

08
14

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 2014

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

MIT DVD!

ESU-V 200 im MIBA-Test Kultlok der DB



Modellbahn-Ausflugsziel:
Die Hütte am Wehr



Neuheit im MIBA-Test:
Minitrix BR 92.20

EUROTRAIN[®]

...gut beraten!

EXKLUSIV-NEUHEITEN AUG./SEPT. 2014

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-
Fachhändler-Verband der Welt.
Über 900 kompetente Geschäfte.

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

Ätzende Fracht



TT Säurekesselwagen „Ermewa“.

Die Gruppe Ermewa SA mit Sitz in Genf ist ein international tätiger Schweizer Güterverkehrs- und Logistikkonzern. Ihre Aktivitäten umfassen die vier Gebiete Güterwagen-Vermietung, Tankcontainer-Vermietung, Spedition sowie Konstruktion, Unterhalt und Reparatur von Bahnwagen. Fein detailliertes und exakt beschriftetes Modell im Maßstab 1:120. Epoche V/VI. Mit Kurzkupplungskinematik und Normaufnahme NEM 358. Lüp: 92 mm. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 501288

€ 33,50



Better dead than red“ war ein anti-kommunistisches Schlagwort aus dem Zweiten Weltkrieg und den Jahren des Kalten Krieges, als diktatorische wie demokratische Staaten gleichermaßen dazu motivieren wollten, die Rote Armee bis zum Tod zu bekämpfen. Die zumeist von interessierten Kräften verwendete Parole richtete sich vorzugsweise an die Söhne anderer Väter; bei den eigenen Nachkommen sah man diese Form des Heldentums vermutlich weniger gern.

Als in Deutschland zu Zeiten der Epoche IIIa eine heftige Diskussion um die Wiederbewaffnung der noch jungen Bundesrepublik im Gange war, kehrten Gegner dieser Bestrebungen den Spruch ganz leicht in sein Gegenteil um: Lieber rot als tot – der Reim blieb praktischerweise unverändert – war als Haltung weit verbreitet, hatten doch weite Teile der Bevölkerung nach den Erfahrungen aus zwei Weltkriegen keinerlei Neigung mehr, für anderer Leute Politik den Kopf hinzuhalten. Und auch während der Debatte um den NATO-Doppelbeschluss in den Achtzigerjahren war der Satz unter Pazifisten gern und oft zu hören.

Dies alles hat sich bis auf wenige Ausnahmen praktisch erledigt. Auseinandersetzungen werden inzwischen eher auf wirtschaftlichem Gebiet geführt. Kaum eine Branche – von Smartphones und dergleichen mal abgesehen – tummelt sich heute noch „auf der grünen Wiese“, auch die Modellbahnbranche nicht.

Da ist es durchaus verständlich, dass Hersteller, die nun schon alle historisch-populären Baureihen realisiert haben, im Bemühen um weiteren wirtschaftlichen Erfolg den Fokus auch auf aktuelle Fahrzeuge richten. Und die sind nun mal in der Mehrzahl – dem Farbschema der heutigen DB AG folgend – rot.

Lieber rot als tot

So können Sie in der vorliegenden Ausgabe sogar drei rote Dieselloks im MIBA-Test kennenlernen: Die moderne Baureihe 245 traf gleich von zwei Herstellern ein, die V 200 komplettiert den Reigen der Testkandidaten.

Man kann ja zu diesem knalligen Verkehrsrot stehen wie man will, es ist allemal besser als das zeitweise verwendete Orientrot. Knallrot ist eben eine selbstbewusste Signalfarbe, die marketing-technisch gewiss ihre Berechtigung hat. Nun ist es aber vermutlich branchenbekannt, dass einem verstockten Epoche-III-Fan wie mir Purpurrot deutlich lieber ist. Purpur, die Farbe der Könige! Und wohl niemand wird bestreiten, dass die Königin der Magistralen – die V 200 – zumindest als Modell zwar rot, aber ganz und gar nicht tot ist – meint *Ihr Martin Knaden*

Die V 200 röhrt mit ihrem D-Zug über eine zweigleisige Hauptstrecke ohne Oberleitung. Das ESU-Modell macht dabei optisch – wie übrigens auch akustisch – mächtig was her. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben das Modell getestet. Foto: MK
Zur Bildleiste unten: Passend zur ESU-V 200 liegt dieser MIBA-Ausgabe eine kostenlose DVD bei: Sie enthält 25 Minuten aus dem RioGrande-Film zur Kultlok und einen Film von Martin Knaden über die Digitalfeatures des ESU-Modells. Außerdem auf der DVD: zahlreiche Trailer. Thomas Mauer baute mit der Blockhütte von Noch ein beliebtes Ausflugsziel am Wehr. Gerhard Peter testete die neue 92.20 von Minitrix. Fotos: MK, Thomas Mauer, gp



Bahn-Kiosk

Ihre neue mobile Bibliothek

MIBA-Testberichte in Ihrem digitalen Antiquariat

- Intuitiv und einfach zu bedienen
- Erst stöbern, dann lesen
- Online-Ausgaben deutlich günstiger



150 Testberichte von 2009 – 2014

nur je € 0,89 – € 1,79

iPad-mini-Gewinnspiel

Mitmachen und gewinnen!
Wir feiern den **10.000sten Leser** in unserer mobilen Bibliothek!
Dazu verlosen wir einen praktischen Begleiter: ein **Apple iPad-mini**.

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter „iPad-mini-Gewinnspiel“ im Bahnkiosk. Wir wünschen Ihnen viel Glück!



Ob längst vergriffene Raritäten oder aktuelle Neuheiten – genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen.
Über 2.200 Monatsausgaben, Sonderhefte, Bücher und Testberichte verfügbar!

Gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google play-store für Tablets und Smartphones (Android).



88

Modellbahn-Ausgaben KOMPAKT und KOMPLETT



Modellbahn-Anlagen der Superlative

Vom Meister ihres Fachs
perfekt gebaut, brillant
fotografiert und sach-
kundig beschrieben



Von der Idee zur Baupraxis

Tipps, Tricks und Anleitungen
für aktive Modellbahner



70 Zu Beginn des 20. Jahrhunderts benötigte man auch in Bayern aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs eine schwere Rangierlokomotive, die Krauss in Form der R 4/4 auch lieferte. Anlässlich des neuen Minitrix-Modells porträtiert Gerhard Peter ab Seite 70 den bayerischen D-Kuppler. Foto: Carl Bellingrodt, Archiv MIBA



40 Auch im zweiten Teil des Sommerrätsels sind – wer hätte es gedacht – Bahnhöfe anhand von Luftbildaufnahmen zu erraten. Ab Seite 40 wird übrigens nicht nach Kreisen gefragt ... Foto: Sammlung Michael Meinhold

36 Sehr ansprechend verpackt erscheint bei Kato im Maßstab 1:160 ein 15-teiliges Set des Orient-Express, wie er 1988 einmalig von Paris nach Hongkong verkehrte. Gerhard Peter stellt die Fahrzeuge ab Seite 36 in detail vor und geht dabei auch auf das konkrete Vorbild ein. Foto: gp



Systemvoraussetzungen: DVD-Laufwerk, PDF-Anzeigeprogramm, HTML-Browser, benötigter freier Festplattenplatz für Vollinstallation ca. 6 GB. Empfohlen: PC min. Dual Core oder besser mit 1 GB RAM.

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

MIBA-Miniaturbahnen 8/2014



30 Im Juni 2012 eröffnete die Ausstellungsanlage „Oktorail“ im Grugapark Essen. Zu sehen sind auf der groß dimensionierten Anlage insbesondere Industrieszenen, die entsprechende Arbeitsabläufe anschaulich demonstrieren. Mehr ab Seite 30.



76 Die Metropolitan-Garnituren sind wahre Exoten auf deutschen Schienen, gibt es von ihnen doch lediglich zwei Exemplare, die zudem mit nur vier Lokomotiven der BR 101 vollumfänglich kompatibel sind. Sebastian Koch stellt ab Seite 76 sowohl das Vorbild mit Einsatzgeschichte als auch das neue H0-Modell von L.S.Models vor. Foto: sk

56 Gleich vier Hersteller kündigten Bombardiers viermotorige Diesel-Traxx der BR 245 der DB als H0-Modell an. Nun sind die ersten beiden Modelle von A.C.M.E. und Piko zu haben. Bernd Zöllner und Martin Knaden schicken sie ab Seite 56 auf die Teststrecke. Foto: MK



MODELLBAHN-ANLAGE

Neue Anlage des FdE Burscheid (1)	
Stadtlandschaft und Eisenbahn	8
Ausstellungsanlage Oktorail in Essen	
Lebendige Industriegeschichte	30
H0-Clubanlage der	
Magdeburger Eisenbahnfreunde	
Komplizierte Doppelnutzung	62

VORBILD

Die V 200 und ihre Bauartunterschiede	
Viele V-Formen	16
Dieselelektrische BR 245 von Bombardier	
Traxx Quattro	52
R 4/4 vom Tenderlokspezialisten Krauss	
Kraftvoller Rangierbock	70

MIBA-TEST

V 200 als H0-Modell von ESU	
Rund(um) gelungen	18
Die BR 245 als H0-Modell	
von A.C.M.E. und Piko	
Doppeltes Flottchen	56
BR 92.20 von Minitrix in N	
Stark und geschmeidig	72

MODELLBAHN-PRAXIS

Öden Flächen neues Leben eingehaucht	
Rastplatz am Wehr	22

GEWINNSPIEL

Das Goldene Gleis 2014 – ein Event im DDM	
Feiern in Franken	28
Sommer, Sonne, Rätselfreuden –	
Das große MIBA-Sommergewinnspiel (2/3)	
Immer nur Bahnhof – aber wo?	40

VORBILD + MODELL

Geschweißte Kesselwagen von Liliput	
Drei auf einen Streich	47
Die „Metropolitan“-Garnituren der DB AG	
in Vorbild und Modell	
Erstklassig vom Rhein zur Elbe	76

NEUHEIT

Orientexpress von Hobbytrain in N	
15 000 km bis Hongkong	36
Selbstentladewagen Otmm 61 von Lenz in O	
Rationell entladen	82
Lokomotor VL in O	
Brawas Breuer	85

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	86
Bücher	88
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	94
Vorschau · Impressum	106

Die Spezialisten



Sie haben nur einen kleinen Bahnhof an einer beschaulichen Nebenbahn? Sei es schlicht aus Platzmangel oder aus Überzeugung – in jedem Fall ist der Fahrdienst relativ überschaubar. In diesem Fall lässt sich mit einem einfachen Zusatzgleis der Betrieb sehr beleben. Und was liegt da näher, als ein Anschließer mit Landhandel – zumal ja die Gebäudehersteller entsprechende BayWa- oder Raiffeisen-Bauten im Angebot haben. Der Grundlagenartikel der neuen MIBA-Spezial-Ausgabe zeigt die Betriebsabläufe, macht Vorschläge zum Kitbashing und stellt die wichtigsten Typen möglicher Güterwagen samt deren realistischer Alterung vor. Weitere Beiträge befassen sich mit dem Gleisanschluss eines Kohlenhändlers und dem Mittenselbstentladewagen von Liliput, mit dem großen Getreidesilo-Bausatz von Walthers und den speziellen Strukturen des Landhandels in der DDR. Zwei Gleisplanvorschläge zeigen schließlich, wie Varianten unterschiedlicher Anschließer zur Keimzelle der jeweiligen Anlage werden können.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 12010114 | € 12,-

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



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



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



MIBA-Spezial 91
**Modellbahn-
Kleinstanlagen**
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92
**Modellbahn-
Beleuchtung**
Best.-Nr. 120 89212



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



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



MIBA-Spezial 95
**Modellbahnen
vorbildlich färben**
Best.-Nr. 120 89513



MIBA-Spezial 96
Bauten der Bahn
Best.-Nr. 120 89613



MIBA-Spezial 97
Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 89713



MIBA-Spezial 98
**Planung mit
Perspektiven**
Best.-Nr. 120 89813



MIBA-Spezial 100
Jubiläumsausgabe
Best.-Nr. 120 10014
€ 12,-



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.

