

04
14

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

April 2014 B 8784 66. 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,- Norwegen NOK 95,-

www.miba.de

Alles andere als grau

Rund um die Fabrik



60

Anlagen-Planung:
Das Allinger Bockerl



22

Stellwerk Balduinstein:
Lahntal in Lasercut



18

Im MIBA-Test:
Vectron in H0 von Piko



Zweite Chance

HOBBYTRAIN HO Dieseltriebwagen VT 2 der GME. Präzisionsmodell Spur H0 & N

1966 kaufte die Georgsmarienhütten-Eisenbahn (GME) die beiden bei der DB ausgeschiedenen Dieseltriebwagen VT 36.509 und VT 36.519 und setzte diese als VT 1 und VT 2 ein. Das HO-Triebwagenmodell ist mit einem fünfpoligen Spezialmotor im Drehgestell mit Schwungmasse ausgestattet. Das Modell verfügt über NEM-Normkuppungsschächte mit Kurzkuppelungsmechanik. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel rot/weiß. Microschalter für abschaltbares Schlusslicht. Frei stehendes drittes Spitzenlicht mit Streuscheibe. Eingebaute Innenbeleuchtung. Asymmetrisch aufgehängte Drehgestelle, dadurch für enge Kurvenradien geeignet. 21-polige Schnittstelle nach NEM, bei den AC- und Soundvarianten mit eingebautem Decoder. Zerstüßteile je nach Verwendung als Betriebs- oder Vitrinenmodell. Epoche III/IV. Länge über Puffer: 25,4 cm. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. H303900 Gleichstrom

€ 209,99

Art.-Nr. H303900-S Gleichstrom, Sound

€ 329,99

Art.-Nr. H303901 Wechselstrom

€ 229,99

Art.-Nr. H303901-S Wechselstrom, Sound

€ 339,99



EUROTRAIN®

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN APRIL/MAI 2014

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

... der schiebt, sagt der Volksmund – oder so ähnlich ...

Diese Situation kennt jeder Modellbahner: Man fährt schön gemütlich mit vorbildgerechtem Tempo über seine Anlage und – zack! – bleibt das Fahrzeug plötzlich stehen. Vorzugsweise ergibt sich das kleine Malheur, wenn die Anlage gerade Zuschauern präsentiert werden soll. Der Betreiber murmelt in solchen Fällen etwas von „Vorführeffekt“, greift beherzt mit der Hand ein und versetzt dem widerborstigen Modell einen mehr oder weniger kräftigen Klapps.

Damit wird die Stromlosigkeit im Wortsinne schlagartig behoben und die Fahrt kann weitergehen. Erst seit wenigen Jahren gibt es in neueren Modellen die Technik von Pufferkondensatoren, die für solche Fälle einen gewissen Vorrat an Energie bereitstellen, sodass die kurze Unterbrechung des Saftflusses gar nicht bemerkt wird.

So modern sind freilich nicht alle Fahrzeuge, schon gar nicht die beim Vorbild. Zugegeben, ein paar Schmutzstellen auf dem Gleis wirken sich bei den großen Geräten kaum aus. Ein FLIRT des Meridian hatte aber Mitte Februar auf der Bayerischen Oberlandbahn dennoch Pech: Er geriet mit seinem Stromabnehmer in die Schutzstrecke zwischen ÖBB- und DB-Fahrleitung und – rien ne va plus ...

Statt aber nun auf eine Hilfslok zu warten, behalf sich der Triebfahrzeugführer mit der guten alten Modellbahnermethode: Der Zug wurde kurzerhand mit Muskelkraft verschoben – die Fahrgäste halfen bereitwillig mit – und schon konnte die Fahrt fortgesetzt werden. Zum Beweis kursieren seither entsprechende Videos

Wer seinen Zug liebt, ...

im Netz, was vom Publikum wechselweise mit Empörung („Gefährdung des Bahnverkehrs“) oder Empathie („Mach ich zuhause auch immer so!“) kommentiert wird.

