

07
11

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juli 2011

B 8784 63. 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



VIEL BETRIEB ZWISCHEN ZWEI BAHNHÖFEN

Kreisbahn ohne Kreis



GROSSES SOMMER-LUFTBILDRÄTSEL 2011
Alles Bahnhof – aber wo?

BUNTSANDSTEIN SELBSTGEMACHT
Famose Form für Felsen

IM MIBA-TEST: ET 89 VON BRAWA
Roter Rübezahl der DB



Schokoladenseite

Rivarossi H0-Set: Breuer Schienentraktor mit gedecktem Güterwagen.

Die kleinen Zugmaschinen wurden vorwiegend in Industriebetrieben zum Bewegen der dort zugestellten Wagen eingesetzt. Das fein detaillierte Modell des Rangiertraktors ist beidseitig mit funktionierenden Lampen ausgestattet und verfügt über eine genormte Decoder-Schnittstelle. Das Waggonmodell ist mit Kurzkupplungskulisse und NEM-Kupplungsaufnahme ausgerüstet. Traktor und Waggon sind beidseitig mit dem SAROTTI-Schriftzug bedruckt. Der Waggon trägt zusätzlich noch das bekannte „Schokoladen-Logo“ auf beiden Seiten. Epoche III. Länge des Sets: ca. 175 mm. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. HR 2294

Set nur € 119,99



Und wenn Sie etwas falsch gemacht haben, macht es „puff“. Wer hat nicht diese legendären Worte der Spielwarenverkäuferin (Evelyn Hamann) noch im Ohr, als sie Opa Hoppenstedt (Loriot) den Bausatz eines Atomkraftwerkes verkauft? Wir alle kennen auch die weiteren Teile des Sketches „Weihnachten bei den Hoppenstedts“, als es natürlich „puff“ machte und im Fußboden ein veritables Loch klaffte, durch das man die Nachbarn beim Festmahl beobachten konnte.

Denen war die Suppe gründlich verhegelt und der Genuss durch allerlei Bauschutt vergällt. Als Zuschauer konnte man am Tag der Erstaustrahlung, dem 7. Dezember 1978, noch herzlich über diesen Sketch lachen. Keine sechseinhalb Jahre später wurde aber das bis dahin Unvorstellbare Realität, als in Block 4 des Kernkraftwerkes Tschernobyl ein Experiment gründlich daneben ging. Im japanischen Fukushima folgte fast genau 25 Jahre darauf der nächste GAU und säte damit gewisse Zweifel an der Richtigkeit statistischer Berechnungen, die solche Ereignisse lediglich alle 10.000 Jahre für möglich gehalten hatten.

In der Folge setzte in Deutschland ein rasantes Umdenken hinsichtlich dieser Energiegewinnung ein, dass selbst langjährigen Beobachtern der politischen Szene der Mund offen

stand vor Erstaunen. „Brückentechnologie“ ist derzeit als neuer Begriff in aller Munde. Und es war ausgerechnet an der schwarz-gelben Koalition – deren Farben bestens zum offiziellen Warnlogo für Strahlengefahr passen! – mit der aktuellen Entscheidung zum Atomkraftausstieg die Rücknahme des Rücknahmenbeschlusses zu verkünden. Das ist spät, aber hoffentlich nicht zu spät.

Wir Modellbahner sind da jedenfalls schon bedeutend weiter. Zwar ist ein entsprechender Bausatz von Heljan für 30,- Euro nach wie vor im Handel verfügbar, der Hersteller

Alles aussteigen, bitte!

hat das Ding aber längst aus seinem Katalog genommen. Hier denken Käufer offenbar wie Wähler: Mag auch die weithin sichtbare Kuppel eines Kernkraftwerkes durchaus zu den modernen Epochen IV, V und VI passen – so gut wie kein Modellbahner hat ein solches Gebäude in die heile Welt seiner Anlage gesetzt. Stattdessen hat man schon auf so mancher Anlage Windkraftträder arbeiten sehen. Zu Recht, denn die machen wenigstens nicht „puff“, wenn man etwas falsch gebastelt hat – meint *Ihr Martin Knaden*



Zwischen zwei Kopfbahnhöfen verkehrt die kleine Kreisbahn von Thomas Hauser. Hier hat die Roco-64 gerade Einfahrt in den Bahnhof Bad Böhming. Die erste Folge unseres Anlagenberichts befasst sich ausführlich mit diesem Bahnhof; im kommenden Heft geht es dann nach Hundszell. Foto: MK
Wieder einmal ist es an der Zeit, sich im Urlaub mit unserem Luftbildrätsel zu befassen. Ludwig Fehr hat sich tief ins Archiv Michael Meinhold vergraben und neue Rätsel zusammengestellt. Gebhard Weiß zeigt uns, wie man Sandsteinfelsen in sehr realistischer Farbgebung fertigt und Bernd Zöllner nahm den neuen ET 89 von Brawa unter die Lupe. Fotos: Luftbild Bertram, Gebhard Weiß, MK