Schiffsbrücke Speyer MIBA 6/2014

Nicht nur Speyer

Mit großem Interesse habe ich obigen Artikel gelesen und war von der Leistung der holländischen Modellbaukollegen beeindruckt. Allerdings stellt das Foto auf Seite 10 oben nicht die Speyerer Schiffsbrücke dar, sondern die Karlsruher Brücke gleicher Bauart. Das Bild stammt aus dem Generallandesarchiv von Karlsruhe – eines von mehreren – und zeigt links oben die Maxauer Zellulosefabrik, heute Papierfabrik Stora-Enso auf badischer Seite. Diese Brücke wurde 1865 erbaut und ebenfalls 1938 durch eine feste Stahlkonstruktion ersetzt, die leider 1945 gesprengt wurde. Eine weitere gab es in Kehl. Die kleine Lok 98 7512 wurde nur für den Übergang benutzt („Brückenhexe“), auf beiden Seiten übernahm dann jeweils eine größere Lok. Die ehemaligen Gleisanschlüsse sind heute noch zu erkennen.

Im Museum Karlsruhe-Knielingen ist ein originalgetreues Modell der Karlsruher Schiffsbrücke ausgestellt (www.museum.knielingen.de). Dort sind auch weitere Bilder zusammen mit der Nachfolgebrücke dargestellt. Ein weiteres Modell ist im Deutschen Museum in München zu finden, wo es als Meisterwerk damaliger Ingenieurs- und Brückenbaukunst weltweit eingestuft wird.
Rainer Götz (E-Mail)

61 002 MIBA 6/2014

Sehr interessant

In MIBA 6/2014 wurde auf den Seiten 16-19 die Dampflok-Baureihe 61 eingehend beschrieben, die vor 1945 den legendären Henschel-Wegmann-Zug bespannte. Eigentlich schade, dass man nach der Aufarbeitung der 61 001 im Raw Braunschweig diese Maschine nach Bielefeld versetzte, wo man sie nur noch für untergeordnete Dienste bis 1957 verwendete. Vielen Dank für diesen interessanten Artikel und weiter so!
Uwe Schlüter (Hildesheim)

MIBA-Neuheiten 6/2014

Kleine Details

Und wieder einmal habe ich davon profitiert, dass in der MIBA nicht nur „Mainstream“-Neuheiten präsentiert werden, sondern auch Platz für Kleinserienhersteller und relativ unbekannte Zubehörfirmen vorhanden ist. So tummeln sich auf meiner Großanlage nun neben den obligatorischen Herstellern

auch zahlreiche Produkte von Erbert, Lütke Architekturmodelle, Krois- und T4T-Digitalkupplungen ...

Derzeitiger Neuzugang sind die in der MIBA vorgestellten Container von Schrax, die als Fertigmodell in verschiedenen Ausführungen erhältlich sind und eine Bereicherung auch bereits vorhandener „Lager- und Verladeseenen“ darstellen. Letzte Woche in der MIBA gelesen und – dank Internet und sofortiger Lieferung – diese Woche bereits auf meiner Anlage!
Richard Hana (E-Mail)

Bruder Leichtfuß MIBA 7/2014

Winken anders gedeutet

Als „inszeniertes Idyll“ mit Winkenden wird das auf Seite 16 eingefügte Bild im zugehörigen Text beschrieben. Diese Situation kenne ich auch aus meiner Kindheit aus den 60er-Jahren: Es existierte damals für wenige Jahre und ausschließlich für Schienenbusse der Baureihe VT 95 ein Bedarfs-Haltepunkt Kalme an der Strecke Börßum-Jerxheim (Kursbuch-Strecke 206 c). Dazu wurde die Zugangsstraße zum nahen Ort durch den Schrankenposten 41 an der zweigleisigen Strecke gesichert, Bahnsteigkanten waren nie vorhanden.

Sofern in den Fahrplänen darauf hingewiesen wurde, dass ein Zug dort bedarfsweise hält, mussten sich aussteigende Reisende spätestens zum letzten Halt beim Zugführer bzw. Triebwagenführer melden. Beim Zustieg in Kalme meldeten sich die Reisenden beim Schrankenwärter, der den herannahenden Triebwagen mit Kreissignal (Fahne/Handlampe) zum Halten auf dem Bahnübergang aufforderte. Die Schranken waren hierbei geschlossen, die Zustiegenden standen „unter Bewachung des Schrankenwärters“ im Bereich des zweiten Streckengleises auf dem Bahnübergang. Ein- und Ausstieg erfolgte zielgenau nur durch die vordere Tür beim Triebwagenführer auf das Straßenplanum unter Aufsicht und event. Mithilfe aller beteiligter Bundesbahner.

In Kalme war dieser Service nur möglich, weil das Reisendenaufkommen und die Streckenbelegung sehr gering waren. Leider gibt es davon keine brauchbaren Fotodokumente. Aus heutiger Sicht fast unvorstellbar, was damals zum Wohle weniger Nutzer angeboten wurde, um Reisende mit einfachsten und kostengünstigsten Mitteln im Nahverkehr zu behalten. Ich gehe davon aus, dass dieses Verfahren auch bei anderen vergleichbaren Strecken angewendet wurde.
Gerald Miska (E-Mail)

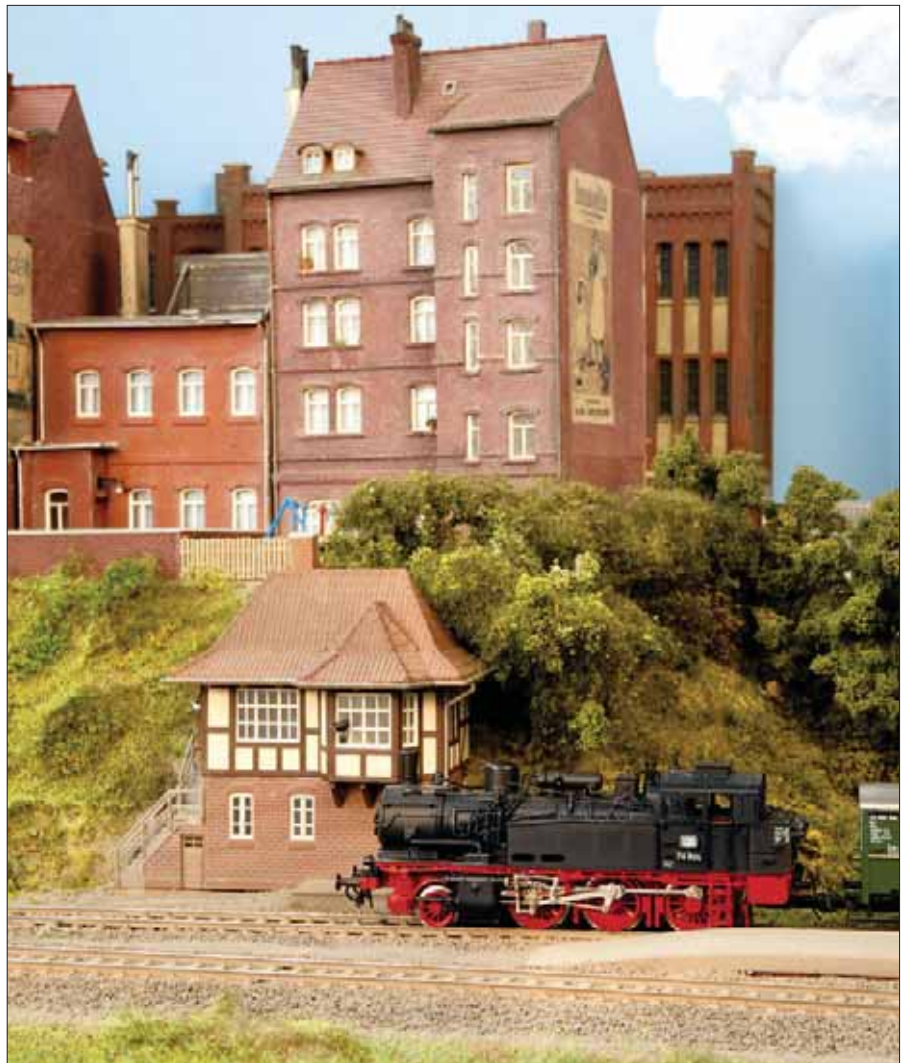


Die neue Ausstellungsanlage der FdE Burscheid (1)

Stadtlandschaft und Eisenbahn

Auf ihren Modellbahntagen im „Industriemuseum Freudenthaler Sensenhammer“ konnten die „Freunde der Eisenbahn Burscheid“ im Mai die neue Großanlage präsentieren. Bruno Kaiser stellt die H0-Anlage vor – sie beruht zum Teil noch auf den Entwürfen von Rolf Knipper. Durch Umbauten und umfangreiche Erweiterungen hinterlässt sie mittlerweile jedoch einen deutlich anderen Eindruck ...

Langjährige MIBA-Leser können sich vielleicht an die von Rolf Knipper, seinerzeit noch Vorsitzender unseres Vereins „Freunde der Eisenbahn Burscheid“, konzipierten Anlage mit dem Bahnhof „Stehle-Ost“, dem Hafen „Holthausen“ und der „Zeche Martha“ erinnern. Die im Winkel angelegte Segmentanlage zeigte eine kleine Stadt im Übergang vom Bergischen Land zum Ruhrgebiet. Nach Rolf's Ausscheiden aus dem Verein stand die Zeche natürlich nicht mehr zur Verfügung; die verbliebenen Module fanden dagegen als Streckenrückführung bei der großen Clubanlage „Gremberg“ Verwendung, die ebenfalls noch auf einen Entwurf von Rolf zurückging. Diese Lösung war aber eigentlich nur ein Provisorium,



Auf einer Seite der neuen Anlage dominiert die Stadtlandschaft – bei der Gestaltung orientierten sich die Clubmitglieder an Vorbildern in Wuppertal. Besonders typisch ist hier die Streckenführung durch tiefe Geländeeinschnitte und die großstädtisch wirkende Bebauung mit den unmittelbar neben der Bahn gelegenen Rückfassaden und Hinterhöfen. Im Mittelpunkt steht hier zudem der Bahnhof Stehle-Ost, aus dem gerade ein von einer Lok der Baureihe 74 gezogener Nahverkehrszug Ausfahrt erhalten hat. Im großen Bild links begegnen sich zwei Züge auf der Strecke unterhalb des neuen Rathausviertels.

das gar nicht für den dauerhaften Aufbau gedacht war. Außerdem konnte die Kombination zweier ehemaliger Ausstellungsanlagen in dieser Form nicht mehr auf Reisen gehen.

So kam bei den Vereinsmitgliedern der Wunsch auf, neben der inzwischen ebenfalls von vielen Ausstellungen her bekannten, eher beschaulich wirkenden Nebenbahnanlage „Durllesbach“ eine große Anlage zu konzipieren, auf der auch Schnellzüge und lange Güterzüge eingesetzt werden können. Natürlich sollte es auch wieder möglich sein, die Anlage dem Publikum außerhalb der eigenen Vereinsmauern zu präsentieren.