Und damit auch jeder diese denkwürdige Begebenheit nachstellen kann, wird Liliput unter der Artikelnummer L01042014 schon in Kürze einen entsprechend lackierten FLIRT anbieten, hieß es kurz nach dem Vorfall aus Altdorf. Das Modell soll die korrekte Betriebsnummer des havarierten Zuges tragen, wird wie sein großes Vorbild keine Stütz-kondensatoren besitzen – auf dass es recht oft stromlos stehen bleibt – und als Clou werden 15 Preiserlein in entsprechend schiebender Haltung der Packung beigelegt. Das ist wahrhaft authentische Modellbahnerlei – meint *Ihr Martin Knaden*

Zum Abschluss seiner Artikelreihe über einen großen Fabrikkomplex macht sich Thomas Mauer Gedanken über die Gestaltung der Umgebung. Schließlich sollen Straßen und Gleise ja einen überzeugenden Warenverkehr ermöglichen. Foto: Thomas Mauer
Zur Bildleiste unten: Das Allinger Bockerl haben sich Ingrid und Manfred Peter als Vorbild für ihren aktuellen Anlagenvorschlag ausgesucht. Wim Laanstra, bekannt aus MIBA-Anlagen 13 mit dem Bahnhof Weilburg, bleibt seinem Thema Lahntalbahn treu und fertigte das Stellwerk Balduinstein in Lasercut-technik. Lutz Kuhl stellt den Bausatz vor. Bernd Zöllner testete den Vectron in HO von Piko.

Fotos: Ingrid Peter, Ik, MK



FALLER

IM KLEINEN GROSS

Für Verändere

Phantasie und Kreativität trifft Technik und Emotion.



Seitenweise Inspiration:
Die Neuheiten 2014 sind da!

www.faller.de

www.facebook.com/faller.de

www.faller.de/de/googleplus

Das neue Güterwagen-Lexikon

Stefan Carstens • Per Topp Nielsen • Gerhard Fleddermann

GÜTERWAGEN

DB AG • DB Cargo • Railion • DB Schenker Rail



Zahlen
Fakten
Entwicklungen
Fotos



MIBA KLARTEXT

- 520 Güterwagen-Beschreibungen
- 900 repräsentative Einsatzfotos
- 480 Seiten Hardcover-Band

Mit 520 Beschreibungen und vielen bislang unveröffentlichten Fotos aller Güterwagen- und Tiefladewagen-Bauarten, die seit 1994 im Bestand der DB AG sowie von DB Cargo, Railion und DB Schenker Rail waren oder sind, geben die drei Autoren in diesem 480-Seiten-Lexikon einen ebenso kompletten wie handlichen Überblick. Aufgeführt sind darüber hinaus die in diesem Zeitraum angemieteten Wagen, auch sie mit allen wesentlichen technischen Daten und Eigenschaften, Wagennumbereichen und Bestandszahlen. Weitere Kapitel beschreiben häufige Drehgestelltypen, die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren und Anschriften an Güterwagen. Das umfassende Nachschlagewerk zu einem einzigartigen Preis-Leistungs-Verhältnis!

480 Seiten im Format 17 x 24 cm,
Hardcovereinband,
900 Farbfotos
Best.-Nr. 15088128

NEU
€ 49,95



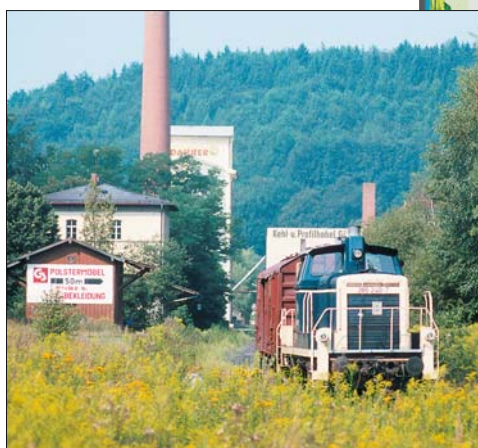
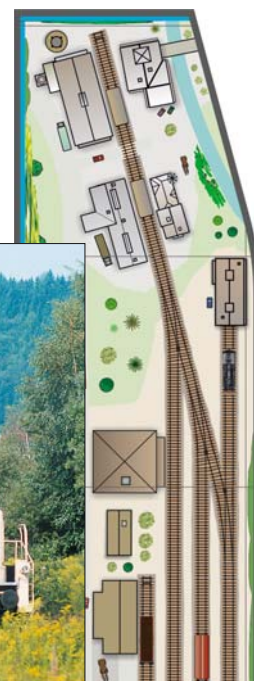
8 Eher selten ist auf Anlagen in der Baugröße 0 der Platz für den Landschaftsbau und durchgestaltete Industrieanlagen zu finden – beim Spur-0-Team Ruhr-Lenne findet sich beides.

