

03
13

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2013

B 8784 65. 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



MASSTÄBLICH IN H0: HEIMBUCHENTHAL IM SPESSART

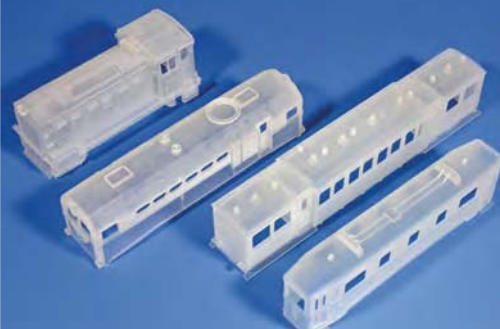


Kurzer Kopfbahnhof

PREISWERTE ZWEIACHSER VON BRAWA
Buntes H0-Kesselreiben



MODELLE AUS DEM 3D-DRUCKER
Echte Einzelstücke



BAUREIHE 290 IN TT VON PIKO
Kräftiger Schieber



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN MÄRZ/APRIL 2013

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verband der Welt.
Über 1000 kompetente Geschäfte.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11
Montag-Freitag: 9.00-17.00 Uhr
Internet: www.eurotrain.com

Es klappert die Mühle ...

FALLER H0-Sägemühle mit Feldscheune.

Dieses mehrteilige Set besteht aus einer romanischen Sägemühle, einer alten Feldscheune und einem Zaun. Beide Gebäudemodelle sind gesuchte Wiederauflagen klassischer FALLER-Modelle, die bereits in den Sechzigerjahren die Modellbahner erfreut haben. Insgesamt also ein tolles Ensemble mit hohem Nostalgie-Faktor. Das Wasserrad und das Sägegatter der Mühle lassen sich mit dem FALLER-Motor (nicht im Set enthalten!) beweglich gestalten. Kunststoffbausatz im Maßstab 1:87. Ab Epoche I verwendbar. Dekorationen wie Fahrzeuge, Figuren, Bäume und andere Zubehörteile gehören nicht zum Lieferumfang. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 190209

Set nur € 29,99

Modelländerungen und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Die idee+spiel-Zentrale ist nicht Anbieter.

DEMA



Mit dem Zweiten sieht man besser.“ Wer hat nicht schon mal als Zuschauer einer großen (Fernseh)-Anstalt des öffentlichen Rechts diesen Werbespruch gehört. Weiß der Kuckuck, warum sich die Herrschaften in den Spots ausgerechnet eines der beiden Augen zuhalten ...

Zwei Augen jedenfalls sind notwendig, um dreidimensional zu sehen: Die leicht unterschiedlichen Bilder der beiden Perspektiven werden vom Gehirn zu einem räumlichen Bild der Außenwelt zusammengerechnet – Chapeau!, das soll uns erstmal einer dieser neomodischen Supercomputer nachmachen.

Unsere Welt ist schließlich dreidimensional (lassen wir an dieser Stelle die elfdimensionale Raumzeit der Quantenphysik einfach mal für einen Moment außen vor). Folglich hat auch die Natur einen Mechanismus entwickelt, der es ermöglicht, die Umgebung entsprechend wahrzunehmen.

Lange musste man aber warten, bis solche Abbildungen auch technisch möglich waren. Von den ersten Schwarzweiß-Bildern auf Glasplatte oder Celluloid über die Farbfotos der Moderne bis hin zu den Ausdrucken solcher Abbildungen – jahrzehntelang war alles nur zweidimensional. Für einen ersten Eindruck reicht das ja auch, doch der Mensch will mehr, jedenfalls dann, wenn mehr möglich ist.

Und so kam – zunächst als Attraktion auf Jahrmärkten, dann als aufwendige

Filmproduktion in speziellen Lichtspielhäusern – das 3D-Movie in Mode. Heutzutage wird kaum noch ein großer Spielfilm einfach nur 2D erstellt. Man sitzt also mit lustigen Brillen auf der Nase im Kino oder Wohnzimmer und lässt das Geschehen im wahrsten Sinne des Wortes auf sich zukommen.

