-SCHWERPUNKT Gleisbau

Weichenroste individuell gefertigt	82
Schienenweg auf Bayerisch	86
Ein Gleis für alle Räder	92
Gleise im Sand und auf der Heide	98
Neues der Sebnitzer Gleisbauer	101

## MODELLBAHN-ANLAGE

Reichlich Reichsbahn zur Winterzeit	10
Zuverlässiger Betrieb mit Trix-Express	18

## BRANCHE INTERN

24 cm Blech	26
50 Jahre Hettler-Zeichnungen	62

## ELEKTROTECHNIK

Flackerfrei	30
-------------	----

## VORBILD + MODELL

Zugbildung in der Epoche II	56
Gute Güterwagen	112

## MODELLBAHN-PRAXIS

Bekohlung für die Nebenbahn	60
Wasserturm mit Stahlfachwerk	107
Werkstatt-Gleise	110

## NEUHEIT

Badische Bayerin	114
Stählerne Krokodile	116
Als Gourmet zur RhB	118

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	64
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	66
Kleinanzeigen	70
Neuheiten	120
Impressum · Vorschau	136

## Falsche Angaben

Ein kleiner Fehler hat sich am Ende des Beitrags über den Bau der „Vrenli“ eingeschlichen: Hans Wittmann, von dem Zeichnungen und Bauanleitung stammen, ist vor einiger Zeit verstorben. Die Pläne sind aber nach wie vor über den GarBa Verlag, Landhausweg 25, 71093 Weil im Schönbuch zu bekommen.

*Jörg Frenzel, Harrislee*

## MIBA 9/2001, Leserbrief

### Kristallwachstum

Der Verzug von Klein-Modellbahn-Flachwagen bzw. Containertragwagen resultiert nicht aus der angeblichen Alterungsanfälligkeit von Kunststoff, sondern aus der Tatsache, dass die bei Klein üblichen Zink-Al-Druckgussplatten aufgrund falscher Druck- und Temperaturverhältnisse beim Druckgussverfahren zu Kristallwachstum neigen und deshalb Flachwagen und offene 4-Achser (Eaos) zum Verzug neigen.

Die Containerwagen konnten nur umgetauscht werden. Bei den Eaos half ich mir durch Ausbau der Bodenplatte, Ersatz durch ein Kunststoffteil und Einbau eines kleinen Gewichtes unter dem Ladegut. Meine Freunde und ich hatten Containertragwagen, die einen derartigen Verzug aufwiesen, dass die Puffer auf der Schienenoberkante streiften. Ein Umtausch erfolgte bei diesen Wagen dreimal, dann wurde endgültig auf andere Typen ausgewichen und der Kauf von Containertragwagen verweigert. Dieselben Probleme gibt es auch bei Lokomotiven des Typs 1046/4061, welche aber mittlerweile aus dem Klein-Programm ausgeschieden sind.

*Andreas Hofstadler (E-Mail)*

## MIBA 9/2001, Schwerpunkt Wendezüge

### Planmäßig Abfahrt!

Die für mein Bild in MIBA 9/2001 auf Seite 60 zusammengebastelte Bildunterschrift liegt völlig daneben. D 98 (Gleis 11) fuhr damals planmäßig um 17.32 Uhr ab. Die Planabfahrt des Wendezuges im Nachbargleis 10 war

ebenfalls 17.32 Uhr. Es handelte sich um den 2356 nach Uelzen. Die Uhr auf Bahnsteig 5 scheint schadhaft zu sein, die beiden weiteren im Bild sichtbaren Uhren zeigen aber die passenden Zeit.

Im übrigen konnte man früher aus den Gleisen 9 – 12 nur auf dem Umweg über Hamburg Hbf-Hamburg-Rothenburgsort Rbf nach Bergedorf kommen, wobei dann die (planmäßigen) Halte in Berliner Tor, Rothenburgsort und Tiefstack hätten ausfallen müssen. Von Hamburg nach Bergedorf sind nie Wendezüge gefahren worden, wohl später von Bergedorf in Richtung Aumühle-Büchen, und zwar mit Umbaudreiecksern. Der Umlaufplan der Wendezüge aus eisernen Abteilwagen wies als äußerste Endpunkte Uelzen, Rotenburg und Cuxhaven aus, auf den anderen von Hamburg ausgehenden Strecken waren sie nie im planmäßigen Einsatz.