Foto: Horst Meier



66 Besonders typisch für die Filderbahn bei Stuttgart waren die drei vierachsigen Triebwagen, die dort von der Jahrhundertwende bis 1964 eingesetzt wurden. Thomas Mörbe ließ sie im Maßstab 1:87 wieder auferstehen. Foto: Thomas Mörbe

60 Auf die Suche nach den Spuren des längst verschwundenen „Allinger Bockerls“ begaben sich Ingrid und Manfred Peter. Nach dem Vorbild dieser kurzen bayerischen Nebenbahn machen sie dazu auch gleich zwei Anlagenvorschläge. Foto: Andreas Kuhfahl





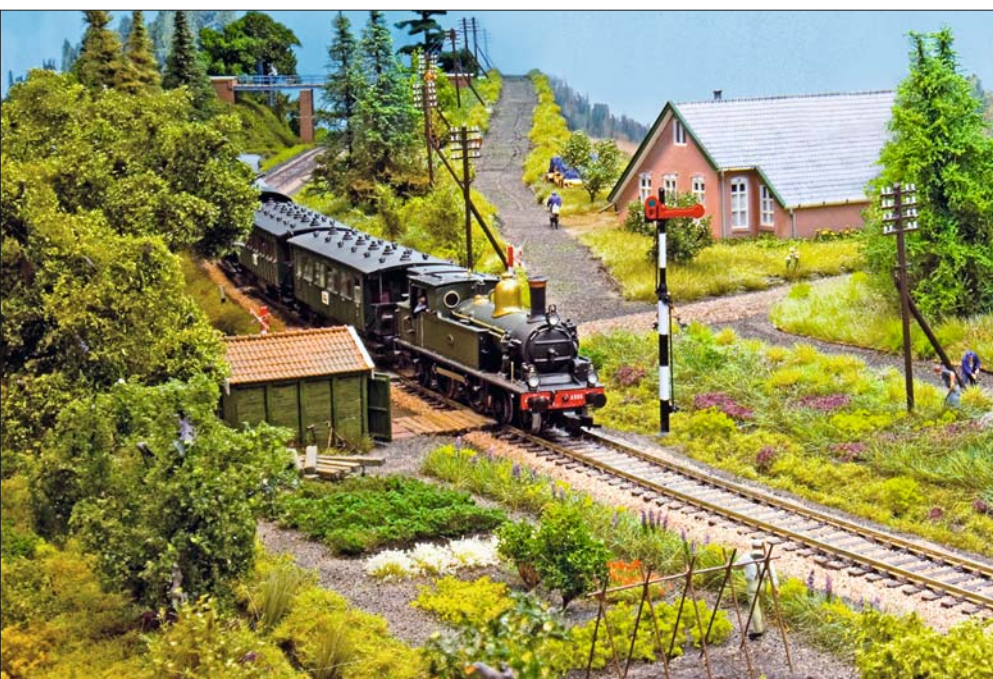
18 Mit den Maschinen der Vectron-Plattform ist Siemens dem Ideal einer Universallokomotive schon sehr nahe gekommen. Bernd Zöllner berichtet über das Vorbild und hat außerdem das soeben erschienene Modell von Piko in der Baugröße H0 genau unter die Lupe genommen. *Foto: MK*



26 Missgeschicke lassen sich nicht immer vermeiden – hier „sanierte“ Sebastian Koch ein stark beschädigtes Gebäude und wertete es außerdem durch zahlreiche neue Details auf. *Foto: Sebastian Koch*

81 Schon lange war der Bausatz der BR 78 von Weinert angekündigt, jetzt ist er lieferbar. Martin Knaden zeigt, was beim Zusammenbau zu beachten ist. *Foto: MK*