Als Basis boten sich hierfür die vorhandenen Segmente mit der Stadt und





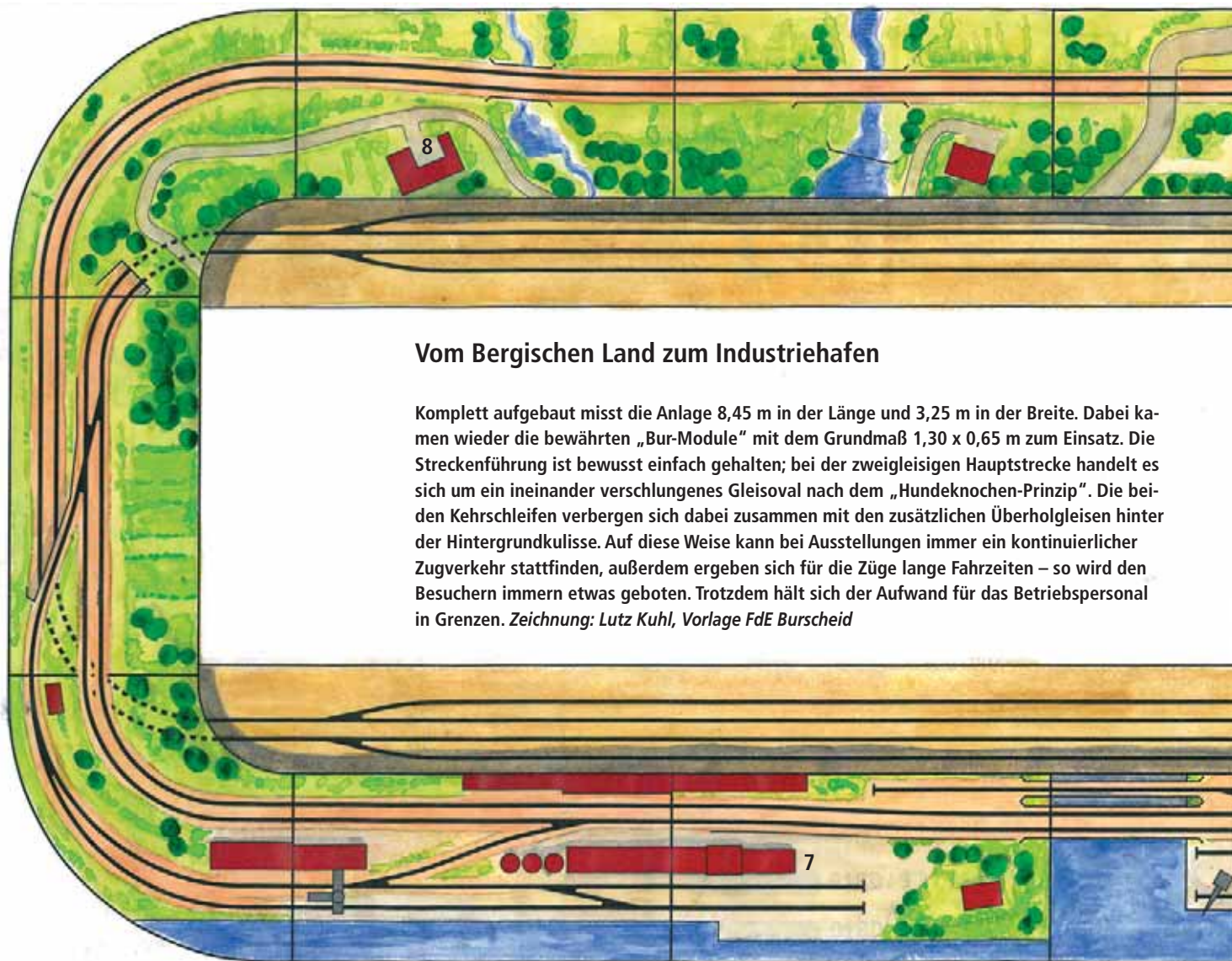
Anlässlich der Modellbahntage, die von den „Freunden der Eisenbahn Burscheid“ am 17. und 18. Mai im Industriemuseum Freudenthaler Sensenhammer veranstaltet wurden, konnte die erweiterte Anlage mit den neuen Segmenten komplett aufgebaut präsentiert werden. Der städtische Teil zeigt das Rathausviertel und den Bahnhof Stehle-Ost.

dem kleinen Kohlenhafen an, die als typische „Anlagenfragmente“ für sich allein nicht betriebsfähig waren. Sie mussten daher umgebaut und erweitert werden – als Ergänzung kamen auf den neuen Segmenten ein umfangreiches sowohl industrielles wie auch ländliches Umfeld sowie der erforderliche Schattenbahnhof hinzu.

Anlagenkonzept und Planung

Bei der Planung der Anlage waren einige Kriterien zu beachten, die man heute an eine Ausstellungsanlage stellt und die sich in vielen Punkten von einer Heimanlage unterscheiden können. Uns waren vor allem eine möglichst große Einsehbarkeit, ein kontinuierlicher Zugverkehr und ein überschaubarer Personalbedarf hinsichtlich der Bedienung wichtig.

Als Rundanlage wurde sie so konzipiert, dass die Besucher den gesamten Streckenverlauf komplett einsehen



Vom Bergischen Land zum Industriehafen

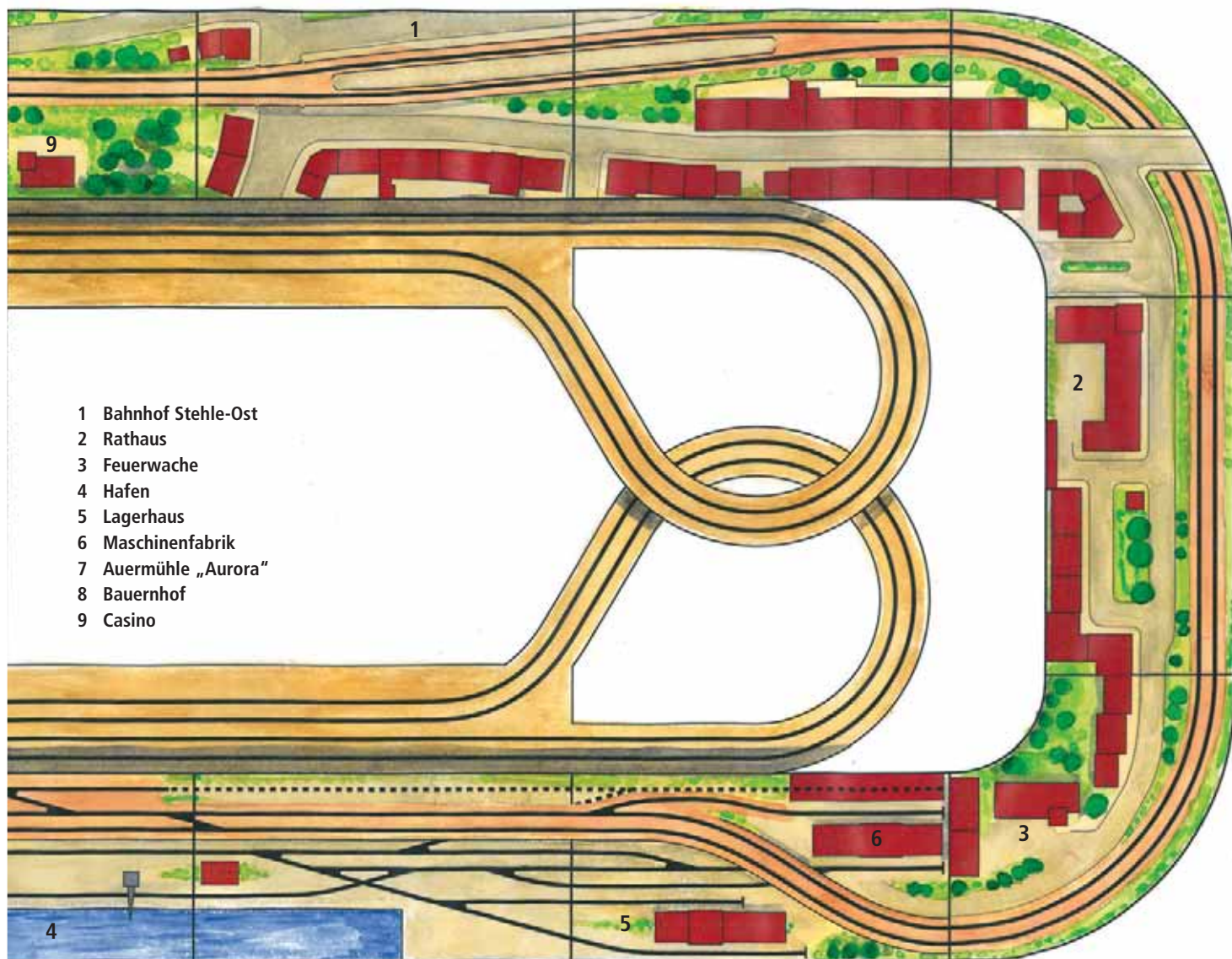
Komplett aufgebaut misst die Anlage 8,45 m in der Länge und 3,25 m in der Breite. Dabei kamen wieder die bewährten „Bur-Module“ mit dem Grundmaß 1,30 x 0,65 m zum Einsatz. Die Streckenführung ist bewusst einfach gehalten; bei der zweigleisigen Hauptstrecke handelt es sich um ein ineinander verschlungenes Gleisoval nach dem „Hundeknochen-Prinzip“. Die beiden Kehrschleifen verbergen sich dabei zusammen mit den zusätzlichen Überholgleisen hinter der Hintergrundkulisse. Auf diese Weise kann bei Ausstellungen immer ein kontinuierlicher Zugverkehr stattfinden, außerdem ergeben sich für die Züge lange Fahrzeiten – so wird den Besuchern immern etwas geboten. Trotzdem hält sich der Aufwand für das Betriebspersonal in Grenzen. *Zeichnung: Lutz Kuhl, Vorlage FdE Burscheid*

können. Daraus ergab sich im Prinzip ein recht großes an den Enden abgerundetes Rechteck mit einer Länge von rund 8,45 m und einer Breite von 3,25 m. Allerdings findet hier nur vermeintlich Rundverkehr statt. Auf dem Kopfstück im ländlichen Bereich mit den Unterführungen werden die zweigleisigen Strecken durch die Hintergrundkulisse in das verdeckt liegende Anlageninnere geführt. Hier befindet sich der Schattenbahnhof, in dem die beiden Streckenäste außer den Ausweichgleisen Wendeschleifen erhalten. Hinsichtlich der Streckenführung handelt es sich also um einen langen, in sich verschlungenen „Hundeknochen“.

Bei einer Ausstellungsanlage ist es wichtig, dass ein kontinuierlicher Zugverkehr stattfinden kann; zudem muss der Betrieb sicher ablaufen. Dafür sollte allerdings möglichst wenig Bedienungspersonal erforderlich sein. Deshalb haben wir die insgesamt recht lange Strecke in Blockabschnitte einge-



Vom Rathausviertel auf dem neu gebauten Zwischensegment führt die Bahnstrecke in einer Kurve an der Feuerwache vorbei weiter zum Hafen und dem Industriegelände mit der Auermühle, die noch im Hintergrund zu erkennen ist. Die Anlagenbeleuchtung versteckt sich hinter einer Sichtblende, die von stabilen Trägern gehalten wird.





Das erweiterte Rathaus hat seinen Platz auf dem neugebauten Zwischensegment gefunden. Rechts davon führt die Straße bergab zum Bahnhof Stehle-Ost. Die zweigleisige Strecke verläuft in Tieflage vor dem Rathausviertel. Die steile Treppe gehört zu einem Dienstweg für Bahnbeamte.



Links an das Rathaus fügt sich eine etwas zurückgesetzte Häuserzeile an. Auf dem Vorplatz sind Sitzgelegenheiten unter den Bäumen, ein Kiosk und eine öffentliche Toilette zu finden. Das gusseiserne WC hätte allerdings einmal einen neuen Anstrich nötig ...