HO

FALLER



»Komm, wir fahren mit!«

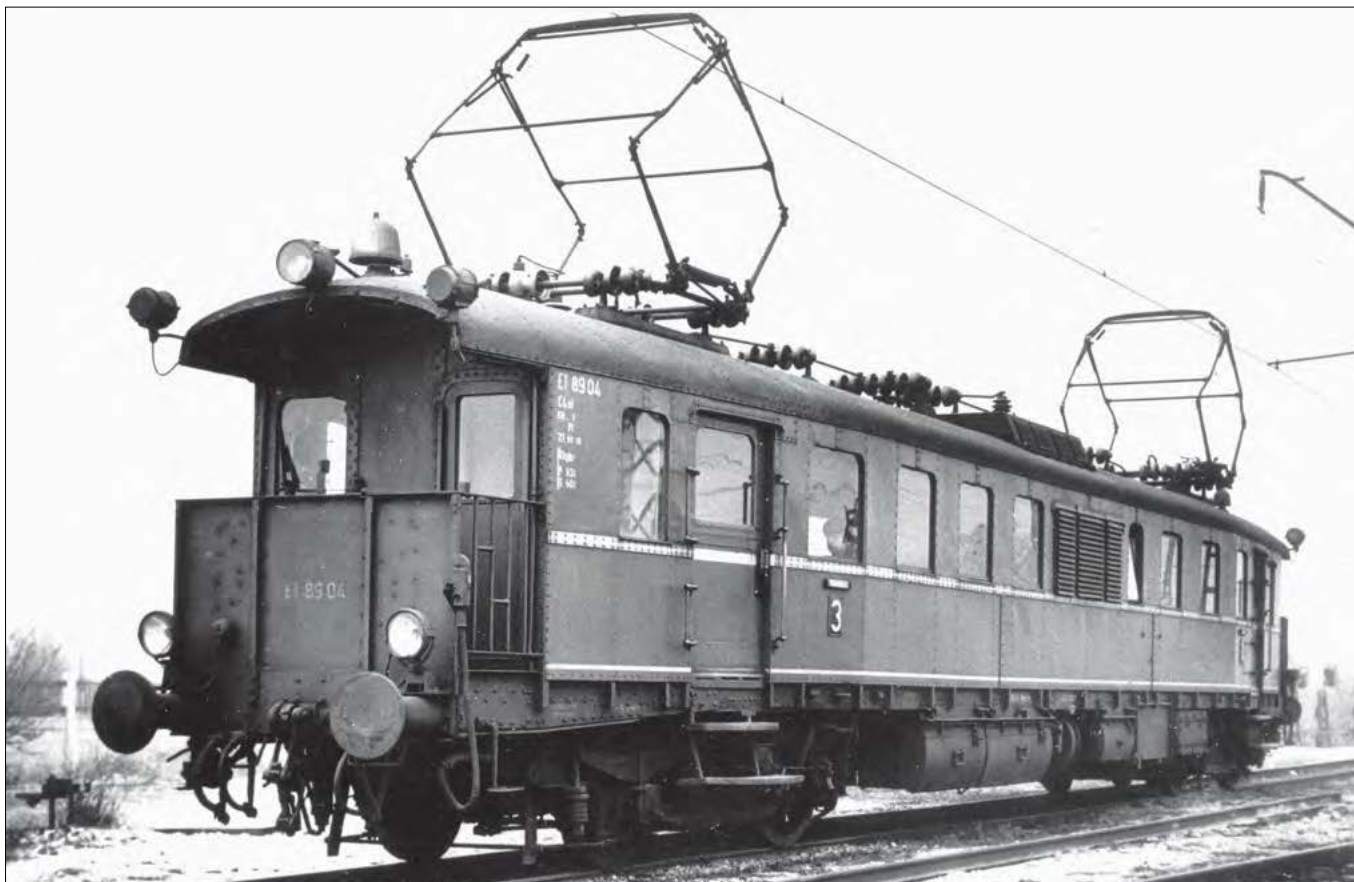
EINSTEIGEN BITTE!



Hier finden Sie den passenden Bahnhof für Ihre Anlage: von Provinz bis Stadt, von alt bis neu, von Fachwerk bis Ziegelbau, klassisch oder Lasercut – und natürlich noch viel mehr!