30 Dem exakten Nachbau historischer Eisenbahnanlagen widmen sich Theo Maris und Fokko Feenstra schon seit vielen Jahren – im Mittelpunkt ihrer neuen Anlage steht nun der Bahnhof Gasselte. *Fotos: Gerard Tombroek*



MODELLBAHN-ANLAGE

Große Anlage des Spur-0-Teams Ruhr-Lenne – Teil 3	
Industrie & Landschaft	8
H0-Anlage nach Motiven einer niederländischen Lokalbahn	
Niederländisch ländlich	30

VORBILD

Die Siemens-Lokomotiven der Vectron-Plattform	
Loks für AC und DC	14

MIBA-TEST

Die Vectron-Lokomotiven von Piko in H0	
Silberpfeil aus Sonneberg	18
Feine Kunst in kleiner Serie: E 70 08 von Minitrix	
Preußischer Ellok-Oldie	77

NEUHEIT

Klein, aber fein – ein Bausatz der Extraklasse	
Ein Stellwerk an der Lahn	22
Die BR 78 als H0-Bausatz von Weinert	
Perfekte Preußin	81

MODELLBAHN-PRAXIS

Reparatur eines beschädigten Gebäudemodells	
Aus Alt mach Neu	26
Untergründe für ein ganzes Fabrik-Diorama	
Das Fabrikumfeld	36
Ein kleiner Schuppen für den Gleisanschluss	
Kohle für die Kunden	44
Reminiszenz an ein Stück Straßenbahngeschichte	
Die Krim-Brücke in Wuppertal	48
Neue Fräse Stepcraft 300 CK	
Die kleine Feine	56
Straßenbahnfahrzeug-Selbstbau in H0m	
Die Drei von der Filderbahn	66
Länderbahn-Heizkesselwagen (3. Teil)	
Aller guten Dinge	70
Umbau von offenen Güterwagen in der Bauart Om in der Baugröße N (Teil 2)	
Offen für Veränderungen	72

GRUNDLAGEN

Stahlträgerbrücken für mittlere Spannweiten (Teil 2)	
Statik der Stahlträgerbrücken	50

ANLAGEN-PLANUNG

Anlagenplanung bayerischer Nebenbahnen	
Das Allinger Bockerl	60

MODELLBAHN-AUSSTELLUNG

27 Anlagen auf der Intermodellbau 2014	
Freude am Fahren	86

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	84
Neuheiten	89
Kleinanzeigen	94
Vorschau · Impressum	106

Nürnberg 2014 – komplett und kompetent

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 2014.

Das MIBA-Team besuchte für Sie mehr als 200 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
- Weit 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. 1401401

**Ab 18.02.14:
das MIBA-
Messeheft**



€ 12,-

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



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-202
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 81-153
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-Test BR 50, MIBA 2/2014

Zwei Ergänzungen

Danke für den gleichermaßen sachlichen wie berechtigterweise kritischen Test dieser Minitrix-Neuheit! Zwei Ergänzungen aus meiner Sicht:

Glockenankermotor und Schwungmasse in der Lok ermöglichen – im Unterschied zum Fleischmann-Tenderantrieb – den Einbau von Soundmodulen in den Schlepptender. Optimierungsbedürftige Stromabnahme und falsche Kesselabmessungen werden uns Kunden hingegen in den nächsten Jahren vermutlich bei Varianten mit Kondens-, Steifrahmen- und Wannentender weiter zugemutet ... *Werner Kraus (E-Mail)*

MIBA-Test VT 36.5, MIBA 2/2014

Schmerzgrenze

Zunächst einmal Glückwunsch zum neuen Erscheinungsbild der MIBA. Das neu gestaltete Deckblatt ohne oberen weißen Balken ist sehr ansprechend.