Nach links führt die Straße weiter zur Feuerwache von Stehle. Dort wird offenbar gerade eine Übung abgehalten.



teilt; die Steuerung erfolgt mit Hilfe des ABC-Blocksystems von Lenz. Dies bedeutet, dass die Züge immer hintereinander fahren und nur im Schattenbahnhof überholen oder pausieren können. Die eigentliche Zugsteuerung läuft damit zudem quasi automatisch ab. Von Vorteil ist, dass dies ohne aufwendige Steuertechnik funktioniert. Dem Bedienungspersonal bleibt sogar noch ausreichend Zeit, um die Rangieraufgaben bei den verschiedenen Anschlüssen zu erledigen.

Die ursprüngliche Anlage stand unter dem Motto „Der Weg der Kohle“; dem Entwurf hatte Rolf Knipper seinerzeit entsprechende Vorbildsituationen im Ruhrgebiet zugrundegelegt. Für unseren Neuaufbau wendeten wir uns dagegen dem Bergischen Land zu. Die vorhandenen Module hieß es in diesem Sinne umzubauen und zu ergänzen – anstelle der Kohlegewinnung stehen nun Land- und Forstwirtschaft sowie die metallbearbeitende Industrie im Mittelpunkt. Dazu bauten wir eine Maschinenfabrik, ein Stahlwerk sowie eine Getreidemühle; für letztere stand zumindest von der Idee her die „Aermühle“ in Köln Pate. Stadt und Hafen erfuhren zudem eine deutliche Erweiterung.

Ein Rundgang über die Anlage

Nach so viel Vorrede ist es an der Zeit, sich auf einen Anlagenrundgang zu begeben. Bei einer Ausstellung hat der Betrachter dabei übrigens über 23 m abzuschreiten. Beginnen wir mit dem hinsichtlich der Bebauung recht weitläufigen Stadtgebiet. Den Ort haben wir damals „Stehle“ genannt; mit dem Essener Ortsteil Steele haben die Modellbauten indes nichts gemein, auch wenn die Ortsbezeichnung darauf schließen lassen könnte.

Besonders markant fällt in dem hoch über der Bahnstrecke liegenden Stadtviertel das recht imposante Rathaus auf. Das Vorbild des verwendeten Bausatzes von Kilri steht zwar im ostfriesischen Leer, was uns jedoch nicht davon abgehalten hat, das Modell hier in unserer fiktiven Stadt im Bergischen einzusetzen. Das eindrucksvolle Gebäude wurde um einen zweiten Trakt erweitert, in dem angemessenermaßen das Amtsgericht untergebracht ist. Dazu verwendeten wir eine noch vorhandene „Bausatz-Ruine“, die seinerzeit auf der alten Anlage als Teil einer Brauerei diente.



Die angrenzenden Gebäude stammen von verschiedenen Herstellern; sie mussten an den gebogenen Straßenverlauf und die Hanglage angepasst werden; bei der Platzierung waren auch die Segmenttrennkanten zu berücksichtigen. Einzelne Häuser sind bei der Gelegenheit nach eigenem Gutdünken entstanden, wobei die Verwendung von Bausatzteilen natürlich dem kompletten Eigenbau soweit wie möglich vorgezogen wurde. Am Ende der links vom Rathaus liegenden Straßenzeile war noch einmal „kitbashing“ angesagt, weil die hier verbliebene Fläche an der Modulgrenze einen besonderen Grundriss vorgab. Das Gebäude in Ziegelbauweise wurde daher aus Teilen der sogenannten „Düsseldorfer Häuser“ von Kibri zusammengestückt.

Verfolgen wir die Straße weiter bergab nach links, drängen sich auch hier die Häuser in den Hang und passen sich zudem dem Radius der Straße an, der wiederum durch den Verlauf der zweigleisigen Strecke vorgegeben ist. Am Ende der Straße gelangt man zur Feuerwache von Stehle. Sie ist recht gut mit einem kompletten Löschzug aus Löschfahrzeug, Tanklöschwagen, Drehleiter und Brandmeisterwagen ausgestattet. Die sauber geputzten Fahrzeuge wurden gerade vor ihren Ständen aufgestellt – da es hier jedoch nicht hektisch vorgeht, scheint es sich um eine Präsentation oder eine Übung zu handeln. Der Bezirksbrandmeister ist jedenfalls schon mit einem Megaphon bewaffnet auf dem Vorplatz erschienen und fordert die offenbar noch im Hause befindlichen Kollegen zur Eile auf.



Der Bahnhof Stehle-Ost

Einen großen Hauptbahnhof sucht man in unserem Städtchen vergeblich. Etwas abseits des eigentlichen Stadtzentrums befindet sich lediglich der Haltepunkt „Stehle-Ost“, an dem nur Nahverkehrszüge halten. Die Station besitzt keine Weichen und ist deshalb auch nicht als Bahnhof anzusehen;

Der Bahnhof Stehle-Ost – eigentlich ist es nur ein Haltepunkt – gehört noch zum älteren Teil der Anlage. Hinter den Arkaden verläuft die Straße, die bergauf zum neuen Rathausviertel führt.

Unten: Auf der Vereinsanlage verkehren zahlreiche Fahrzeuge der einzelnen Clubmitglieder. Auch das aktuelle Modell des VT 75 von Märklin ist hier schon im Einsatz.

auch die Bezeichnung „Stehle-Ost“ weist auf die bahntechnisch untergeordnete Rolle hin. Aber immerhin besitzt der Mittelbahnsteig an der hier aufgeständerten zweigleisigen Strecke eine Überdachung. Der Zugang erfolgt durch die Arkaden, in denen auch der Fahrkartenschalter untergebracht ist. Die Gepäckschließfächer und ein Kiosk befinden sich ebenfalls hier.





Der Personenzug hat gerade die Fahrgäste in Stehle-Ost aussteigen lassen und setzt nun seine Fahrt fort. Vom Bahnsteig aus fällt der Blick über die in Ziegelmanier gehaltenen Rückfronten der Häuser an der Straße zum Rathausviertel.

Der VT 98 hat gerade den Bahnhof Stehle-Ost verlassen. Auf dem Kurvensegment führt die Strecke danach weiter in Tieflage am neuen Rathausviertel vorbei.



Zu unserem Vorstadtbahnhof gelangt man am besten mit dem Bus oder dem Taxi, denn Parkplätze für Pkws stehen hier nicht zur Verfügung. Stattdessen wird die Fläche als offensichtlich gut frequentierter Marktplatz genutzt. Will man von der Bahnstation zum Zentrum, geht der Weg durch eine Unterführung und danach recht steil bergan. Bei der Gestaltung der gründerzeitlichen Bürgerhäuser hat Wuppertal ein wenig Pate gestanden. Einige der hier eingesetzten Modelle sind sogar bereits im Zuge meiner Bemühungen um annähernd maßstäbliche Stadtbauten in den 1970er-Jahren entstanden (siehe in MIBA 11 und 12/1979). Sie fanden hier einen neuen Platz. Als Baumaterial dienten damals Bausätze von Faller, Kibri und Pola, aber vor allem die sogenannten „Pariser Stadthäuser“ von Jouef.

Typisches in Bahnhofsnähe

Etwas weiter bergauf verschwindet die Straße hinter einer Häuserzeile, von der der Betrachter nur die zur Bahn hin gelegenen Hinterhöfe sieht. Die für die Bahnnahe typische Gestaltung basiert auf den bekannten Pola-Bausätzen von Stadthäusern, die zum Teil nach meinen Anregungen entstanden. Hier wurden sie außerdem mit zusätzlichen Anbauten und Seitenhäusern versehen.

Ich kann mich noch gut daran erinnern – die Darstellung von solchen Situationen war seinerzeit übrigens lange verpönt, weil man oft der Meinung war, dass derartige Gebäude nicht so recht zur „heilen Welt“ auf der Modellbahn passen. Welch gewaltiger Irrtum – dabei trägt gerade die realistische Gestaltung dieser Rückfassaden viel zu einer typischen Eisenbahnatmosphäre bei! Die recht nachdrücklichen Bemühungen um eine vorbildgerechte Stadthausgestaltung hatten mir damals schnell den Spitznamen „Hinterhofkaiser“ eingebracht ...

Aber sehen wir uns noch weiter im direkten Bahnhofsumfeld um. Nahe der Station hat sich ein „Schnellrestaurant“ angesiedelt, in dem es Hähnchen und Schnitzel gibt. Das Restaurant ist offenbar noch recht neu, denn das später bekannte Schild dieser Bratstation ist noch nicht angebracht worden. Wie hieß der Werbespruch doch seinerzeit noch? „Am Sonntag bleibt die Küche kalt, denn wir gehen zum ...?“ – Richtig, Wienerwald!

Nicht ganz so familienfreundlich ist dagegen das ebenfalls in Bahnhofsnähe angesiedelte „Hotel Bijou“. Die Bezeichnung „Hotel“ ist wohl nicht allzu wörtlich zu nehmen, denn hier „näch-tigt“ man in aller Regel nur stundenweise. Im Erdgeschoss ist zudem ein „Fachgeschäft für Ehehygiene“ (wie man das früher so nett nannte ...) untergebracht, in dem einschlägiges Spielzeug für Erwachsene angeboten wird. In einigen der Obergeschoszimmer tobt das pralle Leben – das ist, dank der Beleuchtungs- und Bewegungstechnik, die Manfred Schäfer ausgetüftelt hat, wörtlich zu nehmen. Von ihm stammt auch das leuchtend rotierende Blaulicht auf dem BMW-Polizeiauto, mit dem die Freunde und Helfer herbeigeeilt sind, um wen auch immer zu verhaften ...

Das Verweilen lohnt sich auch am etwas abseits gelegenen Kasino, das über eine Zufahrtsstraße erreicht wird, an der gerade gebaut wird. Die Straßenabsper-rungen sind mit maßstäblich großen (oder besser gesagt winzigen) leuchtenden Warnlampen ausgestattet – das verwundert aber nur den, der Manfreds Kreationen nicht kennt! Das Gebäude wird gerne für Veranstaltungen gemietet. Wozu die große drehbare Richtantenne auf dem Casino-Dach tatsächlich dient, ist mir ehrlich gesagt nicht bekannt. Ob sich hier vielleicht schon die NSA eingenistet hat? Zu beachten, wenn auch auf den Bildern nicht zu erkennen, dürfte die brennende Zigarre eines Besuchers auf dem Balkon sein.

Auf weitere „elektrische“ Spezialitäten möchte ich auch noch im zweiten Teil dieses Anlagenberichts eingehen. Dort soll es dann vor allem um das Industriegebiet, den erweiterten Hafen und die anschließende ländliche Region der Anlage gehen. bk



Im frisch renovierten Eckhaus, das an der Unterführung am Bahnhof zu finden ist, ist gerade ein Wienerwald-Restaurant neu eröffnet worden. Das unmittelbar daneben gelegene kleine „Hotel Bijou“ bietet in der Regel keine Übernachtungsmöglichkeiten ... Die Strecke führt hier weiter am Casino vorbei. Dort finden häufig Veranstaltungen statt; die Antenne auf dem Dach ist drehbar. An der Zufahrtsstraße zum Casino wird indes noch fleißig gebaut – die Petroleumwarnlampen an der Baustelle sind sogar beleuchtet.

Fotos: Bruno Kaiser



Hier steht alles drin!

In unserer Kinderleicht-Broschüre finden Sie alles, was Sie über die ABC-Technik wissen sollten. Lesen Sie, wie einfach man mit ABC bremsen und anhalten oder Langsamfahrstrecken einrichten kann. Oder wie Pendelzugverkehr mit ABC funktioniert. Und wie man ohne viel Aufwand ganz leicht Blockstrecken einrichtet.