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

WWW.FALLER.DE



16 Die elektrischen Oldtimer-Triebwagen ET 511-521 der DRG bzw. ET 89 der DB wurden durch ihre heimatbezogene Bezeichnung „Rübezahl“ einst sehr populär. Das Erscheinen des gleichnamigen Brawa-H0-Modells nahm Helmut Linke zum Anlass, sich ausführlich der Entwicklung und Konstruktion sowie dem Betriebseinsatz dieser urigen Fahrzeuge aus dem Riesengebirge zu widmen. Foto: Slg. Helmut Linke



26 Unweit der norddeutschen Küste fährt eine idyllische, schmalspurige Kleinbahn, die Modellbahner aus Franken(!) stiehlt in Szene zu setzen verstanden. Nicht weniger ungewöhnlich: Die Erbauer aus Coburg verwendeten die Baugröße Oe, auch bekannt als „Magic-Train-Spur“, samt Fahrzeugen von Fleischmann. Foto: Horst Meier



64 Wenn Sie wissen wollen, wie man Güterwagen (wie den hier bestaunten Kesselwagen) mit unübersehbaren Gebrauchsspuren versieht und sie, falls es sich um offene Fahrzeuge handelt, stiehlt belädt, dann lesen Sie Bruno Kaisers Anleitung, die sich zwar mit Spur-0-Fahrzeugen beschäftigt, aber Allgemeingültigkeit besitzt. Foto: Foto: bk



MODELLBAHN-ANLAGE

Nebenbahn in Oberbayern (1)
Kreisbahn ohne Kreis 8
 Auf schmaler Spur durch das Oe-Land
An der Küste 26
 Ottersberg an der Rollbahn – 3. Teil
6. 9. 1956: Betrieb nach Fahrplan 44

Renaissance einer Legende
Kleine Bahn ganz groß 74

VORBILD

Die Triebwagen ET 511-521 der DRG
Bergeist auf der Zackenbahn 16

MIBA-TEST

Der ET 89 04 in H0 von Brawa
Roter Rübezahl 22

ELEKTROTECHNIK

Multiplex-Signale von Viessmann
Gesamtdeutsche Lichtorgel 34

Schutz für Leitungen und Komponenten
Abgesichert 72

MODELLBAHN-PRAXIS

Rund um einen Bauernhof (3)
Fischteiche, Bach und Brücke 38

Eine Felswand aus Gips und Styrodur
Buntsandstein massiv 58

Realistische Güterwagen in Baugröße O
Patinieren und Beladen 64

H0-Bausatz von Heyden-Modellbau
Per Straßaboh durch Nürnberg 80

GEWINNSPIEL

Das große MIBA-Sommer-Gewinnspiel (1/3)
Immer nur Bahnhof – aber wo? 52

RUBRIKEN

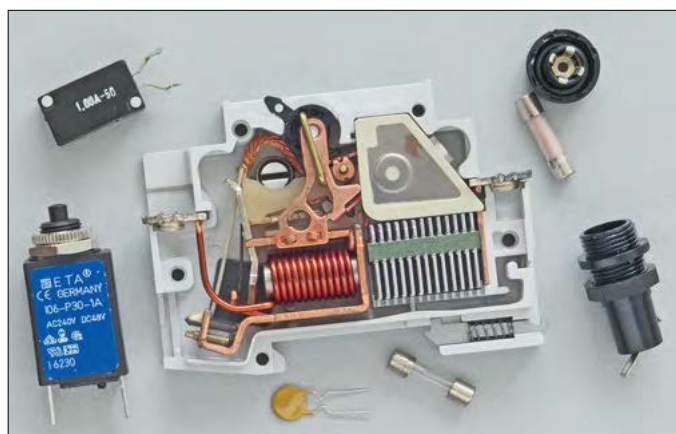
Zur Sache 3
 Leserbrief 7
 Veranstaltungen · Kurzmeldungen 82
 Neuheiten 86
 Bücher 84
 Kleinanzeigen 92
 Vorschau · Impressum 106

8 Eine Kreisbahn, die nicht im Kreis fährt, weil ihr Erbauer auf ein Oval als Grundfigur der Streckenführung bewusst verzichtete, stellt Thomas Hauser vor. Orientiert hat er sich an Motiven von den einstigen bayerischen Lokalbahnen. *Foto: MK*

58 Schroffe Felsformationen aus Buntsandstein sind kein Privileg Nordamerikas, sondern auch hierzulande anzutreffen. Gebhardt J. Weiß, fasziniert von der Urgewalt der Strukturen, zeigt, wie er Felstürme, Felswände und Basteien aus „Buntsandstein“ ins Modell umsetzt. Ein Thema, das natürlich auch US-Bahner faszinieren dürfte. *Foto: Gebhardt J. Weiß*



72 Verschmorte Weichenantriebe müssen nicht zum Alptraum werden. Der Elektroperfektionist Manfred Peter erläutert Sicherungsmethoden, die den gefürchteten Amperegeruch vereiteln. *Foto: mp*