Sehr interessiert hat mich der Test des VT 36.5 von Hobbytrain. Ein durchaus gelungenes Modell mit eigenem Charakter. Was mich dann doch schockiert hat, war die uvP. Ich möchte mich nicht in die Riege der Preismeckerer einreihen, aber hier ist für mich eine Preishöhe erreicht, die meine Schmerzgrenze übersteigt. Eine uvP von 329,90 € (DC) bis zu 499,90€ (AC Sound) für einen zweiteiligen Triebwagen löst bei mir dann doch Unverständnis aus. Ich kenne zwar die Kalkulation der Fa. Hobbytrain nicht, glaube aber, dass sie ähnlich wie bei Brawas VT 45.5 liegt. Dieser ist – auch hochpreisig – allerdings immer noch ca. 100,- € preiswerter. In Ihrem Test findet sich leider kein Hinweis zum Preis des Modells, nur am Schluss der Wunsch nach mehr Beiwagen. Wie teuer soll das Modell denn damit werden? Existieren denn wirklich so viele Modellbahner, die bereit sind, jeden Preis für ihre Wunschmodelle zu entrichten?

Hans-Ulrich Schwieder (E-Mail)

Leserbrief „Rennpferd“, MIBA 2/2014

Decoder hilft

Ich stimme Ihnen zu, dass die MIBA-Redaktion früher Temposünden zu Recht massiv gegeißelt hat und auch ich finde Piko-Loks als Modelle sehr gelungen. Ich besitze eine V 200, die wohl den gleichen Antrieb wie die BR 130 hat. Auch sie rannte bei ersten Testläufen los wie der Teufel und war kaum zu bremsen. Ich spendierte der Lok trotz-

dem Pikos Sounddecoder und siehe da: Nun läuft sie ohne weitere Einstellungsänderungen am Decoder super. Sie hat tolle Langsamfahreigenschaften und die Höchstgeschwindigkeit ist meines Erachtens absolut vorbildgerecht. Scheinbar ist man sich bei Piko nicht ganz einig, wie man die Decoder vorprogrammieren sollte. Ob die Änderung des Decoders auch Analogfahrern, welchen Piko ja beim Einbau des Sounddecoders auch die Motorengeräusche zur Verfügung stellt, hilft, kann ich mangels Testmöglichkeit nicht sagen.

Und ansonsten: Meine über 50-jährige Modellbahnerfahrung hat mich gelehrt, dass die Industrie nicht alle unsere Wünsche und Vorstellungen trifft – da half nur immer wieder Basteln!

Karl-Heinz Möller (E-Mail)

Leserbrief „Schienenfahrzeuge“, MIBA 2/2014

Rat zum Selbstbau

Wie sehr kann ich Jürgen Fischer und seinen Wunsch nach Baukränen der 50er- und 60er-Jahre verstehen, hatte ich doch vor 20 Jahren genau das gleiche Problem. Damals hatte ich beschlossen, für unsere Modellbahnanlage eine Baustelle mit epochentypischem Baukran einzurichten. Auch ich hatte gehofft, dass sich einer der „üblichen Verdächtigen“ erbarmt und ein passendes Modell kreieren würde. Aber meine Hoffnungen wurden enttäuscht, sodass ich letztendlich gezwungen war, zu Messingprofilen und LötKolben zu greifen, um ein „paar“ Kranmodelle nach Originalunterlagen zu bauen. Und da das unheimlichen Spaß bereitete, sind es dann doch mehr Kräne geworden, als zunächst beabsichtigt war.

Bernhard Albrecht (E-Mail)

Service der Firma Tams-Elektronik

Vorbildlich!

Als langjähriger MIBA-Leser möchte ich von meinen sehr positiven Erfahrungen mit dem Service der Fa. Tams-Elektronik berichten. Ich habe Anfang Jänner 2014 einen Decoder von Tams für einen Lok-Umbau gekauft. Leider hat der Decoder während des Programmierens „seinen Geist aufgegeben“.