Diese ABC-Broschüre gibt es übrigens kostenlos bei Ihrem Fachhändler.
Oder als PDF: www.digital-plus.de/abc

Digital
plus
by Lenz

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · Telefon: 06403 - 900 10 · info@digital-plus.de



Die V 200 und ihre Bauartunterschiede

Viele V-Formen

Erst in MIBA 6/2013 berichtete Matthias Maier ausführlich über die Geschichte der V 200. Wir wollen uns daher hier darauf beschränken, die Unterschiede im „Gesicht“ der Lok zu verdeutlichen. Martin Knaden hat zudem in die vier Fenster des Maschinenraums von V 200 033 geblickt.

Als 1953 die Vorserienmaschinen der Baureihe V 200 vorgestellt wurden, symbolisierte das große V in der Frontansicht augenfällig den Beginn einer neuen Zeit. Selbstbewusst zeigte die Gestaltung des Lokkastens, dass die Ära der Dampfloks früher oder später zu Ende gehen würde und dass Lokomotiven mit Verbrennungsmotor die neue Technik bildeten.

Krauss-Maffei hatte dieses V erst im Laufe der Designentwicklung in die Front integriert, denn der pausbäckige Vorbau im rundlichen Stil der Fünfziger brauchte eine optische Unterteilung, um nicht zu barock zu wirken. Vielleicht hat sich der Designer auch am V-Ausschnitt seiner Frau orientiert – wer weiß ...

Klar ist jedenfalls, dass das V der fünf Vorserienloks noch sehr spitz nach unten zulief. Zu spitz, wie die Gestalter bei MaK in Kiel wohl meinten, denn die 1956 und 1957 dort gebauten Maschinen des ersten Bauloses V 200 006 bis

025 zeichneten sich aus durch ein deutlich flacheres V, das einem rechten Winkel schon sehr nahe kommt und so streng genommen gar nichts mehr mit dem Buchstaben zu tun hat.

Dies war aber den maßgeblichen Gestaltern bei Krauss-Maffei nun wieder zu stumpf und so fand man den Kompromiss eines mäßig spitzen Winkels, der in jedem Fall noch als V angesehen werden kann. In dieser Gestaltung baute Krauss-Maffei alle weiteren Maschinen: V 200 026 bis 055 in den Jahren 1956 bis 1957 und nach einer kleinen Pause im Jahr 1959 noch ein weiteres Baulos mit den Betriebsnummern V 200 056 bis 086.

Diese letzte Serie der V 200 macht übrigens optisch durch eine große Klappe von sich reden, was nicht heißen soll, dass diese Loks besonders vorlaut wären – laut ist so eine V 200 mit ihren beiden Motoren in jedem Fall. Vielmehr ist die Unterkante der Klappe ein Stück nach unten gezogen

und ragt auffällig über die Zierlinie, die den Lokkasten zum Rahmen hin begrenzt, hinaus.

Die weiteren Unterscheidungsmerkmale sind schon deutlich weniger auffällig. So sind die MaK-Klappen mit ihrem Scharnier rechts angeschlagen, die Krauss-Maffei-Schwester haben das Scharnier links. Demzufolge ist der Handgriff nicht wie bei MaK links, sondern rechts angeordnet.

Apropos Handgriff: Damit der Fensterputzer seinen Arbeitsplatz unfallfrei erreichen kann, haben alle V 200 zahlreiche verchromte Griffe an der Front. Offenbar hat sich aber im Betrieb herausgestellt, dass ein zusätzlicher Handgriff hilfreich ist, wenn man die Frontklappe öffnet. Die Maschinen der zweiten Bauserie von Krauss-Maffei erhielten 1959 diesen Griff ab Werk, bei den anderen wurde er nachgerüstet („Angleicharbeiten an die Serie“) und im Gegensatz zu den ursprünglichen Griffen rot lackiert.

1963 entfielen noch die erhabenen Buchstaben „Deutsche Bundesbahn“ an den Seiten. Gleichzeitig wurde auch die Wassereinlassklappe zwischen den Maschinenraumfenstern geschlossen. Aber das betrifft streng genommen nicht mehr das „Gesicht“ der Lokomotiven.



Linke Seite: Das Vorbild der ESU-V 200 zeigt sich nur eine Woche nach ihrer Abnahme am 6.8.1957 im besten Lack. Eingeklinkt der Führerstand von V 200 002 am 3.6.1954 im Bw Frankfurt-Griesheim.

Die Bilder von V 200 004, 015 und 034 bieten einen Vergleich des jeweiligen V-Ausschnitts. Bei tiefstehender Sonne ebenfalls gut zu sehen:

Die letzte Änderung – wenn man mal vom 70er-Jahre-Designunfall der blau-beigen Farbgebung absieht – war das Anbringen der computergerechten Anschriften. Ab 1968 hieß die Baureihe bis zu ihrer Ausmusterung 220.

Dass die Aluminiumprofile nach und nach gegen eine weniger korrosionsanfällige, lackierte Zierlinie ausgetauscht wurden, sei nur am Rande vermerkt. Das hat das liebgewonnene Erscheinungsbild unserer „Vau“ 200, wie sie auch weiterhin genannt wurde, nicht beeinträchtigt. MK

sehen: der Bahnräumer knapp über den Schienenköpfen.

Fotos: Oesterling (6), Bellingrodt (1)/Archiv Michael Meinhold

Unten: Die vier Fensteransichten der Museumslok V 200 033. Kühlergruppen und die zugehörigen Wasserleitungen sind auch von außen zu erkennen. Fotos: MK





Die V 200 als H0-Modell von ESU

Rund(um) gelungen

Nach einigen modernen Großdiesellokomotiven wie der Class 66 oder der 215 bringt ESU mit der V 200 nun die erste Streckenlokomotive nach Vorbild der Epoche III heraus. Schon das Original setzte im Jahr 1953 Bestmarken in Gestaltung und Leistung. Diesem hohen Anspruch wird das ESU-Modell bestens gerecht, wie Martin Knaden und Bernd Zöllner meinen.

Ich gebe es ja ungern zu, aber leugnen hilft nun nicht länger: Ich war bislang immer ein wenig neidisch auf die Anhänger der modernen Epochen und insbesondere auf die Funktionsvielfalt so mancher ESU-Lok nach aktuellem Vorbild. Doch nun hat die liebe Seele Ruh' ...

Mit der ESU-V 200 ist dieses Vorbild auf einem Qualitätsniveau realisiert worden, das man noch vor wenigen Jahren nicht für möglich gehalten hätte. Frei stehende Griffstangen, ange-setzte Brems- und Heizschläuche oder separate Scheibenwischer an der Front – das ist schön, aber heutzutage irgendwie auch selbstverständlich.

Nicht selbstverständlich sind hingegen die feinst geätzten Trittroste über den Puffern und an den Ecken. Die Rangierergriffe unter den Puffern bestehen aus dünnem Draht, während die

sonstigen Teile einschließlich des Kabels der Vielfachsteuerung und der zugehörigen Steckdose unter dem glatten Puffer aus Kunststoff gefertigt sind.

Auf dem Dach erhält der Modellbahner ungewohnten Durchblick: Tief unter hauchfeinen Gittern liegen die vier Rotoren der Lüfteranlage. Sie sind nicht einfach eingeklebt, sondern können sich tatsächlich drehen – vorausgesetzt, man pustet von oben in die Öffnungen ...

Auch die Luftklappen wurden einschließlich der Schraubköpfe präzise graviert. Auf jedem Dachsegment findet man zudem jeweils vier größenrichtig wiedergegebene Andeutungen von Dachhaken. Die beiden Abgasöffnungen zeigen naturgemäß eine große Tiefe, sind doch hier tatsächlich die Auslässe der beiden unabhängig voneinander arbeitenden Rauchgeneratoren.

In der Schräge der Seitenwand liegen die Luftansaugöffnungen, die erstmals bei einem V 200-Modell in diesem Maßstab als durchbrochene Gitter angelegt wurden und die Filigranität des Modells enorm befördern.

Der Clou der Konstruktion liegt aber hinter den großen Maschinenraumfenstern: Hier wurden auf der rechten Lokseite die typischen Wasserleitungen dargestellt. Linksseitig erkennt man einen Schaltschrank und die Oberkante des Heizkessels. Oben sind in den Fenstern jeweils die Unterkanten der Kühlergruppen zu erspähen. Zwischen diesen Baugruppen konnten die Konstrukteure sogar noch einen Durchblick ermöglichen – angesichts des mit Technikkomponenten gut gefüllten Modells eine beachtliche Leistung!

Auch die Führerstände sind bestens detailliert. Auf dem Führerpult sind Fahrstufen- und Bremshebel einzeln angesetzt und auf der Rückseite der Kabine wurde sogar das Handbremsrad berücksichtigt. Damit das Modell nicht als Geisterlok unterwegs ist, sitzt im Führerstand 1 ein Lokführer. Dessen Blick fällt auf die Leuchtmelder seines Fahrpultes, welche im Digitalbetrieb mit F7 tatsächlich eingeschaltet werden können.

Am Rahmen fallen die Gravuren durch große Exaktheit auf. Insbesondere die ovalen Aussparungen auf der rechten Seite zeigen eine vorbildgerechte Tiefe. In einer Öffnung ist sogar



Oben: Vor jeder Fahrt wird die V 200 vom Lokführer gründlich geprüft. Links: An den Drehgestellen sind Geberleitungen und Sandrohre separat angesetzt. Rechts: Durch die Maschinenraumfenster erkennt man die Komponenten des Innenraums: Oben die Kühlergruppen und davor der Schaltschrank mit ...

noch der kleine rote Knauf eines Absperrventils zu erkennen.

Die Detaillierung setzt sich auch an den Drehgestellen fort, wo nicht nur die großen Federpakete vor den Drehgestellwangen, sondern auch die feinen Geberleitungen für Sifa und Indusi berücksichtigt wurden.

Die Fenster gewähren ungetrübten Durchblick und sind ohne Spalten zum Metallgehäuse eingesetzt. Insbesondere die Führerstandsseitenfenster gefallen durch ihre exakte Höhe.

Lackierung und Bedruckung sind tadellos ausgeführt. Beide Zierstreifen sind dabei nicht einfach nur gedruckt, sondern verlaufen auf erhabenen Gravuren. Das Front-V der V 200 015 zeigt dabei erstmals an einem V 200-Modell das breite Erscheinungsbild, wie es für die MaK-Maschinen typisch war. Das Untersuchungsdatum lautet auf den 31.5.1957, womit die Lok schon in der Epoche IIIb angesiedelt ist. **MK**

Technik

Vier Gewindeschrauben halten das Metallgehäuse auf dem Fahrzeugrahmen, der ebenfalls aus Zinkdruckguss besteht. Nach dem Lösen dieser Schrauben lässt sich der Fahrzeugaufbau