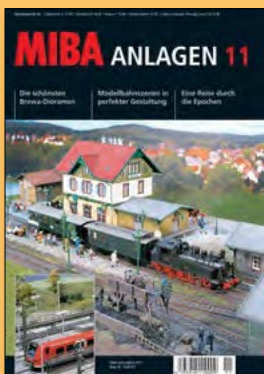


Modellbahn in Perfektion



Erneut stellt die MIBA-Redaktion drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen in den Baugrößen H0, H0e und TT vor. Die technisch perfekte und kunstvoll gestaltete **H0-Anlage von Bert Wisdorf** ist thematisch im Mittelgebirge angesiedelt. Eingebettet in eine romantisch inszenierte Landschaft ist auf ein- und zweigleisigen Hauptstrecken jede Menge Betrieb möglich. Die fantasievoll an sächsischen Vorbildern orientierte, historisch sorgfältig konzipierte **H0/H0e-Segmentanlage von Peter Wieland** kann an den jeweils zur Verfügung stehenden Platz angepasst werden. Auf einer zum 125-jährigen Auhagen-Jubiläum vom **Modellbauteam Köln** gebauten TT-Anlage finden sich auf einer Fläche von 5 m x 2,5 m eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge, zwei unterschiedlich große Bahnhöfe, ein kleines Bw und ein Anschluss zu einem Tanklager.

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mit über 150 farbigen Abbildungen
Best.-Nr. 15087331 · € 10,-**



MIBA-Anlagen 11

Die Traditionsfirma Brawa leistet sich den Luxus, ihren Stand auf Ausstellungen mit aufwendig gestalteten Schaustücken und Anlagen auszustatten. Diese Ausgabe unternimmt einen opulent bebilderten Streifzug über diese Meisterwerke des Anlagenbaus.

Best.-Nr. 150 87327 · € 10,-

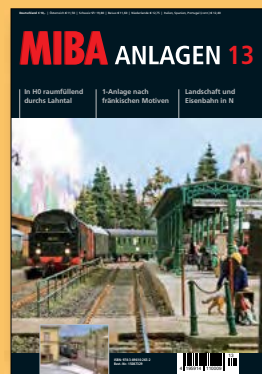


MIBA-Anlagen 12

Drei weitere sehenswerte Anlagen in exzellenten Fotos:

- Keilbahnhof auf kompakter Fläche mit überzeugender Landschaftsgestaltung
- Fünf Bahnhöfe in Friesland in Baugröße N
- Zeitgeschichte pur: Spur-1-Anlage am Grenzübergang Helmstedt–Marienborn

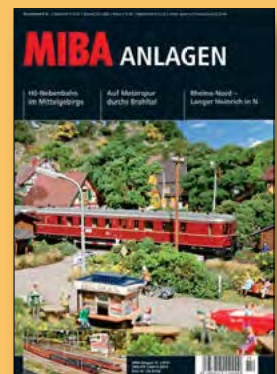
Best.-Nr. 150 87328 · € 10,-



MIBA-Anlagen 13

In kompromissloser Authentizität sehen Sie in diesem Heft die H0-Anlage: Bahnhof Weilburg an der Lahntalbahn mit echten Kleinodern • Nebenbahnhof in der Fränkischen Schweiz mit detaillierter Landschaft • N-Bahn nach dem Motto „Stadt – Land – Fluss“.

Best.-Nr. 150 87329 · € 10,-



MIBA-Anlagen 14

Drei ausgesucht schöne Anlagen wurden zu einer bildgewaltigen Sonderausgabe zusammengestellt: eine reizvolle Nebenbahn im Mittelgebirge im Maßstab 1:87, eine detaillierte N-Anlage mit dem Bahnhof Rheine Nord und die Brohltal-Bahn am Rhein in Meterspur.

Best.-Nr. 150 87330 · € 10,-

MIBA 5/2011 Dampf-Diva**Andere Fahrtrichtung**

Zu Ihrem Bericht über die Baureihe 10 habe ich eine Anmerkung. Zum Bild auf der Seite 18 links unten steht zu lesen, es sei ein „typischer Einsatz auf der Nord-Süd-Strecke“. Das ist insofern nicht ganz richtig, als der abgebildete D-Zug nach Bebra fährt. Es handelt sich um den damals so genannten Interzonenzug Mönchengladbach–Leipzig. Die Fotografie stammt von Carl Bellingrodt. *Dieter Fischer (E-Mail)*

Positives über die Modellbahnindustrie**Pionierlösung von Liliput**

Ich fahre auf Märklin-Gleisen mit Gleichstrom. Etwa 20% meines Bestandes sind Märklin-Fahrzeuge. Wegen der deutlich stärkeren Detaillierung und ihrer besseren Fahreigenschaften habe ich bisher etwa 80 Fremdfabrikate aller Großserienhersteller umgerüstet.

Kürzlich erstand ich die 45 023 von Liliput und war echt überrascht, denn (siehe da!) die Betriebsanleitung enthielt eine Schaltskizze mit Umbauanleitung für einen Mittelschleifer samt Hinweis auf einen solchen, der als Ersatzteil zu haben ist. Auf dieser Basis war der von mir in Angriff genommene Umbau nur noch ein „Klacks“!