*Hermann Hoyer (E-Mail)*

*11.32 Uhr ist natürlich – wie schon aus dem Sonnenstand hervorgeht – Nonsense und ein schlichter Tippfehler. Wegen der falschen Zugnummer (auch 2945 fährt planmäßig um 17.32 Uhr ab) erbittet der Bildtexter 1. vom pp. Publikum Vergebung und 2. von Hermann Hoyer eine Kopie seiner Umlaufpläne.* mm

### Verbindung zur Lok

Auf meiner Anlage verkehrt seit Jahren ein Wendezug, bestehend aus drei Doppelstockwagen von Piko (davon ein Steuerwagen) und einer Lok der BR 143. Im geschobenen Zustand erfolgt aus Gründen der Länge der stromlosen Abschnitte von den Signalen die Stromabnahme nur vom ersten Drehgestell. Das reicht durch den Auslauf der BR 143 völlig aus.

Die Verbindung über die einzelnen Wagen zur Lok erfolgt über in die Wagen verlegte dünne Litzen. Am Anfang habe ich über Steckstifte die Verbindung zwischen den einzelnen Fahrzeugen hergestellt. Inzwischen stehen von verschiedenen Herstellern, in die Normschächte passend, elektrische Kupplungen zur Verfügung. In der Lok selbst wurde die Leiterplatte dahingehend geändert, dass die Stromzuführung von den Rädern des Steuerwagens oder der Lok erfolgt, je nach

Fahrtrichtung. Über zwei Dioden 1 N 4001 wird sie wieder zusammengeführt. Das Einfügen der Dioden in den Motorstromkreis führt zu keinem nennenswerten Geschwindigkeitsabfall. Zu beachten ist noch, dass bei einer Ellok als Traktionsmittel der in Fahrtrichtung hintere Stromabnehmer hochgeklappt sein sollte. Das Ganze hat aber einen kleinen Haken. Die Wendezugeinheit einschließlich Lok muss wegen der elektrischen Kupplungen zusammenbleiben. *Eberhard Leupold, Berlin*

## Preisgünstige Schaltung

Auch mit konventioneller Schaltung lässt sich ein vorbildgetreues automatisches Anhalten von Wendezügen mit Steuerwagen voraus preisgünstig realisieren. Für meine Märklin-Anlage, Fahrstromversorgung mit Lenz Digital, habe ich einen Schaltungsvorschlag abgewandelt.

Beim Halte- und Fahrabschnitt wurden nur die Mittelleiter isoliert. Je Gleis sind vorhanden ein Roco-Relais 10019 und ein Uhlenbrock GBM 434 sowie ein Lichtsignal von Völkner. An beiden Abschnitten liegt ständig Fahrspannung an: Bei HP 1 über das Roco-Relais, bei HP 0 über das Roco-Relais und das Relais 1 des GMB. Fährt ein Verbraucher, Lok oder beleuchteter Steuerwagen, in den Halteabschnitt ein, so schaltet der GMB um und das Relais 1 versorgt beide Abschnitte mit dem Strom des LG 100, wodurch auch bei Lok hinten die Abbremsung gemäß Einstellung des Decoders langsam erfolgt. Beim Märklin-Doppelstocksteuerwagen erfolgt der Wechsel des Spitzensignals über die Rutschkupplung, beim Roco-B4nf über einen Decoder LE 105XF.

Bei dieser Schaltung bleibt auch die konstante Zug- und Lokbeleuchtung erhalten. Allerdings erlischt bei neueren Decodern nach NMRA-Standard das Spitzensignal. Deshalb schalte ich dieses manuell über die Funktionsausgänge. Über die Roco-Relais wird die Einfahrt der Züge in das nächste freie Gleis der BF/SBF gesteuert sowie über eine abschaltbare Automatik ein vollautomatisches Fahren ermöglicht. Für die SBF erfolgt über das Relais 2 des GBM eine Besetztanzeige am Gleisstellpult.