Eine ähnliche Entwicklung hat auch die Modellbahn hinter sich. Waren früher Modelle aus ursprünglich flachem Blech geprägt und gebogen, so

Drucken in drei Dimensionen

kam in den Nachkriegsjahren mehr und mehr der dreidimensionale Kunststoffspritzguss auf. Damit waren plötzlich Details wie plastische Nietreihen oder andere Gravuren möglich. Heute hat diese Art des Modellbaus einen Höhepunkt erreicht, was allerdings angesichts der Kosten für den Bau von Stahlformen allmählich an gewisse Grenzen stößt.

Der aktuelle Trend ist folgerichtig der 3D-Druck, bei dem ohne Formenbau plastische Ergebnisse erzielt werden. Noch steckt die Technik in den Kinderschuhen und die Oberflächengüte kommt nicht an die Spritzteile aus Stahlformen heran. Doch wenn die Entwicklung weitergeht, könnte daraus eine echte Konkurrenz zur klassischen Form entstehen. Wer weiß ... druckst *Ihr Martin Knaden*

Heimbuchenthal ist der ehemalige Endbahnhof der Elsavatabahn im Spessart. Rainer Schreck baute den Bahnhof einschließlich authentischem Empfangsgebäude in HO. Foto: *Christiane van den Borg*

Zur Bildleiste unten: Brawa brachte die ersten Exemplare einer hoffentlich langen Reihe von zweiachsigen Kesselwagen heraus. Angesichts der Detaillierung zum günstigen Preis musste unser Tester begeistert sein. Sebastian Koch nutzte die Möglichkeit, ein 3D-gedrucktes Gehäuse von Shapeways zu einem vollständigen Fahrzeug zu bauen. Im Testbericht der MIBA zeigen wir diesmal die BR 290 in TT von Piko.

Fotos: *Stefan Carstens, Sebastian Koch, gp*



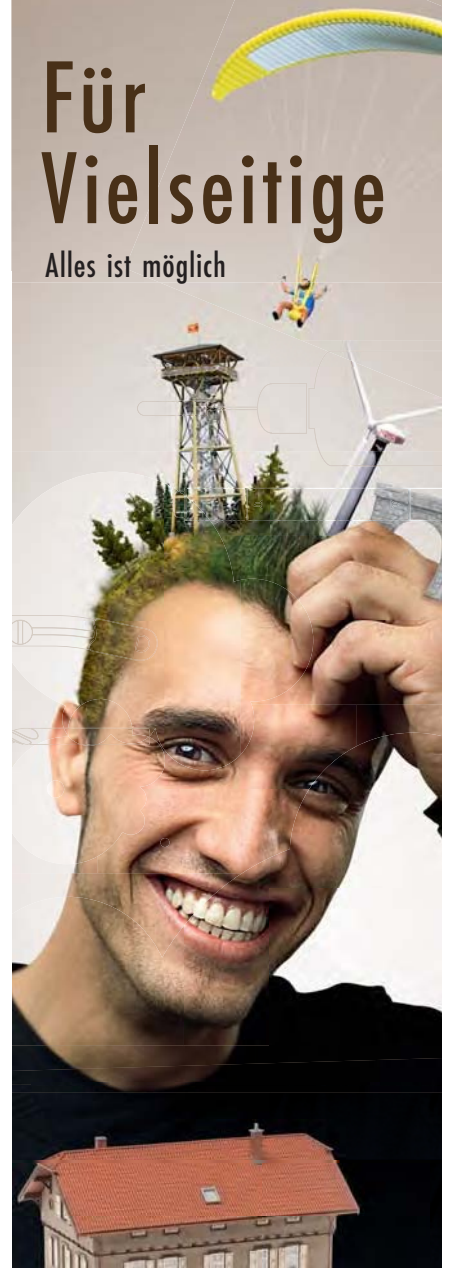
FALLER



IM KLEINEN GROSS

Für Vielseitige

Alles ist möglich



Der **Bahnhof Warthausen** an der Öchslebahn im Oberschwäbischen ist eine Reise wert. Jetzt beherbergt er das **Museum Knopf & Knopf**.