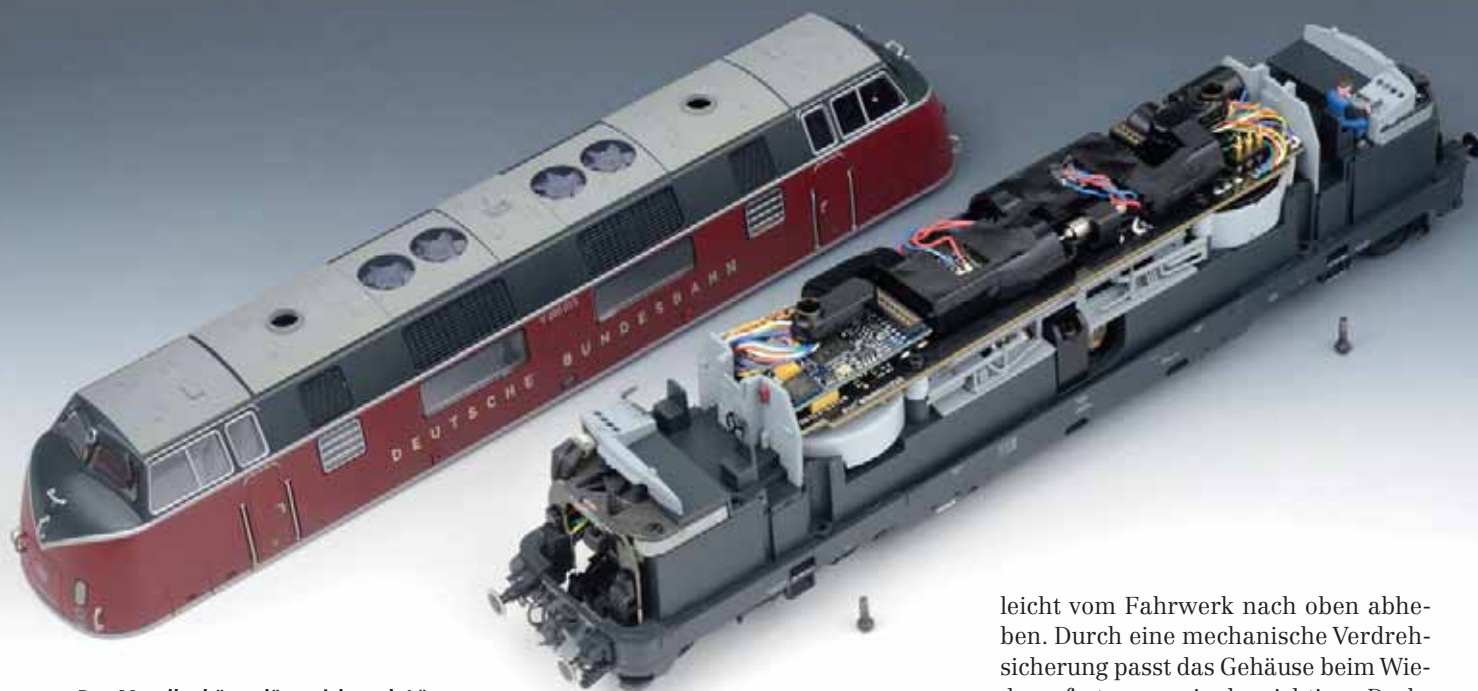


Die Wassereinfüllklappe zwischen den Maschinenraumfenstern wurde aus formtechnischen Gründen nur durch einen Aufdruck angedeutet. Rechts die Lüfter der Kühlergruppe.



... dem Heizkessel; auf der anderen Seite die charakteristischen Wasserleitungen der Kühlanlagen.

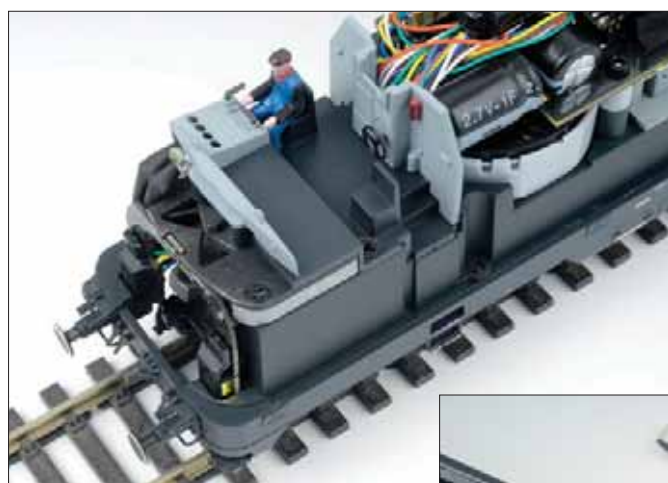




Das Metallgehäuse lässt sich nach Lösen von vier Schrauben völlig hakelfrei abheben.



Im Inneren der Lok drängen sich die Bauteile auf engstem Raum. Oben die beiden Raucherzeuger mit den Ventilator-Motörchen. Rechts der Sounddecoder und links die Stützkondensatoren. Die Kontaktreihen dienen ...



... der Führerstandsinnenbeleuchtung. Dort sitzt ein Lokführer, der sogar ein rot gefärbtes Halstuch trägt! Das Handbremsrad und der obligatorische Feuerlöscher wurden ebenso wenig vergessen wie Fahrstufen- und Bremshebel.

Rechts: Drei der vier Achsen sind angetrieben. Das Drehgestell mit der frei laufenden Achse trägt optional den Mittelschleifer, der über eine Klipsverbindung gehalten wird. Ein kleiner Stift nahe den Rastnasen bewirkt die Umschaltung der Stromabnehmerkontakte. Ein Werkzeug zum Abklipsen des Mittelschleifers liegt ESU-Maschinen standardmäßig bei.



leicht vom Fahrwerk nach oben abheben. Durch eine mechanische Verdrehsicherung passt das Gehäuse beim Wiederaufsetzen nur in der richtigen Drehrichtung auf den Rahmen.

In mehreren Schichten „stapelt“ sich die Technik im Innern des Lokmodells. Die Hauptplatine mit dem Decoder und den Kondensatoren als Energiespeicher sind oberhalb der Maschinenraumfenster angeordnet.

Darüber lagern durch Steckkontakte fixiert die Raucherzeuger mit den Tanks und den kleinen Motoren zum Steuern der Rauchentwicklung. Beiderseits der Maschinenraumfenster befinden sich die beiden Lautsprecher, von denen der eine nach oben und der andere nach unten abstrahlt.

Tief im Rahmen ruht der mit zwei massiven Schwungscheiben versehene fünfpolige Motor, dessen Drehmoment über Kardanwellen auf das Schneckengetriebe in beiden Drehgestellen übertragen wird. Beim hinteren Drehgestell werden nachfolgend beide Achsen angetrieben, beim vorderen Drehgestell dagegen nur die äußere Achse. Dies ist dem Platzbedarf des Umschalters geschuldet, der im Zusammenspiel mit dem Skischleifer die Systemumschaltung Zweileiter-/Mittelleiter-Betrieb vornimmt.

Die Drehzapfen tauchen tief in das jeweilige Drehgestell ein, wichtige Voraussetzung für eine hohe Zugkraft bei geringer Schleuderneigung. Dies wird zusätzlich durch zwei Haftreifen unterstützt, die sich in diagonaler Anordnung auf einem Rad der jeweils äußeren Treibachse befinden.

Die Stromabnahme erfolgt mit breiten Kontaktfederblechen, welche von oben auf den Spurkränzen schleifen. Die elektrische Verbindung zur Hauptplatine erfolgt über Kabel, dies gilt auch für die übrigen elektrischen Bau-

teile wie die Frontbeleuchtung samt Instrumentenbeleuchtung. Nur das dritte Spitzenlicht ist über Federkontakte angeschlossen, damit das Gehäuse problemlos abgenommen werden kann.

Im Fahrbetrieb ist das Lokmodell bei abgeschaltetem Sound sehr leise, was dem sehr authentisch klingenden Motorgeräusch zugute kommt. Dank des hohen Lokgewichtes in Verbindung mit den beiden massiven Schwungscheiben zeigt das Modell ein sehr ausgewogenes Regelverhalten. Der Auslauf bei nahezu vorbildgerechter Maximalgeschwindigkeit liegt mit knapp zwei Loklängen in einem vernünftigen Bereich.

Die gemessene Zugkraft ist für vorbildgerechte Züge mehr als ausreichend. Die Stirn- und Schlussbeleuchtung wechselt im Auslieferungszustand mit der Fahrtrichtung, beide Stirnbeleuchtungen können aber z.B. bei angehängtem Zug einzeln abgeschaltet werden. Neben dem obligatorischen Rauchentwickler verfügt das Modell über die bei ESU üblichen Soundfeatures wie Weichengeräusch, Quietschen im Gleisbogen etc. Insgesamt sind in der Betriebsanleitung 21 Sonderfunktionen aufgelistet, wobei die Motorgeräusche von beachtlicher Lautstärke sind.

Das Modell ist auch wieder sowohl für das Zweileiter-Gleichstrom-System als auch für das klassische Märklin-System ausgelegt. Das Wechseln erfolgt lediglich durch Entfernen oder Anstecken des Skischleifers. Gleiches gilt für



Trotz des großen Gehäusevolumens mussten die zahlreichen Komponenten mit Bedacht verteilt werden. Für einen Maschinenraumdurchblick war dennoch Platz. Fotos: MK

den Analog- bzw. Digitalbetrieb, das Lokmodell erkennt jede Betriebsart automatisch.

Das Modell wird vorn mit einer voll zugerüsteten Frontschürze und hinten mit einem kulissengeführten Normschacht ausgeliefert, der bei Bedarf auch vorn nachgerüstet werden kann (das Gehäuse muss dafür abgenommen werden). Neben dieser Kupplungsaufnahme liegen dem Modell auch gleich zwei Ersatzhafterreifen bei und – besonders lobenswert – auch zusätzliche Kleinteile, die leicht mal verloren gehen, wie z.B. die Haltegriffe im Frontbereich.

Das Modell wird wie gewohnt in einem stabilen Kunststoffrahmen von unten mit einer Inbusschraube gehalten. In einer Hartschaumumhüllung lagert

es in einem stabilen Umkarton und ist so vor Beschädigungen bestens geschützt. Die Betriebsanleitung enthält neben Informationen zum Vorbild auch die üblichen Hinweise für Inbetriebnahme und Wartung. Eine umfangreiche Ersatzteilliste für alle Modellvarianten rundet den Lieferumfang ab.

Fazit

Ein prächtiges Modell, das dem Kult-Vorbild alle Ehre macht. Dies betrifft sowohl die kompromisslose Wiedergabe aller Details, die das äußere Erscheinungsbild bestimmen, als auch die aufwendige Technik, die bezüglich der ausgewogenen Betriebseigenschaften keinen Wunsch an ein perfektes Modell mehr offen lässt. bz 

Messwerte V 200	
Gewicht Lok:	583 g
Hafterreifen:	2
Zugkraft vorwärts/rückwärts	
Ebene:	218/241 g
30‰ Steigung:	209/232 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	145 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild} :	140 km/h bei Fahrstufe 124
V _{min} :	ca. 2,1 km/h bei Fahrstufe 1
NEM zulässig:	182 km/h bei Fahrstufe –
Auslauf	
aus V _{max} :	357 mm
aus V _{Vorbild} :	– mm
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	18,5 mm
Länge:	10,0 mm
Art.-Nr. 31080:	
V 200 015, purpurrot	uvP € 399,–
Art.-Nr. 31081:	
220 020-8, purpurrot	uvP € 399,–
Art.-Nr. 31082:	
92 80 1220 053-3, Brohltal, grün	uvP € 399,–
Art.-Nr. 31081:	
Am 4/4, 18462 der SBB, feuerrot:	uvP € 399,–

Maßtabelle Baureihe V 200 in H0 von ESU

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	18 470	212,30	213,6
Länge über Pufferträger:	17 140	197,01	197,7
Puffermaße			
Pufferlänge:	665	7,64	8,0
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,0
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,0
Pufferteller-Durchmesser:	450	5,17	5,1
Höhenmaße über SO			
Dachscheitel:	4 160	47,82	48,2
Breitenmaße			
Breite Lokkasten:	3 000	34,48	34,9
Breite über Rangier-Tritstufen:	3 054	35,10	34,3
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	14 700	168,97	168,8
Drehzapfenabstand:	11 500	132,18	132,0
Drehgestell-Radstand:	3 200	36,78	36,8
Raddurchmesser:	950	10,92	10,9
Radsatzmaße entsprechend			
Radsatzinnenmaß:	Märklin-Norm 14,0 _{+0,1}	NEM 310 14,4 _{min}	14,0
Spurkranzhöhe:	1,4 _{+0,05}	1,2 _{max}	1,0
Spurkranzbreite:	0,9 _{+0,1}	0,9 _{max}	0,8
Radbreite:	3,2 _{+0,12}	2,9 _{max}	2,8

Manchmal ergeben sich beim Bau einer Modellbahnanlage oder eines Dioramas freie Flächen, bei welchen man zunächst nicht so recht weiß, was man dort gestalterisch machen soll. Diese Flächen entstehen

nicht wirklich geplant: Zwar sind die darzustellenden Hauptmotive sehr wohl überlegt, nicht selten ergibt sich jedoch eine Diskrepanz zwischen Planung und tatsächlicher Ausführung. In der Theorie, sprich auf einem Plan, wirkt diese oder jene Anordnung vielversprechend. Bei der praktischen Umsetzung weicht man dann aber doch wieder davon ab, weil es aus optischen Gründen eben anders besser aussieht.