*Hans-Rolf Klug, Köln*

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

## Lima-Silberlinge korrekt?

Mit großem Interesse habe ich in der Septembarausgabe den MIBA-Schwerpunkt „Wendezüge“ gelesen. Besonders die Umbauanleitungen für Steuerwagen von Ludwig Fehr (S. 66 f.) fanden meine Beachtung, musste ich doch darin zur Kenntnis nehmen, dass meine Lima-Silberlinge fehlerhaft sind. Ihnen fehlt nämlich, wie der Verfasser behauptet, das um die Wagenenden bis zum Gummiwulst herumgezogene Pfauenaugenmuster. Doch hierbei irrt der Verfasser, denn mir liegen zahlreiche Fotos (z.B. Eisenbahn-Journal 4/95 „Die Frankwaldbahn“, S. 11) von Silberlingen vor, die nicht das stirnseitig aufgebraute Pfauenaugenmuster aufweisen. Auch konnte ich mich kürzlich im Bf Fulda bei allen angetroffenen Silberlingen von diesem Umstand überzeugen.

*Tobias Schenk, Mainz*

## MIBA 9/2001, Verlockung Finescale

## Schlaflose Nächte

Dem Beitrag von Winfried Schmitz-Esser ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Wer wünscht sich nicht maßstäbliche Räder und ein vorbildgerechtes Gleissystem? Nachdem die Detaillierung bei Großserienmodellen nahezu ihren Höhepunkt erreicht hat, wird dieses Manko vernachlässigt. Dem engagierten Modellbahner bleibt nur der Griff zur Drehbank, zu teuren Radsätzen aus Kleinserienproduktion und zum Gleiselbstbau.

Beabsichtigt man dann noch eine größere Anlage mit ansprechender Landschaft und vielleicht dem einen oder anderen Gebäudeselbstbaumodell zu errichten, muss man schon auf ein langes Leben hoffen, um das Meisterwerk zu vollenden. Ich möchte schließlich nicht nur ein kleines Modul bauen, sondern eine betrieblich ansprechende Anlage mit mehreren Betriebsstellen und langen Strecken, die auch einem abwechslungsreichen Fahrabend mit Hobbykollegen genügt. Der Beitrag von Herrn Schmitz-Esser und die zahlreichen Veröffentlichungen in der Zeitschrift HP1 zum Thema „HO-pur“ haben mich schon mehr als eine schlaflose Nacht gekostet. Den HO-Puristen gilt in jedem Fall mein Respekt und meine Anerkennung. Weiter so!

*Volker Martin, Wattenscheid*

## MIBA 8/2001, Eheim-Trolleybus

## Abschied fällt schwer

Eines Tages musste diese Nachricht ja kommen. Es war eigentlich ein Wunder, dass es den Obus überhaupt noch gab. Ein großes Geschäft war er sicherlich schon lange nicht mehr. Nachdem das Vorbild kaum noch irgendwo zu sehen ist und die betagten Modelle heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen können, kann man Brawas Schritt verstehen.

Dass der Abschied so schwer fällt, liegt allerdings an den Emotionen, die mit diesem originellen Zubehör verbunden sind. Wer damals wie ich als Kind seine Nase an der Scheibe vor der Bonner Weihnachtsanlage platt gedrückt und die Modelle in Betrieb gesehen hat, während draußen das Original Funken sprühend die Fahrleitungskreuzung mit der Straßenbahn passierte, kann das nachvollziehen.

Der Obus von Fischer/Eheim/Brawa gehörte irgendwie zu meinem Leben. Da fällt der Abschied schwer, auch wenn ich niemals eine Obusstrecke auf einer meiner Anlagen hatte. Aber ganz oben links im Regal, da steht eine Schachtel – mit Fahrleitungsmasten, „Telefonhäuschen-Weichen“, Fahrdrähten und einigen bunten Obussen. Wer weiß, vielleicht eines Tages ...