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

Nürnberg 2013

komplett und kompetent



Jetzt NEU:
das MIBA-
Messeheft

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2013.

Das MIBA-Team besuchte für Sie mehr als 250 Firmen, machte Hunderte von Neuheitenfotos, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasste für Sie alles zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres.

Das erwartet Sie:

- Über 160 Seiten Umfang
- Mehr als 600 Fotos
- Neuheiten von über 250 Herstellern
- Die schönsten Messeanlagen in tollen Bildern
- Kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche
- Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis
- MIBA-Messe-Gewinnspiel mit wertvollen Preisen

164 Seiten im DIN-A4-Format,
mehr als 600 Fotos,
Klebebindung
Best.-Nr. 1401301

€ 10,-

**Mit kompletter Herstellerübersicht:
alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!**

Erhältlich ab 19. Februar 2013 im Fach- und Zeitschriftenhandel.



Sichern Sie sich Ihr persönliches Exemplar direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@miba.de



52 Viele dürften ihn noch lebendig vor Augen haben, den Charme der 60er-Jahre. Kurt Esters fing ihn auf seiner H0-Anlage nach dem Vorbild Brilon Wald im Sauerland hervorragend ein. Ab Seite 52 finden Sie den ersten Teil des Anlagenberichtes, der sich vornehmlich mit dem abwechslungsreichen Personenverkehr auf der Anlage beschäftigt. *Foto: MK*



46 Eisenbahnüberführungen sind meist unscheinbar, in ihrer Bedeutung aber kaum zu unterschätzen. Lutz Kuhl fertigte nach konkretem Nürnberger Vorbild eine solche im Maßstab 1:87. Wie er dabei vorging, erläutert er ab Seite 46. *Foto: Ik*

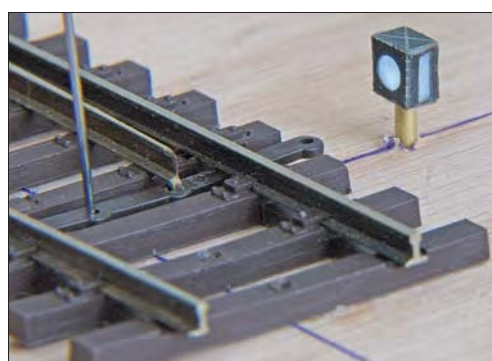
76 Ähnlich wie ihr westdeutsches Pendant, war die V 100 der DR auf dem gesamten Streckennetz und vor beinahe allen Zuggattungen anzutreffen. Anlässlich des neuen Fleischmann-N-Modells stellt Franz Rittig das Vorbild vor, während Gerhard Peter die Qualitäten des Modells testet. *Foto: Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



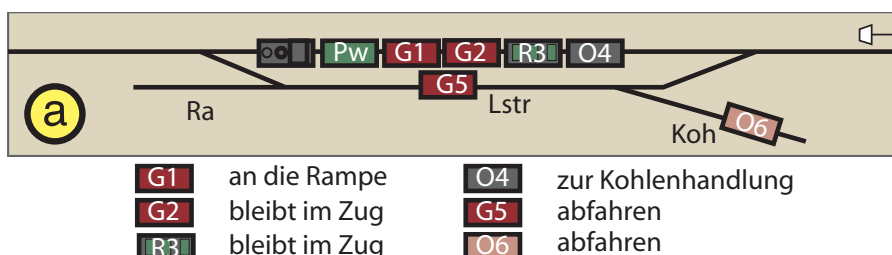


30 Schon bei bayerischen Königen war das Allgäu äußerst beliebt. Bis heute ist die Region attraktives Urlaubsziel geblieben. Dietmar Stöckelmaier schuf sich auf seinem Diorama ein ganz eigenes Stück Allgäu-Sommeridylle, auf dem er das tägliche Leben rund um einen Bauernhof vortrefflich eingefangen hat. *Foto: Dietmar Stöckelmaier*