Vorerst habe ich per E-Mail um Rat gebeten und sehr rasch kompetente Unterstützung erfahren, die leider das Problem nicht beheben konnte. Daher wurde von Tams geraten, den Decoder einzusenden. Nach nicht ganz drei Wochen halte ich nun einen neuen Decoder in Händen. *Wolfgang Zeininger (E-Mail)*

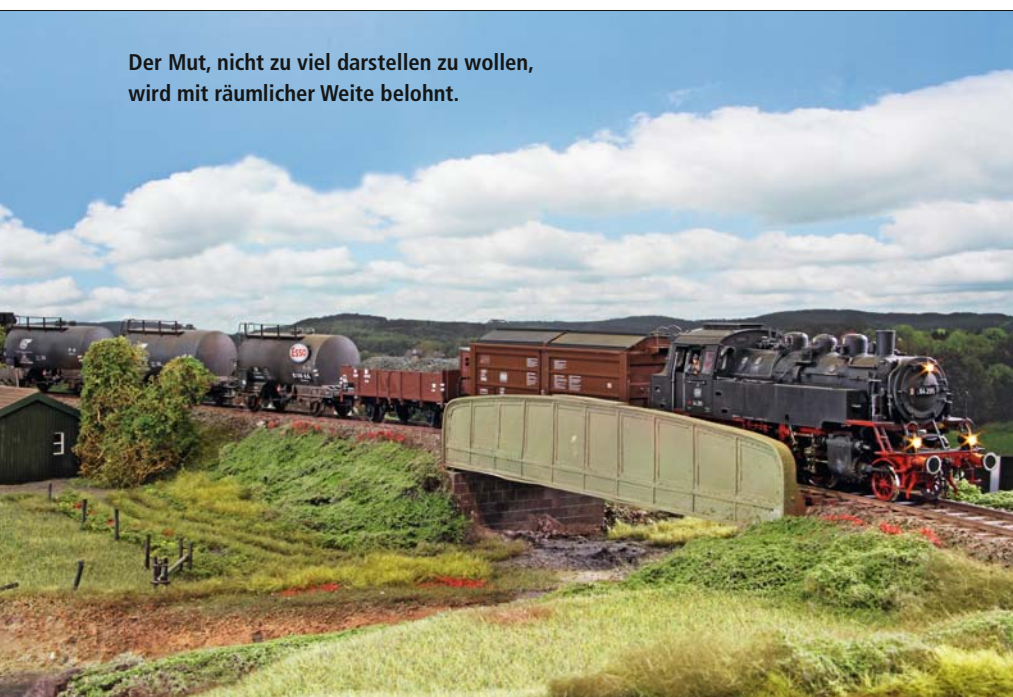


Große Anlage des Spur-0-Teams Ruhr-Lenne – Teil 3

Industrie & Landschaft

Eher selten findet man in den großen Spuren wirklich gut ausgestaltete Anlagen. Und auch Platz für durchgestaltete Industrieanlagen gibt es nicht häufig. Beim Spur-0-Team findet sich beides. Die Doktrin ist, dass eine glaubwürdige Landschaft Raum braucht. Dabei mussten sich zahlreiche Mitglieder erst an die Dimensionen einer 0-Landschaft gewöhnen, gerade wenn sie zuvor in kleineren Maßstäben gebaut hatten.

Der Mut, nicht zu viel darstellen zu wollen, wird mit räumlicher Weite belohnt.



Wichtig bei der Anlagengestaltung in großen Maßstäben ist es, die Fläche nicht zu überladen, um so ein glaubhaftes Abbild darzustellen zu können.

Landschaft

Damit sie auch den nötigen Raum erhalten, erstrecken sich einige der Landschaftsmotive ganz bewusst über mehrere Segmente. Bei einer Tiefe von 80 cm neigt man dennoch dazu, zu viel zu wollen. Aber wieviel Raum bleibt davon für die Gestaltung übrig?

Der Bahnkörper beansprucht 12-15 cm, ggf. noch mehr, sofern ein Bahndamm hinzukommt. Liegt dann das Gleis noch mittig, bleiben auf beiden Seiten nur etwa ca. 30 cm. Gerade genug für einen Feldweg nebst einer angeschnittenen Weide oder für eine Landstraße mit Bankett und Gehweg

sowie ein bisschen Grün links und rechts. Reicht die Breite nicht aus, um ein Motiv darzustellen, so muss man es eben über die Länge und mehrere Segmente verteilen.