*Wolfgang Schmitz, Bad Honnef*

## MIBA 9/2001, MIBA-Test Roco-01

## Keine „rosarote Brille“

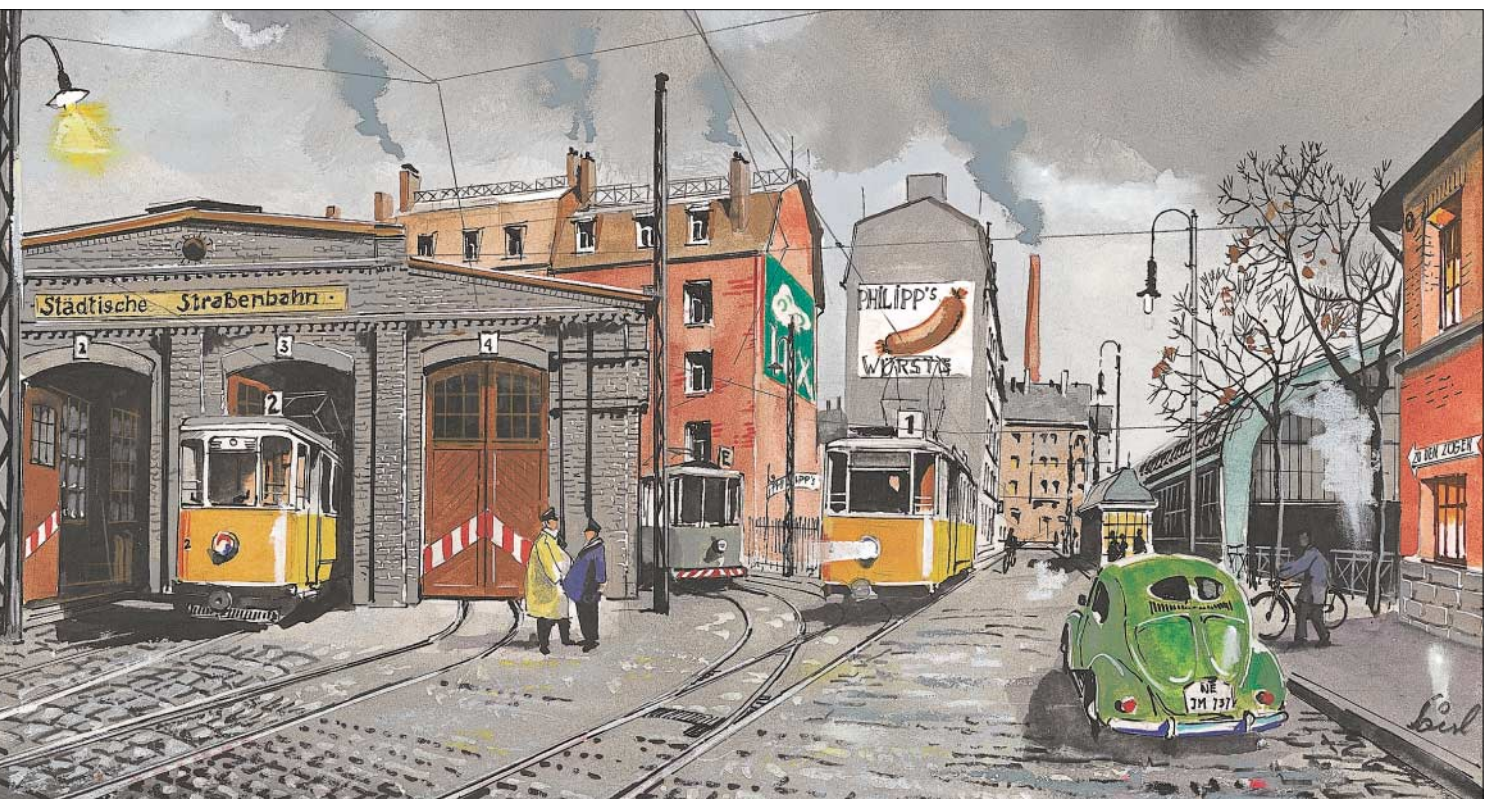
Ich möchte ihnen für die kritischen Worte und Anmerkungen in den MIBA-Testberichten und Artikeln danken. Sie haben die Unzulänglichkeit der Kupplung von Lok und Tender bei der Roco-01 deutlich hervorgehoben. Ein Manko, das auch aus meiner Sicht sicher vermeidbar gewesen wäre, wenn man z.B. die S 3/6 bzw. spätere 18.4 zum Vergleich heranzieht.