20 Servo-Motoren erobern unaufhaltsam Modellbahnanlagen. Manfred Peter stellt einen Weichenantrieb samt Weichenlaterne aus dem Hause MBZ vor. *Foto: Manfred Peter*



24 Wolfgang Stößer inszeniert seine herausragenden Anlagen als bewegte Bilder. Aber auch die Themen abseits des Mainstreams ziehen die Betrachter in ihren Bann. *Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



60 Modellbahner spielen nicht, Modellbahner machen Betrieb. Kaum einer verkörpert diese Philosophie mehr als Otto O. Kurbjuweit. In seinem Beitrag zeigt er ein Rangier-Szenario, wie es vorbildgerechter kaum sein könnte. *Grafik: Otto O. Kurbjuweit*

MODELLBAHN-ANLAGE

Die Elsavatalbahn als H0-Anlage – Teil 1	
Der Bahnhof im Spessart	8
H0e-Diorama für OntraxS! 2013	
Die Kleinbahn am Feenwald	24
Brilon Wald 1968 – 1. Teil: Personenverkehr	
Sauerländer Knoten	52

VORBILD

Schwere Rangierlokomotiven der BR 290	
Brachialer Brocken	16

MIBA-TEST

Kräftiger Schieber: BR 290 von Piko in TT	
Schwerer Rangierer	18

ELEKTRONIK

Servoantrieb verwendbar von Z bis H0	
Weichenantrieb als Teilbausatz	20
„Holzhammer-Elektronik“ für Katzenzoll – 1	
Flip-Flops	42

MODELLBAHN-PRAXIS

Diorama nach süddeutschem Vorbild	
Idyllische Kürpsenalp	30
Eine Eisenbahnüberführung in H0	
Nadelöhr für Nordost	46
Zwei Wagen aussetzen, zwei mitnehmen	
Wenig zu tun in Grünhain-Bernsdorf	60
Modellbau mit dreidimensionalem Druck	
Modellbau in der dritten Dimension	70

VORBILD + MODELL

23-m ³ -Kesselwagen von Brawa	
Besser geht's nicht	35
Zeitreise	
Vor 60 Jahren:	
Ein Zug nach Europa	58
Gut für alles: BR 110 in N von Fleischmann	
V100 der DR	76

NEUHEIT

Heki Flockstar XL	
Es grünt so grün	40
Der Gbk-v in Om von Bemo	
Durchbruch	68

DIGITAL-TECHNIK

MTTM-Servodecoder für Selectrix-Systeme und Analog-Betrieb	
Sanft – nicht nur zu Weichen	66

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	81
Bücher	84
Neuheiten	86
Kleinanzeigen	98
Vorschau · Impressum	106

Hier finden Sie Modellbahnartikel zu den Themen dieser Ausgabe.



modellbahnshop-lippe.com/miba

Bestell-Hotline
05231 9807 123

Die Spezialisten

Eine Modellbahn kann zugleich sehr detailliert sein und dennoch unrealistisch wirken. Dies liegt oft an einer wenig vorbildlichen Farbgebung. Der richtigen Färbung von Anlage, Zubehör und Fahrzeugen nähern sich die MIBA-Spezialisten aus vielerlei Perspektiven. Neben Grundlagenartikeln zur Wirkung von Farben sowie zum Farbenmischen und Abtönen geht es vor allem um die praktische Anwendung beim Einfärben des Oberbaus, beim Weathering von Fahrzeugen und Gebäuden, beim Erstellen von selbstgemalten Hintergründen und computergenerierten Mauerwerken und vielem mehr. Die aktuelle Spezial-Ausgabe der MIBA-Redaktion bringt eine Fülle von Tipps, mit welchen Mitteln und Methoden die Modellbahn-Anlage und die Fahrzeuge darauf eine wahrlich vorbildliche Optik erhalten – auf dass sie der Realität noch besser entsprechen.