Ich möchte, des Lobes voll, an dieser Stelle klar und deutlich hervorheben, dass von der Firma Liliput somit eine vorbildliche Lösung entwickelt wurde, die den anderen Herstellern dick in ihr „Gebetbuch“ eingetragen sei. Bisher habe ich, wie bereits erwähnt, 80 Loks umgerüstet, und stets handelte es sich um eine mühsame Fummelei. Liliput hält dem nun eine echte Pionierlösung entgegen. *Wolfgang Hofmann (E-Mail)*

MIBA 4/2011 Klassische Fabrik**Auhagen ist Spitze**

Lutz Kuhls Baubericht über den HO-Bausatz der Fabrik „Spezialmaschinen August Hagen AG“ lässt, wie immer, nichts an Erläuterungen, Anregungen und Hinweisen zu wünschen übrig. Vor allem ist es ihm vorzüglich gelungen, das von Auhagen entwickelte Baukastensystem wohl jedem Leser einfach, nachvollziehbar und systematisch zu erklären.

Was die findige Firma aus dem ergebirgischen Hüttengrund angeht, so ist es sicher nicht vermessen, wenn man ihr ans Herz legt, derart originelle Lösungen wie im Falle der Fabrik auch auf andere, noch kommende Modell- und Bausatzfamilien zu übertragen. Dass es dabei nie langweilig zugehen dürfte, ergibt sich schon daraus, dass bei Auhagen der Begriff „Schema“ als Teil ausgeprägter Kreativität, niemals aber als „Schematismus“ verstanden wird. Und das ist gut so.

Ich bin sehr gespannt, was der MIBA-Auhagen-Wettbewerb „Meine Fabrik“ an originellen Varianten hervorbringt, denn davon dürfte es wohl mehr geben, als sich vielleicht der Einzelne vorstellen kann. *Hans Silberstreif (E-Mail)*

Digitale Modellbahn**Bau einer Digitalanlage**

Die neue Reihe „Digitale Modellbahn“ füllt eine Lücke und regt an. Ich persönlich fände es allerdings sehr vorteilhaft, würden Sie in dieser Publikationsreihe chronologisch und in logischen, jedem Leser nachvollziehbaren Schritten den Aufbau einer digitalen Anlage beschreiben. Dabei muss diese Anlage noch nicht einmal reale Gestalt annehmen, sondern könnte „körper-

lich“ gesehen fiktiv bleiben. Es wären mehrere Varianten denkbar. So könnten Sie in einzelnen Schritten von Heft zu Heft vorgehen oder auch in Komplexen bestimmte Themen blockweise zusammenfassen. Schwerpunktgerecht folgt einem Teil über die Spannungsversorgung der Einsatz und die Verwendung von Decodern und die Integration von Weichen bzw. Signalen, und schließlich ein Kapitel über die Verwendung von Computern und ein weiteres zum Thema programmierbarer Software.

Bisher werden von fast allen Heftanbietern immer nur einzelne Segmente herausgepickt und durchmischt angeboten. Da findet man vom Anfang bis zur höchsten Anwendungsstufe alles in einem Heft. Das ist sowohl für Anfänger als auch für Umsteiger weder überschaubar noch wirklich erfassbar. Wie angedeutet, wäre natürlich auch ein Sonderheft in der skizzierten Darstellungsweise denkbar. Dreh- und Angelpunkt müsste aber eine Modellbahnanlage sein, die als Digitalanlage entsteht. *Wolfgang Bursinsky (E-Mail)*

MIBA 6/2011 Musealer Endpunkt**Universale Modellbahn**

Dieser anschauliche Bericht beweist es wieder: Wer sich intensiv mit der Modellbahn nach Vorbild beschäftigt, erlebt einen Wissens- und Fähigkeitszuwachs auf unterschiedlichsten Gebieten, ist beispielsweise Landeskundler, Historiker, Eisenbahnkenner, Handwerker, Elektriker und Elektroniker in einer Person. Schön wäre es allerdings, wenn sich ein solch perfekter Anlagenbau auch in farbig brillant gedruckten Fotos widerspiegeln würde. Ließe sich auch das noch machen, wäre die MIBA unschlagbar. *Bernd Heppel (E-Mail)*

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die Verlagsgruppe Bahn GmbH ist einer der führenden Fachverlage für Modelleisenbahner

und Eisenbahnfreunde. Wir produzieren ein erfolgreiches Programm an Magazinen, Broschüren, Büchern und Videofilmen, darunter die traditionsreichen Zeitschriften „MODELLEISENBÄHNER“, „MIBA-Miniaturbahnen“ und „Eisenbahn-Journal“.