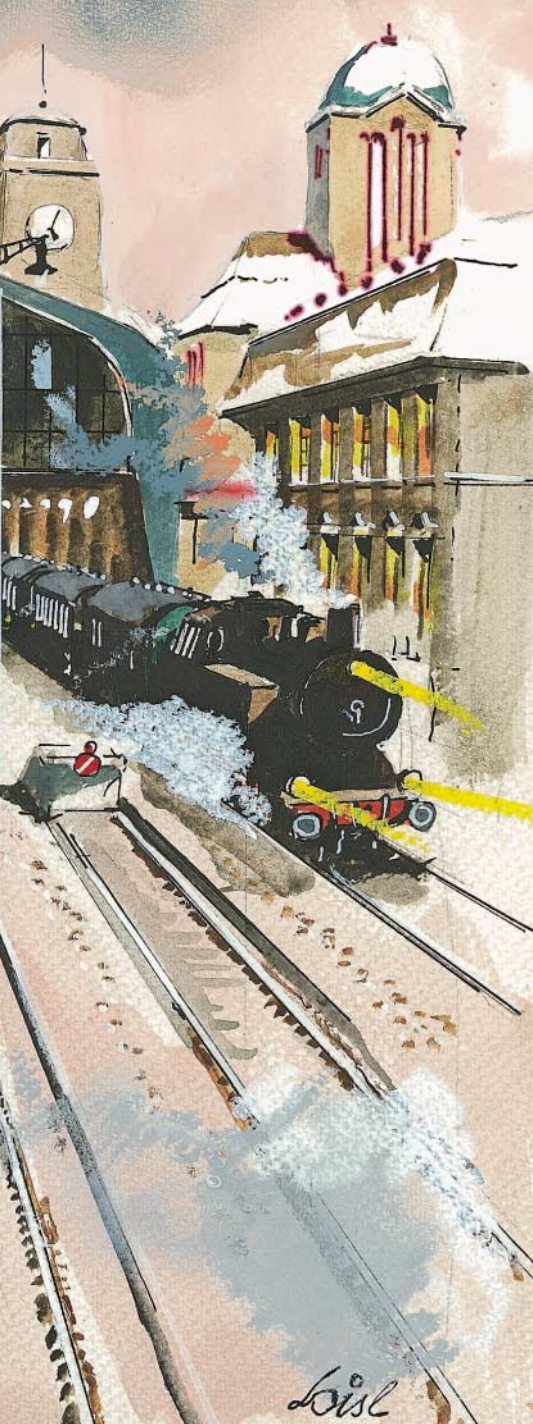
In vielen Zeitschriften werden die Neuheiten der Modellbahnindustrie nur durch „rosarote“ Brillen und bei „hellblauem Himmel“ dargestellt – bar jeglichen Versuchs einer kritischen Anmerkung. Und gerade dies ist in meinen Augen unumgänglich. Nur so kann die Industrie zum Überdenken mancher Entscheidung gebracht werden.

*Peter Heimann (E-Mail)*









Winterlicher Stadtverkehr in H0

# Reichlich Reichsbahn zur Winterzeit

*Loisl stellt vor: eine H0-Anlage der Epoche II, welche die am meisten geforderten Modellbahn-Zutaten in sich vereinigt: Bw mit Drehscheibe, Hauptbahnstrecke mit Nebenstrecke, Parade-strecke, Straßenbahn – und das alles zur Einstimmung auf die kommenden kalten Tage in etwas „frostiger“ Atmosphäre.*

Die Generation unserer Großväter und Väter, die die Dampflochzeit noch selbst erlebt haben, stirbt langsam, aber sicher aus. Auch die älteren von uns Eisenbahnfreunden haben die Liebe zur Eisenbahn wohl erst entdeckt, als der Höhepunkt der Dampfeisenbahn längst überschritten und vieles unwiederbringlich abgebrochen und verschrottet war. Um sich diese Zeit ins eigene Zimmer zurückzuholen, muss man nicht unbedingt selbst dabei gewesen sein; das Studium alter Bilder und Bücher genügt – und was kann eine alte Fotografie da nicht alles aussagen!