**108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 180 Abbildungen
Best.-Nr. 12089512 · € 10,-**



Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



MIBA-Spezial 84/10
Bahnhofs-basteleien
Best.-Nr. 120 88410



MIBA-Spezial 85/10
Felder, Wiesen und Auen
Best.-Nr. 120 88510



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



MIBA-Spezial 87/11
Straße und Schiene
Best.-Nr. 120 88711



MIBA-Spezial 88/11
Vom Vorbild zum Modell
Best.-Nr. 120 88811



MIBA-Spezial 89/11
Fahren nach Fantasie + Vorbild
Best.-Nr. 120 88911



MIBA-Spezial 90/11
Modellbahn nach US-Vorbild
Best.-Nr. 120 89011



MIBA-Spezial 91/12
Modellbahn-Kleinanlagen
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92/12
Modellbahn-Beleuchtung
Best.-Nr. 120 89212



MIBA-Spezial 93/12
Güter auf die Bahn!
Best.-Nr. 120 89312



MIBA-Spezial 94/12
Modellbahn-Entwürfe: Voll im Plan
Best.-Nr. 120 89412



Service

Leserbriefe und Fragen
an die Redaktion
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-225
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

Anzeigen
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS
MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
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

FACHHANDEL
MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

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

MIBA-Editorial 10/2012

Züge statt Lungenzüge?

Meine Devise: MIBA nur mit Dampf! Wenn ich mir meine MIBA, die Ihr seit Jahrzehnten nur für mich zu meiner Erbauung macht, gekauft habe, dann setze ich mich in meinen Sessel, zünde mir meine Pfeife an und lese. Langsames Ziehen und genussvolles Ausstoßen des Rauchs bedeutet, so meine Lebensgefährtin, was ich gerade lese, sei „a guda Ardiggel“. Heftiges Ziehen und Ausstoßen des Qualms wie bei schwer arbeitenden Dampfloks heißt: „Ham sa widder an Quatsch gschriem.“ Stopfe ich heftig nach, dann höre ich: „Wennst mahnst, du brauchst die Lok a nuch, dann kaaf sa dir halt.“

Übrigens habe ich einen guten Fürsprecher – WeWaW (MIBA-Gründer Werner-Walter Weinstötter), der am 18.12.1959 schrieb: „Ja, mach es Dir erst mal bequem, lieber Leser, bevor Du anfängst, die Weihnachtsnummer der MIBA durchzuschmökern. Eine gute Tasse Kaffee, eine gute Zigarette oder Zigarre...“ In diesem Sinne für 2013 Euch allen alles Gute, Gesundheit und immer ein gutes Händchen für meine MIBA. *Hermann Brendel (E-Mail)*

MIBA-Editorial 1/2013

Den Knall nicht gehört?

Dem Vorwort von Franz Rittig und seiner Verteidigung der Weihnachtsanlage von Vater und Sohn Volgmann kann ich nur zustimmen. Wer da meint, das habe die MIBA nicht nötig, der hat – mit Verlaub – den Knall wohl immer noch nicht gehört.

Da zerbricht sich die gesamte Modellbahnbranche, und dazu gehören eben auch die Publikationen, zu diesem Thema den Kopf darüber, wie man Nachwuchs gewinnen kann, um sich die zukünftige Existenz zu sichern, da ist ein Vater, der mit seinem Sohn eine Anlage baut – und dann tun das ein paar Eigenbrötler als „Spielerei“ ab, die nicht zur MIBA passe! Was will man denn mehr? Hut ab vor Vater und Sohn Volgmann! Wenn der eine oder andere Leser feststellt, dass ihn das irgendwie an die Kreisbahn aus Kindertagen erinnert, deren Umsetzung doch gar nicht so schwer ist und vielleicht gleich mit dem Bau für das Kind, den Enkel oder Neffen beginnt – das wäre es doch, oder etwa nicht? Dann wurde mit diesem Bericht etwas erreicht!