Wir setzen auf neue Produkte und neue Ideen und suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen/eine

Redakteur/in

Ihre Voraussetzungen:

- Organisationstalent und verbindliches Auftreten
- Einwandfreies Deutsch
- Interesse an der Eisenbahn und Kenntnisse des Modellbahnmarktes
- Erfahrungen in Anlagenbau und Modellfotografie sowie mit DTP-Programmen sind wünschenswert

Ihre Aufgaben:

- Redaktionelle Betreuung von VGB-Publikationen (Artikel, Broschüren, Videos etc.)
- Umsetzung von Eisenbahn- und Modellbahnthemen aller Art von der Idee bis zum Druck
- Gestaltung von Artikeln, Rubriken und ganzen Objekten mit dem redaktionellen DTP-System

Das erwartet Sie:

- Leistungsorientierte Bezahlung
- Modern ausgestatteter Arbeitsplatz
- Kollegiales Betriebsklima mit viel kreativem Freiraum

Interessiert?

Dann senden Sie bitte Ihre Bewerbung einschließlich frühesten Eintrittstermins und Gehaltsvorstellung an:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH

Verlagsleitung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
bewerbung@vgbahn.de

**Modell
Eisen
Bahner**

**Eisenbahn
JOURNAL**

MIBA
DIE EISENBÄHN IM MODELL



Nebenbahn in Oberbayern (1)

Kreisbahn ohne Kreis

Auf keinen Fall im Kreis herum wollte Thomas Hauser auf seiner siebten Anlage fahren. Orientiert hat er sich an bayerischen Nebenbahnen. Vom Schattenbahnhof geht es erst einmal in einen Kopfbahnhof. Von dort führt die Strecke weiter in einen zweiten Sackbahnhof. Vom Betrieb her ist einiges geboten und die Gestaltung – sehen Sie selbst auf unserer fotografischen Rundreise!

Eine 64er verlässt gerade mit einer Garnitur Donnerbüchsen, vom Schattenbahnhof kommend, den „Unternberger Tunnel“. Der Personenzug ist auf dem Weg nach „Bad Böhming“. Das Gleis im Vordergrund führt weiter nach „Hundszell“ über den Hp „Au (Obb.)“.



Wie viele andere Modelleisenbahner auch bin ich seit frühester Kindheit mit dem Modellbahnvirus infiziert. Dieser Virus hat bisher hartnäckig alle Höhen und Tiefen der vergangenen Jahr(zehnt)e überstanden. Der Umzug ins neue Haus vor ein paar Jahren gab den Ausschlag, latent ruhende Pläne wieder aufzugreifen und die siebte Anlage in Angriff zu nehmen, zumal die Vorgängerbahn sowieso abgerissen werden musste.

Wie alles begann

Die Anlage belegt einen Kellerraum von ca. 4,5 m x 3,5 m. Was hätte ich da früher nicht alles untergebracht! Da die MIBA jedoch seit über einem Vierteljahrhundert zur Pflichtlektüre gehört, ist es nur natürlich, dass sich ein gewisser modellbahnerischer Reifeprozess entwickelte, der sich in der Gestaltung niedergeschlagen hat.

Ziel war eine Nebenbahn, angesiedelt im oberbayerischen Raum. Eine große Inspiration waren mir die ehemaligen Strecken rund um den Bahnhof Mainburg und die Modulanlage der Interessengemeinschaft Hallertauer



Im Bild links ist der Zug bereits am Bahnsteig eingetroffen. Die ersten Fahrgäste warten schon. Am Bahnsteig erhält „Klein Thomas“ von Mama „mechanische Belehungen“, weil er immer ohne Beachtung der Gefahr hinter großen Zügen herläuft.

Rechts: Die Bahnhofseinfahrt von „Bad Böhming“ führt an der kleinen Lokstation mit Lokschuppen und Wasserturm vorbei.

Unten: Unser Zug befindet sich im Gleisvorfeld (auf Höhe des Lokschuppens) und erreicht in wenigen Augenblicken den Bahnsteig von „Bad Böhming“.



Modelleisenbahner (IHMB). Auch die Serie über Kopfbahnhöfe „Wenn es nicht mehr weiter geht“ kam gerade zur rechten Zeit. Somit entstand eine Nebenbahn, die sich wie folgt beschreiben lässt: Alle Bahnhöfe sind fiktiv und ohne direktes Vorbild.