Ein Beispiel hierfür sind die Flusssegmente, die einen 120°-Bogen mit einer mittleren Länge von 420 cm bilden. Der Fluss kreuzt die Strecke auf dem ersten Segment, wechselt auf das zweite und verlässt dieses an der anderen Seite, um auf dem dritten Segment einer kleinen Fischzucht Raum zu geben. Deren Zufahrt führt auf das vierte Segment und wechselt dort parallel mit dem von der Seite kommenden Fluss unter einer zweiten Brücke auf die andere Segmentseite. Auf diesen vier Quadratmetern finden sich also nur der Fluss, der zweimal von der Bahn überquert wird, zwei kleine Teiche mit einem Wiesenbach und Wehr sowie eine kleine Holzbaracke – mehr nicht. Der Mut, nur so „wenig“ darzustellen, wird durch eine räumliche Weite belohnt.

Ähnliches gilt für die Umsetzung eines Waldes, den man am besten angeschnitten darstellt: Zwei oder drei hintereinander über eine Länge von 1-2 m aufgestellte Reihen von Bäumen reichen hierzu durchaus aus. Nicht verzichten sollte man übrigens auf das typische Unterholz am Waldrand in Form kleiner Büsche und Gehölz, z.B. aus Seemoos. Das schont zugleich die Hobbykasse, sieht abwechslungsreicher aus und wirkt stimmiger.

Industriegebiet

Der Bau der Industrielandschaft gestaltete sich weit weniger schwierig, denn die meisten Maße waren vorgegeben: die Straßenbreiten, die Höhe der Gebäude und der Platz für ein Geländer



Hier wurde vor einiger Zeit wohl ordentlich gerodet, aber das Unterholz wächst schon wieder.



Halt für die P8, da die V100 erst das Streckengleis frei machen muss. Das ergibt für den Personenzug bestimmt fünf Minuten Verspätung.

Unten: Nebenbahnromantik in idyllischer Landschaft mit typischen Garnituren





Halbreliefbau der Heinrich Pappe und Co (HePa) im Industriegebiet. Es handelt sich um einen Eigenbau aus Sperrholz von Helmut Pantel. Er hat immerhin eine Ausdehnung von 29 cm auf 92 cm. Dies ist ein Paradebeispiel für die Bauphilosophie der Gruppe, mit Halbreliefgebäuden Tiefe zu erzielen. Im Vordergrund der Abzweig vom Streckengleis mit Haltepunkt. Die V 100 rangiert gerade in das Schutzgleis.



Die Gleisanlagen des Bahnhofs Maximiliansbad erlauben auch Güterverkehr. Er ist ein kleiner Landbahnhof mit einem einfach gehaltenen EG und vier Anschlussgleisen auf 4 m Länge. Güterschuppen, Laderampen und Abstellgleise bringen Abwechslung bei den Güterwagen.



zwischen Straße und Schiene. Analog zum eben erwähnten Wald sind es nun die Gebäude, die meist nur angeschnitten dargestellt werden können. Sie sind umsichtig zu planen und geschickt abzuschneiden. Auch wirkt ein hohes Gebäude im Hintergrund oft stimmiger als ein flaches, da es eine Art Kulisse bildet und die fehlende Tiefe nicht weiter auffällt. Abschließend ließen sich die zur Kulisse laufenden Gebäudewände mit einem Baum oder Gebüsch zusätzlich kaschieren.

Ursprünglich befand sich auf den Modulen des Industriegebiets eine Übergabe zu einer 0e-Schmalspurbahn. Im Zuge der Erweiterung der Anlage musste sie einem reinen Industriegebiet weichen. Seither sorgen drei Anschließer, zwei Abstellgleise und eine Wagenübergabestelle für vielfältige Rangieraufgaben. Hier konnten alle Vereinsmitglieder ihre Fähigkeiten einbringen, sei es beim Gleisselbstbau, da sich die Anschlussgleise mehrfach kreuzen, beim Gebäudebau, beim Gestalten der Firmengelände sowie der zugehörigen Infrastruktur wie Straßen, Bahnübergänge, u.v.m.

Modellfahrt ins Industriegebiet

Begleiten wir nun eine typische Übergabe, die zunächst über den Abzweig ins Industriegebiet und über Gleis 1 auf das freie Gleis 2 einfährt. Die Einfahrtweiche und die Schutzweiche werden vom Stellwerk aus umgestellt. Von Gleis 1