Ich habe kürzlich die Ausgabe „Anlagen-Planung“ von O.O.K. erworben,

und der ist ja nun weiß Gott kein „Spielbahner“. Faszinierend sein Bericht über die Anlage Vollbach und ihre Evolution. Auffällig die Ähnlichkeit mit der oben erwähnten Weihnachtsanlage. So kann, so muss es doch gehen, und wem das alles nicht fein genug ist – bitte sehr, der möge einsam bleiben.

Der MIBA-Redaktion wünsche ich für das Neue Jahr alles Gute, viel Erfolg und Gesundheit. *Gerhard Ulm (E-Mail)*

Dampfloks-Steuerungen im Modell

Wer kennt sich da aus?

In allen Publikationen werden ausführliche Beschreibungen zum Bau von Eisenbahnmodellen abgedruckt. Dass bei Güterwagen Wert auf das Bremsgestänge gelegt wird, kann ich nachvollziehen. Bei Lokomotivumbauten hängen die Trauben noch höher: Damit ein Modell dem Original möglichst nahe kommt und zum miniaturisierten Abbild der Realität werden kann, gibt es unzählige Tipps, sei es für den Rahmen oder den Kessel ...

Sobald es jedoch an die Steuerung mit ihren vielen Bestandteilen geht, sucht man vergebens nach Anleitungen. Da ich mir einige Neu- und Umbauten vorgenommen habe, die grundlegende Änderungen der Steuerung bzw. ihren Neubau beinhalten, lautet meine Frage: Woher bekomme ich Hilfen wie Zeichnungen und Bautipps? Oder könnte jemand fertige Steuerungen liefern? Wäre dies kein Thema für die MIBA? *Norbert Hartmann (E-Mail)*

Modellbahn-Praxis

Neue Wege bei Gras und Bier

Man ist von der MIBA ja einiges gewöhnt, aber die Ausgabe „Neue Wege im Landschaftsbau“ ragt besonders positiv hervor. Allein schon der Marktüberblick ist den Kaufwert – von den Werkzeugempfehlungen und Verarbeitungstipps gar nicht zu reden. Davon kann auch der altgediente Modellbahner noch jede Menge profitieren.

Das alles kommt kurzweilig, mit Pisen feinen Humors, herüber – ganz wie die MIBA-Philosophie. Ich habe das Heft in des Sinnes doppelter Bedeutung in einem Zuge gelesen: von Anfang bis Ende im wohltemperierten ICE-Abteil zwischen Hannover und München. Amüsant, dass Horst Meier als einstiger „Licher Bier-Trinker“ nun einem vielfältigen Bierspektrum zuneigt. Davon künden 24 Abbildungen mit Bierdeckeln! *Siegfried Wanner (E-Mail)*



Die Elsavatalbahn als H0-Anlage (1. Teil)

Der Bahnhof im Spessart

Im Gegensatz zu dem Wirtshaus dürfte der davon nur wenige Kilometer entfernt liegende kleine Bahnhof Heimbuchenthal deutlich weniger bekannt sein – ersteres wurde immerhin von Wilhelm Hauff literarisch verewigt. Der ehemaligen Endstation der Elsavatalbahn setzte dafür Rainer Schreck ein kleines Denkmal in der Baugröße H0.

Schon von klein auf hatte mich die Spessartbahn in ihren Bann gezogen. Geboren in Roßbach im Spessart, hörte ich von meinen Eltern oft Geschichten von der Spessartbahn. So machte ich mich im Alter von vier Jahren auf eigene Faust auf den Weg in den umliegenden Wald, um dort die sagenumwobene Bahn zu suchen und mit eigenen Augen zu sehen. Stunden später fanden mich meine Eltern schließlich am Waldrand – verfangen in einem Maschendrahtzaun – und alle waren erleichtert über den guten Ausgang dieses Ausflugs.