Loisl hat sich jedenfalls zu einer Stadt-Anlage inspirieren lassen, die viel Atmosphäre ausstrahlt, vielleicht auch gerade deshalb, weil er für einmal die Bahn in winterlicher Umgebung fahren lässt. Wer es lieber etwas weniger melancholisch und dafür etwas farbiger möchte, kann die Jahreszeit durchaus verändern und die Bäume grün belaubt gestalten. Denn es grünt ja auch in einer Stadtlandschaft viel mehr als man allgemein annimmt.

## Anlagenkonzept

Betrieblicher Mittelpunkt dieser allseits relativ gut zugänglichen Zungen-Anlage ist der auf der linken Seite erkennbare, recht großstädtisch wirkende Hauptbahnhof mit seinem Aufnahmegebäude und der weiten Bahnsteighalle. Durch den „Spiegeltrick“, auf den wir noch näher eingehen werden, wirkt die Halle noch eindrucklicher, als es auf dem Gleisplan dargestellt werden kann.

Irgendwie ahnt man es: Die sechs Hallengleise laufen ja nicht einfach weiter geradeaus, sondern drehen innerhalb der Halle (für den Betrachter auf den ersten Blick nicht erkennbar) um 90° nach rechts und verschwinden unterhalb der Stadt. Die Fernbahngleise 1 bis 4 vereinigen sich dabei und kommen auf dem rechten Anlagenschenkel wieder zum Vorschein, umrunden als Paradedstrecke das dortige Industrieviertel und tauchen dann in den Untergrund ab, der es wahrlich in sich hat. Da liegen nämlich zwei übereinander angeordnete Schattenbahnhöfe samt Kehrschleife, wodurch Züge immer wieder aus jener Richtung zurückkehren, nach der sie abgefahren sind.

Die Hallengleise 5 und 6 des Hauptbahnhofs sind der Stadtbahn oder einer eingleisigen Nebenlinie zugeordnet, die auf dem rechten Anlagenteil aus dem Untergrund auftaucht, einen Vorortbahnhof mit verschiedenen Anschlussgleisen bedient und ganz rechts oben unter dem Burghotel wieder verschwindet. Die Fahrt verläuft in elegantem Bogen über Brücken und Viadukte quer durch die „Unterstadt“.

So ergeben sich eine Vielzahl von Fahrmöglichkeiten, die wohl am besten im Digital-Betrieb gemeistert werden können, schon weil sich aus den unsichtbaren Wartegleisen etwa acht bis zehn Zuggarnituren abrufen lassen – das ist schon eine ganze Menge!

Wem das noch nicht genug ist, kann sich mit dem mittelgroßen Bw beschäftigen, das dekorativ in der Einfahrtskurve des Bahnhofs liegt. Die Lokbehandlungsanlagen sind zwar be-

Oben: Diesen Blick etwa könnte ein mantelbekleidetes Preiser-Männchen genießen, stünde es auf der Bahnhofsbücke, die von der „besseren“ zur „minderen“ Stadt hinüberführt. Am rechten Bildrand ist das Postamt erkennbar, das über zwei Ladegleise verfügt und links ist das Straßenbahndepot zu sehen. Die etwas düstere Winterstimmung mit den melancholischen Wolken hilft, den oberen Spiegelrand zu kaschieren.

Jenseits der Gleise liegen das Arbeiterwohnviertel und das (Pola)-Straßenbahndepot. Ein Vorteil der panoramaartigen Anlage besteht darin, dass viele der Gebäude nur auf der dem Betrachter zugewandten Seite durchgestaltet werden müssen; das hilft Zeit und Geld sparen. Die Straßenbahn-Strecke allein würde übrigens einen Betreiber schon ganz schön auf Trab halten und beim Einsatz mehrerer Fahrzeuge zum Digitalbetrieb einladen.