Nun kann man schlichtweg hingehen und sagen, gut, dann wird die unbestimmte Fläche einfach grün. Kann man, sollte man aber nicht. Denn mit etwas Überlegung findet sich vielleicht

Öden Flächen neues Leben eingehaucht

Rastplatz am Wehr

Trotz exakten Plans steht der Modellbauer dann und wann vor einer brachen Anlagen-Fläche, für die es eine Lösung braucht.

Thomas Mauer kennt das Problem und zeigt, wie sich aus vermeintlichem Niemandsland ein Blickfang zaubern lässt.

ein interessantes Motiv, das gerade im „Niemandsland“ zu einem stimmigen Detail wird und die Blicke des Betrachters auf sich zieht.

Bei der Planung eines Dioramas hatte ich die Hauptmotive schnell festgelegt: Zweigleisige Strecke im Hintergrund, Fluss mit Eisenbahnbrücke am linken Rand des Schaustücks und eine Straße, die von rechts kommend, zunächst parallel zu den Gleisen verlaufend, „irgendwann“ nach vorne in einer Kurve aus dem Diorama herausführen sollte. Das war der Plan! Und wie es sich dann während der Ausführung ergibt, wird

der Flussverlauf noch ein wenig verändert oder man setzt die Kurve der Straße doch schon etwas eher an. Und prompt hat man sich die oben beschriebene Freifläche „eingefangen“, die ja gar nicht zum Plan

gehörte. Super! Also, was baue ich jetzt zwischen Fluss und Straße? Einen „Mecces“ (Restaurant einer bekannten Fastfood-Kette) vielleicht? Die finden sich ja eigentlich überall! Ach ja, die Epoche! Da gab es „die“ zum Glück noch nicht! Die nächste Idee rankte sich um einen Kanuverleih am Fluss! Joh, würde passen, wenn ich nun gerade zu dem Zeitpunkt geeignete Boote hätte an Land ziehen können ... Der nächste Versuch war dann endlich ein Treffer. Restauration am Fluss: Blockhütte o.ä. mit Terrasse, Ausgangspunkt und Raststätte für Wanderer sowie Parkplatz für die Fußkranken.

Sommerliches Idyll: Während sich im Biergarten – dessen Wirt offensichtlich lokalpatriotischer Oberbayer ist – Ausflügler erfrischen, genießen zwei Wanderer die kühle Brise am Wehr.



Eine interessante Blockhütte hatte ich schnell im Sortiment der Fa. Noch entdeckt. Es gibt sie in einem Themen-Set (Art.-Nr. 65606). Das Set beinhaltet neben dem lasergeschnittenen Bausatz noch Klebstoff, zwei Holzstapel, Figuren, Streugut und zwei Lasercut minis in Form von Brennesseln. Die Figuren möchte ich für dieses Projekt ebenso wie das Streugut beiseite legen. Beide Artikel finden sicher anderswo Verwendung.

Zunächst erfuhren die Kleinteile (Fenster, Fensterläden und Kamin) eine farbliche Behandlung. Hierzu griff ich auf die bekannten lösungsmittelhaltigen Emailfarben zurück, da mir der Einsatz von „Wasserfarben“ bei den Papp- und Holzteilen nicht ganz geheuer ist. Insbesondere der fein verzahnte Kamin sollte auch nach der Lackierung noch zusammenpassen. Die Wandteile der Blockhütte wurden mit einem scharfen Messer aus dem Rahmen getrennt. Der beim „Lasern“ entstandene Schmauch kann bei den glatten Kanten mit einem Wattestäbchen abgewischt werden. Bei strukturierten Rändern benutzt man einen Borstenpinsel. Nach dem Reinigen sollte man sich die Hände waschen; sie sind nämlich schwarz.

Da ich die komplette Holzkonstruktion neu lackieren wollte, verklebte ich die Wandteile und die Bodenplatte entgegen der Bauanleitung miteinander, ohne Fenster und Fensterläden zu berücksichtigen. Die mit Zapfen versehenen Teile lassen sich „trocken“ gut zusammenfügen. Bestreicht man die Zapfen allerdings mit Klebstoff, gelingt der Fügevorgang nicht mehr so einfach. Deshalb erledigte ich die Verklebung aller Teile von der Innenseite bzw. strich den Klebstoff in die vorgesehenen Aufnahmeöffnungen und setzte das Bauteil unverzüglich ein.

Während man bei den oben erwähnten Teilen lediglich auf die „normale“ Konsistenz der Farbe achten sollte, kommt man bei der Lackierung der Hütte nicht um den Einsatz zusätzlichen Lösungsmittels umhin, damit die Farbe auch bis in die Vertiefungen gelangt. Die Pappe zieht die Farbe verblüffend schnell weg. Allerdings stellte ich fest, dass sich nach dem Trocknen teilweise ein leichter „Grauschleier“ zeigte, der, obwohl gar nicht gewünscht, doch den Eindruck von verwittertem Holz unterstrich – Zufallstreffer!

Die weitere Lackierung läuft wie oft beschrieben ab: Brechen des Grundfarbtons mit einer zweiten Farbe, ver-

Der Bausatz Waldhütte (Art.-Nr. 65606) von Noch dient als Basis für den Bastelvorschlag. Er beinhaltet neben dem lasergeschnittenen Bausatz einer Holzhütte Klebstoff, zwei Holzstapel, Figuren (Jäger und Holzfäller), Streugut (Waldboden) und lasergeschnittene Pflanzen (Brennesseln).



Kleinteile werden mit üblichen Emailfarben lackiert. Die Farbe sollte gut fließfähig sein, damit keine Details „zugekleistert“ werden.



Die Verbrennungsrückstände an der Schnittkante werden bei glatten Flächen mit einem Wattestäbchen entfernt, bei unebenen Kanten mit einem Borstenpinsel. Garantiert sind nachher die Hände schmutzig und sollten mit Seife gewaschen werden.



Die vorbereitete Blockhütte wird nun grundlackiert (Humbrol Nr. 98), wobei die Farbe auch hier gut fließfähig sein sollte, da sie sonst nicht bis in die Vertiefungen gelangt.



Die Grate zwischen Rahmen und Wandteilen werden mit einem scharfen Messer durchtrennt.



Entgegen der Bauanleitung verklebte ich zuerst alle Wandteile untereinander und mit der Bodenplatte. Damit die Zapfen an den Verbindungsstellen nicht durch den Leim aufquellen, ist ein Kleben von „Innen“ ratsam, ehe man die schmalen Teile ergänzt.



Der Humbrol-Farbtön Nr. 62 wird verdünnt aufgetragen. Die Bodenplatte erhält einen Betonfarbtön (Revell Nr. 47), die Schnittflächen der Holzbohlen einen beigebräunen (Revell Nr. 89).



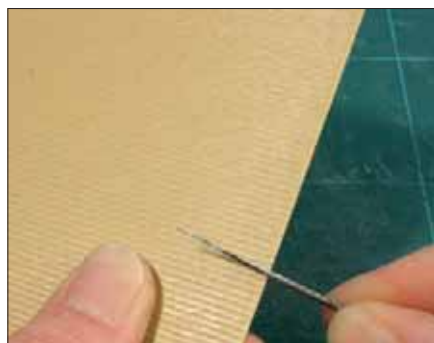
Die Tiefe an den Holzbohlen erzielt man mit stark verdünnter schwarzer Farbe; die „Lichtspitzen“ setzt man in der Graniertechnik mit hellgrauer Farbe (Revell Nr. 75) und einem nicht zu harten Borstenpinsel.

Unten: Die fertige Blockhütte sieht schon wirklich gut aus. Der Einsatz der Farben und der verschiedenen Methoden hat sich gelohnt.

Unten: Beide Holzstapel sollten ebenfalls farblich behandelt werden. Bei den Kunststoffteilen kann man getrost auf wasserlösliche Farben (Vallejo Lasurfarben zum Verwittern und „Silvergrey“ zum Granieren) zurückgreifen. Im Vergleich der beiden Holzstapel (links farblich nachbehandelt, rechts „frisch“ aus dem Bausatz) sieht man deutliche Unterschiede.



Unten: Aus einer Brawa-Bretterplatte soll eine Terrasse am Ufer eines Flusses entstehen. Die Maße werden direkt vor „Ort“ genommen. Die Blockhütte steht etwas versetzt dann hinter der Terrasse. Die Fugen der „Bretter“ werden mit einer feinen Feile nachbearbeitet. So entsteht der Eindruck leicht „ausgefranst“ Bretterenden.



Kunststoffprofile werden als Trägerbalken unter die Platte geklebt. Sie stehen Richtung Ufer gut 1 cm über. Zur Materialersparnis braucht man sie nicht überall durchzuführen.



Aus dünneren Kunststoffprofilen entsteht ein Geländer Richtung Ufer und teilweise auch seitlich. Schräg angesetzte Stützen stabilisieren die Pfosten des Geländers.

dünnte schwarze Farben für die Tiefe und eine helle Farbe (hier ein heller Grauton) für die Lichtspitzen in der Graniertechnik. Der Zusammenbau der restlichen Teile erfolgt dann nach Bauanleitung, wobei der Kamin ebenfalls noch ein wenig farblich nachbehandelt wurde.

Für den Boden der Terrasse verwendete ich eine Brawa-Bretterplatte (Art.-Nr. 2801). Vor Ort, sprich auf dem Diorama, wird jetzt Maß genommen. Die seitlichen Kanten der Platte sind werkseitig bzw. durch den Zuschnitt exakt gerade. Ein wenig Struktur lässt sich nun mit einer Feile herausarbeiten, indem man die Bretterfugen seitlich nachzieht und auch die einzelnen Bretter leicht anfeilt. Auf die Unterseite der Platte klebte ich Trägerbalken (Kunststoffprofil 2 x 2 mm) auf, wobei diese in Richtung Uferböschung gut 1 cm überstehen. Das Geländer für die Terrasse wird ebenfalls aus Kunststoffprofilen (1 x 1 und 1 x 1,5 mm) angefertigt. Es begrenzt die Terrasse allerdings nur in den Bereichen, in denen durch die Hanglage „Absturzgefahr“ für die Preiserlein besteht. Zum Fixieren verwendete ich einen schnell abbindenden Klebstoff, wie man ihn z.B. bei Kibri oder Vollmer findet. Zu guter Letzt setzt man die Tragpfosten unter die Terrasse, die in der Länge lediglich so bemessen sind, dass sie gerade eben in die Geländeoberfläche hineinragen.

Nachdem man die Position der Pfosten markiert hat, werden in den Untergrund großzügig bemessene Löcher eingelassen, damit die Pfosten problemlos und ohne zu hakeln „versenkt“ werden können. Der Abstand zwischen Untergrund und Terrasse ist im Hang nur so gering, dass man nach dem Einbau der Terrasse kaum noch in der Lage ist, Streumaterialien aufzutragen. Deshalb habe ich diesen Bereich schon vorab mit Deko-Sand, Erde sowie feinen Flocken bestreut und dann erst die Terrasse aufgeklebt. Mit einer kleinen Wasserwaage kann man die Terrasse jetzt ausrichten und diesen Bereich zunächst trocknen lassen.