Erst viel später kam die Erkenntnis, dass ich zum Erleben der Elsavatalbahn um Jahre zu spät geboren war.

Die endgültige Abschiedsfahrt der Bahn 1978 bis Eschau jedoch habe ich mit 11 Jahren persönlich erlebt.

Auch das Thema Modellbahn begleitete mich mein Leben lang mehr oder minder präsent. Nach vielen Jahren als Märklinbahner suchte ich im Jahr 2000 ein neues Motiv für meine erste Zweileiter-Anlage und entschied mich zunächst für Obernburg-Elkofen am Main. Doch außer umfangreichen Vorbildrecherchen, einer Planung, einigen vorbildnahen Gebäuden kam nicht viel zustande. Das Vorhaben war einfach zu groß und umfangreich.

Im Herbst 2008 packte mich nach langer Pause per Zufall wieder das Modellbahnfieber. Auf der Homepage von

Thomas English (www.lokalbahn-remiszenzen.de/gleisplaene/modellbahnplaene3.htm) fand ich einen spannenden Anlagenvorschlag zum Endbahnhof Heimbuchenthal. Seine Maße passten in meinen Hobbyraum – der Aufwand an Schienen, Weichen und Landschaft war viel kleiner als bei Obernburg-Elkofen und damit realisierbar. Ich hatte außerdem Vorbildfotos sowie einen tollen Film von 1968 in Farbe – es konnte also mit Volldampf losgehen.

Natürlich wollte ich alles gleich von Anfang an richtig machen und plante rund sechs Monate lang. Es sollte möglichst genau nach Vorbild gebaut werden; dazu gehörte die Umsetzung der Gleisnutzlängen und die weit geschwungene Ausfahrtskurve. Die Anlage sollte zudem transportabel sein, um auf Ausstellungen gezeigt werden zu können. Es bot sich an, nach den Vorgaben der Fremo zu bauen; das ermöglichte eine Aufteilung in handliche Module, eine Gleisführung mit großzügi-

Linke Seite: Der Personenzug aus Obernburg-Elsfeld hat die ersten Häuser von Heimbuchenthal erreicht. Die Garnitur aus dreiachsigen Umbauwagen und der BR 64 war typisch für die Elsavatabahn.

Rechts: Gleich hinter dem unbeschränkten Bahnübergang liegt bereits der Bahnhof.

gen Radien sowie die Möglichkeit, weitere Module zu ergänzen – das waren die Ziele. Dargestellt werden sollte ein Spätsommer in den letzten Betriebsjahren vor 1968.

Betriebskonzept

Zunächst habe ich ein Betriebskonzept erstellt. Die vorbildgerechten Züge bestanden aus Loks der BR 64 des Bw Aschaffenburg, dreiachsigen Umbaupersonenwagen und wenigen Güterwagen. Schüler und Fabrikarbeiter wurden in den Sechzigerjahren mit zwei- und dreiteiligen Schienenbusgarnituren (VT 98) befördert. Der Güterumschlag beschränkte sich auf alle Formen von Holz und landwirtschaftliche Artikel – hier konnte ich meine BR 98.8 mit wenigen Güterwagen sinnvoll einsetzen. Mit nur drei Zügen konnte ich einen Zugverkehr nach Vorbild abwickeln. Das „ferne“ Obernburg-Elsfeld wird durch einen Fiddleyard mit einer fünfgleisigen Schiebebühne (Nutzlänge 90 cm) dargestellt, in dem die Lokomotiven auch umsetzen können.



Gleisplanung und Unterbau

Beim Vorbild sind die Gleisanlagen recht umfangreich (mit acht Weichen sowie der Lokstation) und generieren viele spannende Rangierarbeiten. Die Kurvenlage des Empfangsgebäudes vor den Weichen und Abstellgleisen ist für einen Endbahnhof auch nicht alltäglich. Besonders faszinierte mich die asymmetrische Dreiwegweiche vor dem Lokschuppen. In einer vom Minimalismus geprägten bayerischen Lokalbahn wurde dort ein aufwendiges

„Sondermodell“ – eigentlich ohne zwingende Notwendigkeit – verbaut. Leider hatte kein Gleishersteller eine Dreiwegweiche mit dieser Geometrie im Programm. So begann die Suche nach einer vorbildgerechten Lösung.