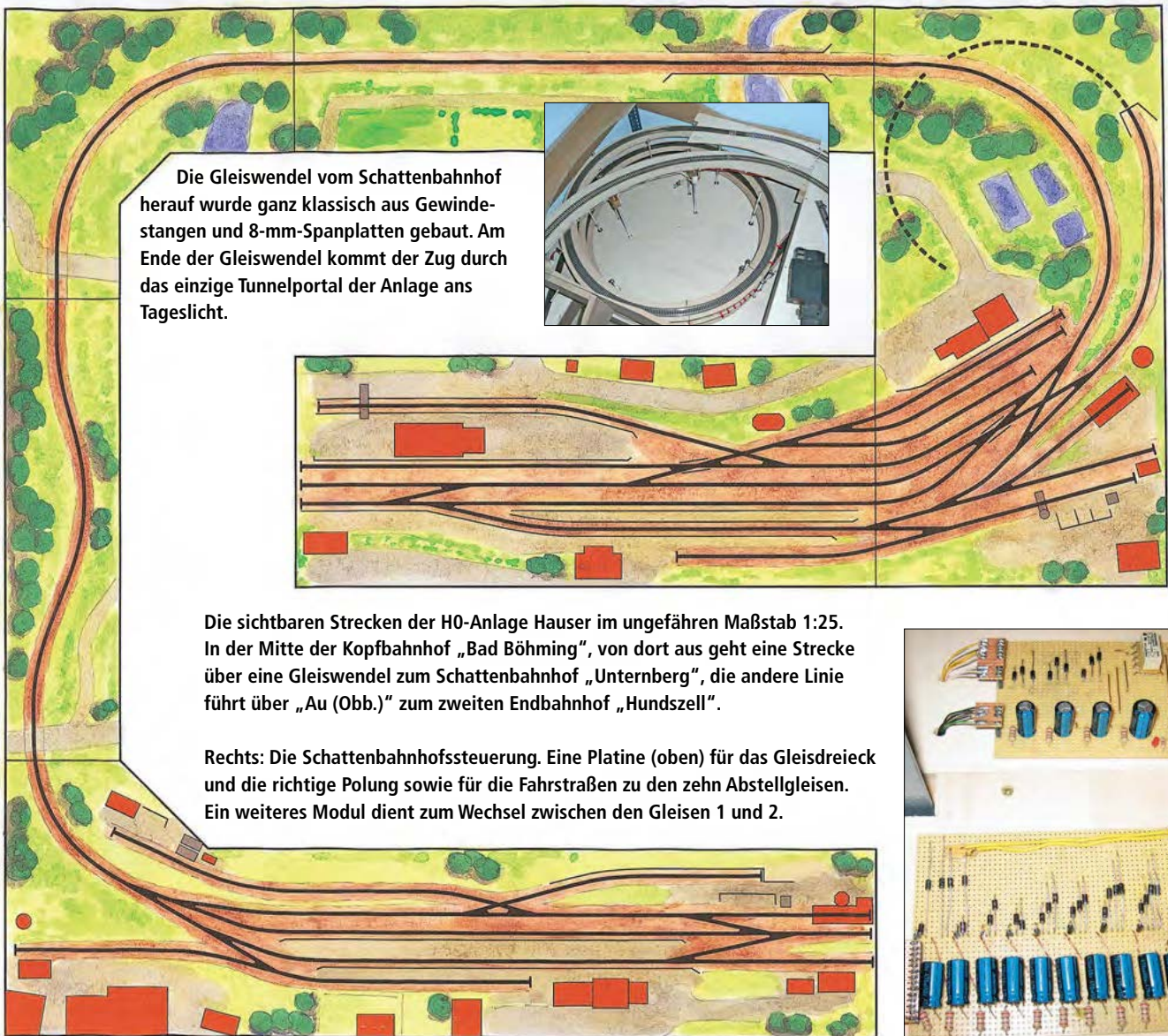
Eine Rundreise

Von „Unternberg“ nach „Bad Böhming“ und von dort über „Au (Obb.)“ nach „Hundszell“:

Beginnen wir unsere Reise in „Unternberg“, der als zehngleisiger Schattenbahnhof das Tor zur großen weiten Welt repräsentiert. „Unternberg“ als Schattenbahnhof hat jedoch eine Besonderheit. Er ist ein über ein Gleisdreieck zu erreichender Kopfbahnhof. Es kann entweder direkt, also Lok voraus, eingefahren werden. Das hat zur Folge, dass Gleis 1 oder 2 benutzt werden muss, damit die Zuglok umgesetzt werden kann. Es gibt nur in diesem Gleispaar am Ende eine Weichenverbindung, da es sich um die längsten Gleise des Schattenbahnhofs handelt. Das ist betrieblich die Kopfbahnhofvariante. Ansonsten wird über das

Unten: Auf dem Nebengleis erkennt man beim Einrollen in den Bahnhof einen Dienstgutwagen. Beim Vorbild wurden solche Klappdeckelwagen in Bahnhöfen gern zum Abtransport von Müll genutzt. Auch das Modell sorgt für Sauberkeit, hier jedoch auf den Schienenköpfen.



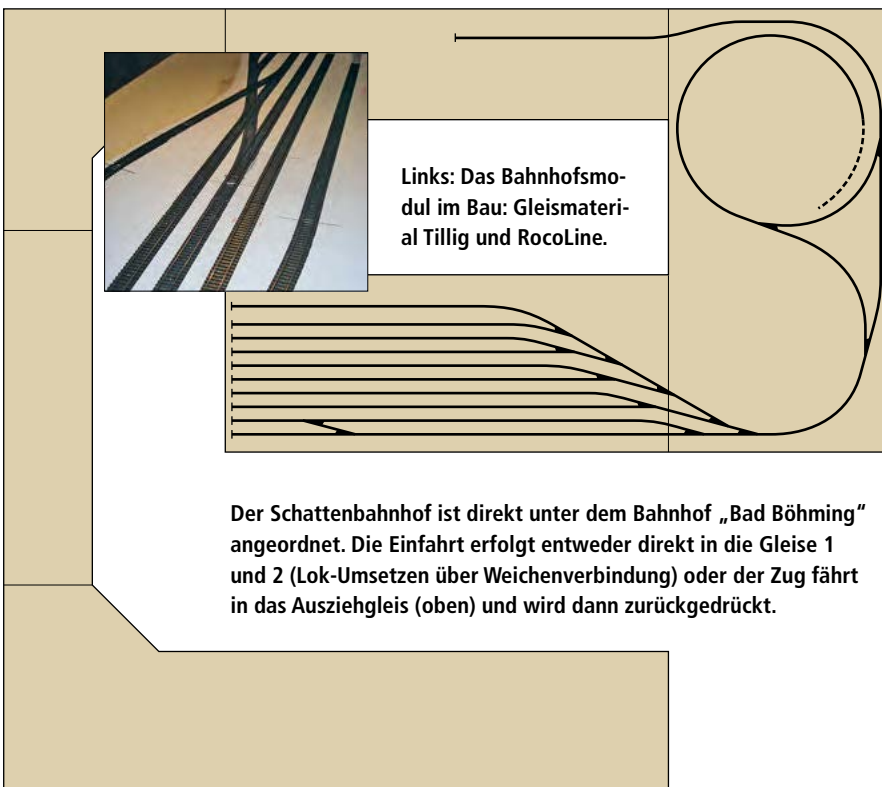
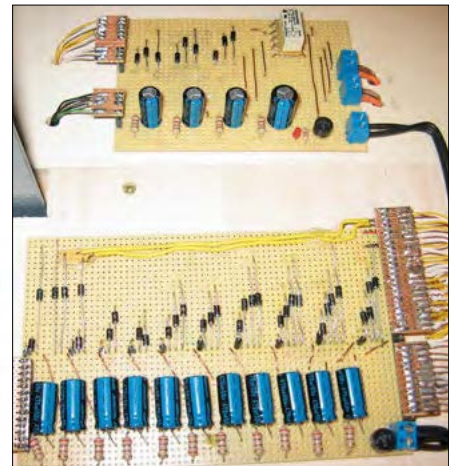


Die Gleiswendel vom Schattenbahnhof herauf wurde ganz klassisch aus Gewindestangen und 8-mm-Spanplatten gebaut. Am Ende der Gleiswendel kommt der Zug durch das einzige Tunnelportal der Anlage ans Tageslicht.



Die sichtbaren Strecken der H0-Anlage Hauser im ungefähren Maßstab 1:25. In der Mitte der Kopfbahnhof „Bad Böhming“, von dort aus geht eine Strecke über eine Gleiswendel zum Schattenbahnhof „Unternberg“, die andere Linie führt über „Au (Obb.)“ zum zweiten Endbahnhof „Hundszell“.

Rechts: Die Schattenbahnhofssteuerung. Eine Platine (oben) für das Gleisdreieck und die richtige Polung sowie für die Fahrstraßen zu den zehn Abstellgleisen. Ein weiteres Modul dient zum Wechsel zwischen den Gleisen 1 und 2.



Links: Das Bahnhofsmo-
dul im Bau: Gleismateri-
al Tillig und RocoLine.

Der Schattenbahnhof ist direkt unter dem Bahnhof „Bad Böhming“ angeordnet. Die Einfahrt erfolgt entweder direkt in die Gleise 1 und 2 (Lok-Umsetzen über Weichenverbindung) oder der Zug fährt in das Ausziehgleis (oben) und wird dann zurückgedrückt.

Ziehgleis eingefahren und die Lok drückt den Zug in den Schattenbahnhof. Somit wird der Zug quasi rückwärts „eingeparkt“.

Wir verlassen also „Unternberg“ mit einer stielechten Donnerbüchsen garnitur, gezogen von einer 64er und befinden uns angenommenermaßen kurz darauf im Unternberger Tunnel. Vor dem Tunnel wurde unserem Lokführer „Einfahrt frei“ am (fiktiven) Vorsignal gezeigt. Das zugehörige Einfahrtsignal befindet sich kurz nach Ende des Tunnels. Gute Streckenkenntnis ist hier Voraussetzung für den Lokführer. Der Unternberger Tunnel weist auch eine nicht zu verachtende Steigung von 33 Promille auf. Zur Not unterstützt diese unser Lokpersonal beim Bremsen vor dem Einfahrtsignal. Bei der Einfahrt nach „Bad Böhming“ fällt unser Blick als Erstes auf die Bw-Außenstelle und den, für die hiesigen Verhältnisse imposanten Wasserturm. In der Lokstation geht es