Doch zuerst wurde das Gleissystem festgelegt, bevor ich mich an „die“ Weiche wagte. Meine Wahl fiel aus optischen und betrieblichen Gründen auf

Das Empfangsgebäude war ein schlichter Holzbau; das Modell entstand komplett im Selbstbau. Fotos: Christiane van den Borg





Nachdem die Fahrgäste alle ausgestiegen sind, kann der Zug an der Lokstation vorbei weiter vorziehen. Anschließend wird die Lok abgekuppelt und umgesetzt; im Bedarfsfall kann sie auch gleich Kohle und Wasser fassen.

Bansen und Bekohlungskran entsprechen genau der Situation in Heimbuchenthal; das kleine Vorbildfoto mit der 64 335 vom Bw Aschaffenburg aus der Sammlung Höllerer entstand im letzten Betriebsjahr 1968.



das Elite-Gleis von Tillig. Die eleganten Weichen mit durchgehenden Zungen sehen gut und vorbildnah aus; außerdem können auf dem Elite-Gleis alle Fahrzeuge mit NEM-Spurkränzen betriebssicher laufen. Dies hat sich dann beim Pflingstfahren 2012 in einem Fremo-Modulararrangement bestätigt; alle Fahrzeuge der anderen Teilnehmer sind ohne Probleme in Heimbuchenthal gefahren.

Den Gleisplan erstellte ich mit Win-Rail; in der Gleisbibliothek waren alle Tillig-Gleise zu finden. Für die asymmetrische Dreiwegweiche, die es bei Tillig nicht gibt, bot mir das Programm alternativ sogar einen passenden Bausatz der Hobby-Ecke Schuhmacher mitsamt Bestellnummer an. Auf meine Anfrage stellte mir die Hobby-Ecke daraufhin auch einen Weichenbausatz mit 9° Abzweigwinkel und den passenden Schienenprofilen zusammen.

Ich zeichnete zunächst einen Gleisplan mit kurzen 15°-Weichen, was den Nutzlängen der Gleise zugute kam. Ein zweiter Entwurf mit den schlankeren 11°-Weichen verlängerte den Bahnhof um rund 50 cm. Ich entschied mich schließlich für die schlankeren Weichen und nahm eine Verlängerung der „Hosenträger“ in Kauf. Dafür wurde dann die Strecke zwischen Bahnhof und Bach um 50 cm gekürzt. Alles hat ein Ende – nicht zuletzt mein Hobbyraum.

Schwierig war es, die Weichen nicht auf die Segmentübergänge zu legen. Ich wollte einheitliche Längen zwischen 110 und 90 cm einhalten, um die Segmente im Auto transportieren zu können. Für den Start mit dem Anlagenbau bestellte ich mir ein Fremo-Kurvenmodul bei Harald Brosch (www.eisenbahn-modulbau.de); es diente als Ausgangsbasis für die Bahnhofssegmente. Das zweite Kurvenmodul erwarb ich etwas später ebenso bei ihm, weil Ausführung, Qualität und Preis stimmten und somit kein Anreiz zum kompletten Selbstbau gegeben war. Er empfahl mir auch den Erwerb von zwei Edelstahl-Gleislehren aus seiner Fertigung – eine gerade und eine gebogene mit 2 m Radius, jede 90 cm lang und abgestimmt auf die Fremo-Module. Damit wurde die Gleisverlegung deutlich einfacher und die Gleislage wirklich sauber.

Die Gleistrassen entstanden aus Multiplexplatten. Die Gleise selbst liegen auf 3-mm-Korkstreifen und wurden
(weiter auf Seite 13)