Die restliche Freifläche zwischen Fluss und Straße wird zum Parkplatz. Und da man ja seine Parker so kennt, ist es wohl ratsam, die Parkfläche genau einzugrenzen, sonst stehen die Autos nachher auf der Terrasse! Als Barriere sollen nun Stämme dienen, die zusätzlich von Pfosten in Position gehalten werden. Die Stämme sind hier Fleischspieße, die man wohl am ein-

fachsten beim Metzger des Vertrauens erhalten sollte. Die (Metzger) haben nämlich Spieße, die man vermutlich in keinem Supermarkt oder sonstwo bekommt – halbe Speere, würde ich sagen. Für die Pfosten kann man Zahnstocher benutzen, deren Anschaffung wesentlich einfacher ist. Gebeizt, geschnitten und in den Untergrund gesteckt – fertig. Die Stämme werden vorläufig wieder entfernt und erst nach der Gestaltung des Parkplatzbelags in den feuchten Untergrund gelegt.

Jetzt muss man die ganze Szene noch zum Leben erwecken und das geht am besten mit Figuren aus dem Preiser-Sortiment. Wirte, Bedienung, sitzende Figuren „Im Biergarten“, Wanderer etc. bieten sich hierfür an. Aber auch in anderen Preiser-Sets findet man die ein oder andere geeignete Figur. Tische, Bänke und Sonnenschirme in wirklich guter Qualität bietet die Fa. Noch an. Die Figuren fixierte ich überwiegend mit Alleskleber. Lediglich im Bereich der Wege kam Holzleim zum Einsatz.

Und während der Detailgestaltung fällt einem immer wieder etwas Neues ein, das gut zum Motiv passen würde. Eine Tafel für die Wanderwege ist ursprünglich ein Zubehör für den Bahnsteig. Die Karte selbst wird mittels Computer auf das gewünschte Maß gebracht. Fahnenmasten mit Fahnen fand ich bei Faller – bei uns im Dreiländereck sind dies selbstverständlich die belgische, die niederländische und die deutsche Fahne. Zu guter Letzt müssen noch Bierkrüge und Flaschen (aus dem Preiser-Set „Im Biergarten 2“) auf die



Mit Hilfe der fertigen Terrasse kann man die Position der Pfostenlöcher ermitteln.



Der einsehbare Bereich unter der Terrasse wird vorab mit Sand, Erde und Flocken bestreut.



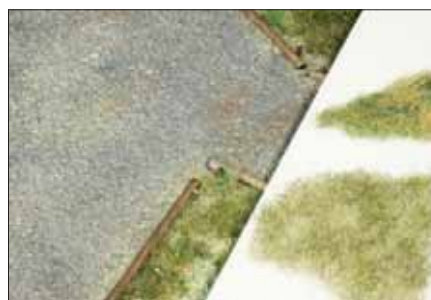
Zahnstocher und Fleischspieße werden mit Beize eingefärbt. Sie werden später für die Parkplatzabgrenzung benötigt.



Die Zahnstocher dienen als Pfosten. Sie werden in der Grundplatte versenkt. Die Stämme entfernt man zunächst wieder.



Feiner Schotter/Sand, Erde und Flocken bilden den Parkplatz-Belag. An den Rändern ist der Anteil an Erde und Flocken größer. Holzleim-Wasser-Spülmittel-Gemisch fixiert alles.



Die Stämme legt man in den noch feuchten Untergrund an die Pfosten. Heki-Vliese und Busch Groundcover (hier Frühlingsaue) werden vereinzelt an den Rändern eingearbeitet.



Train-Safe®

Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Bestellen Sie bei uns Ihren kostenlosen Farbkatalog und Preisliste!
Oder besuchen Sie uns im Internet www.train-safe.de

HLS BERG
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



Die dem Bausatz „Waldhütte“ beiliegenden Lasercut-minis „Brennnesseln“ werden mit einem scharfen Messer aus dem Rahmen getrennt und zurechtgebogen.



Mit einem Zahnstocher erfasst man die Mitte der Pflanze und drückt sie z.B. in eine weiche Dämmstoffplatte. Schließlich fixiert man diese Stelle mit ein wenig Sekundenklebergel.

Tische geklebt werden. Zugegeben, ein wenig „Fummelei“ ist das schon, aber gerade im vorderen Bereich des Dioramas oder einer Anlage eine lohnende Tätigkeit.

Es scheint bayerische Woche in unserem Biergarten zu sein. Zumindest weist die Tisch-Deko darauf hin. Und das bei uns im Rheinland, wo doch hier alle wissen, dass das beste Bier aus der nahen Eifel kommt! Unzweifelhaft, denn unsere Fußball-Nationalkicker trinken es ebenfalls, wenn auch nur alkoholfrei. *Thomas Mauer* 



Passende Figuren wie Wirte, Kellner und Bedienung (Art.-Nr. 10210), Wanderer (Art.-Nr. 10290), „Im Biergarten 2“ (Art.-Nr. 10450) oder Bierfässer, Bierkästen mit Flaschen (Art.-Nr. 17105) gibt es bei Preiser. Das Biergarten-Zubehör (Art.-Nr. 14817) stammt von Noch.



Preislers Biergarten-Besucher sind werkseitig mit Bänken verklebt. Mit etwas Lösungsmittel weicht man die Verklebung auf und befestigt die Figuren auf den Noch-Bänken. Auch aus anderen Preiser-Sets (hier Art.-Nr. 13000) werden sitzende Figuren entnommen.



Dem Preiser-Set „Im Biergarten 2“ liegen auch Bierkrüge und Flaschen bei. Sie werden zum Schluss mit mattem Klarlack (z.B. Revell Nr. 2) auf die Tische geklebt. Dann wird auch schon gezapft.

Fotos: Thomas Mauer



Große Auswahl an LGB-Loks, Wagen / Startsets, ROCO-Sets / Wagen! – Schnell zugreifen! Auch ältere MÄRKLIN-Sets auf Anfrage! -- Riesenauswahl Modellbahnen / Modellautos wie WIKING, Herpa, Rietze, SES u.a. günstig! Wir freuen uns auf Ihre Anfrage. Info-Tel.: 0234/53669 oder eMail an: DAU-Modell@gmx.de
Bitte bestellen Sie rechtzeitig, da die Ware teils ausgelagert ist!



Modellbahn-Versand:
www.DAU-MODELL.de

Ungebrauchte Sammlerstücke aus Lagerbestand! 0234/53669
ROCO, Qualität aus Salzburg und LGB aus Nürnberg, MÄRKLIN aus Göppingen bei uns noch erhältlich!

LOKWERKSTATT G. BAUM

Ingolstädter Str. 261 • 90461 Nürnberg • Tel. 0911/45 30 75 • Fax /44 62 11
e-Mail: info@lokwerkstatt-baum.de • Internet: www.lokwerkstatt-baum.de

Die Adresse für den anspruchsvollen Modellbahner

Wir bieten an:

- Reparaturen aller gängigen Hersteller Spur H0 und N
- Bau von Kleinserienmodellen
- Bausätze von Weinert
- Donnerbüchse von Roco als Steuerwagen
- Umbau auf Faulhaberantrieb
- Getriebeumbau / Systemumbau / RP 25
- Lokumbau mit Zurüstteilen (Supern)
- Digitalumbau von Märklin, Selectrix, Lenz, Twin-Decodern, Uhlenbrock mit und ohne Sound, ESU mit und ohne Sound
- Fahrzeuge mit Betriebsspuren versehen

Interessiert? Dann melden Sie sich doch. Wir würden uns freuen. Anfragen und Unterlagen gegen Freiumschlag, DIN A4 / Porto € 2,24.

WinRail X2 [®] Jahre **Softwareentwicklung**
Gunnar Blumert -
Waldstraße 117
D-25712 Burg/Dithmarschen
Tel. (04825) 2892 - Fax 1217
eMail: info@winrail.de

Das PC-Programm zur Modellbahnplanung

WinRail® X2 bietet Ihnen für nur € 49,90 folgende Möglichkeiten:

- **Neu! Verbesserte Benutzeroberfläche**
- Perspektivische 3D-Ansicht
- Mehrere aktive Layer
- Fläche bis zu 3000m x 3000m im Maßstab 1:2000 bis 1:1
- Oberleitungsplanung und automatische Kurzschlusserkennung
- Zeichenwerkzeuge für Bögen und Flächen
- Gleiswendeln, Flexgleise und Übergangsbögen berechnen
- Stücklisten erstellen und Material verwalten
- Über 300 Bauteil-Bibliotheken aller Spurweiten im Lieferumfang

Mehr Info und Testversionen zum Herunterladen finden Sie unter <http://www.winrail.de> – dort können Sie auch online bestellen!

Ihr VGB-Vertriebspartner in Wassertrüdingen

■ **Krefelder Lokschuppen**, Poststraße 3
91717 Wassertrüdingen

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**VGB-
Vollpro-
gramm!**

TEL.: +49 (0)89-85896027 | FAX: +49 (0)89-85837862



topbaum.de
Die große Welt der kleinen Bäume



- BLUMEN & PFLANZEN
- MODELLBÄUME
- FILIGRANBÜSCHE
- BODENBEWUCHS

Jetzt neu im Sortiment:
Spurenwelten, Vallejo,
Terrafine, Aquafine

**Der Online-Shop mit dem kompletten
Silhouette & miniNatur -Sortiment !**



NEU

Profitipps für die Praxis

Sebastian Koch stellt alle denkbaren Materialien und ihre Verarbeitungstechniken vor, die ein erfolgreicher Anlagenbauer braucht. Ob Lasercut-Bausätze oder Ausschneidebögen für Gebäude, ob Kleben von Selbstbaubäumen oder Ätzen von Metall – der gewiefte Praktiker lässt den Leser stets teilhaben an seinem reichen Erfahrungsschatz.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 280 Abbildungen

Best.-Nr. 15087446 | € 10,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/534 81-0, Fax 0 81 41/534 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL



Das Goldene Gleis 2014 – ein Event im DDM

Feiern in Franken

Eine Dampfzugfahrt vorbei an der Plassenburg hoch über Kulmbach, die Schiefe Ebene nach Marktschorgast und das Deutsche Dampflok-Museum – das sind die Eckpunkte einer gelungenen Veranstaltung: der Verleihung der Goldenen Gleise 2014. MK berichtet.

Nicht weit entfernt von den (einst ...) heimischen Gefilden der MIBA fand in diesem Jahr die große Verleihung der Preise zum Goldenen Gleis statt. Mit einem Sonderzug, gezogen von 01 509, startete das Event in Kulmbach. Nach einem kurzen Betriebshalt in Neuenmarkt-Wirsberg folgte das Highlight des Tages, die Fahrt über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast.

Die bestens gepflegte Lok hatte mit den wenigen Wagen keine Mühe und erreichte den Zielbahnhof überpünktlich. Wenige Minuten später rauschte die Fuhre in flotter Fahrt wieder runter nach Neuenmarkt, wo die Fahrtteilnehmer – neben den Preisträgern und Ehrengästen auch 30 ausge-



loste Leser der beteiligten Zeitschriften – Gelegenheit hatten, das Deutsche Dampflok-Museum zu besichtigen. Auch wer nicht zum ersten Mal dieses mustergültig gestaltete Museum besuchte, war von den Exponaten und ihrer Präsentation begeistert.

Dann begann das Kernstück der Veranstaltung, die Verleihung der Goldenen Gleise – und zwar zum ersten Mal in Form von echt vergoldeten Schienenstücken auf einem ansprechenden Holzsockel.

Hagen von Orloff modellierte die Verleihung gewohnt lässig. Eine Lässigkeit, die jedoch gänzlich dahin war, als er mit dem Sonderpreis für sein Lebenswerk überrascht wurde. Aber keine Sorge: „HvO“ macht weiter, das Lebenswerk „Eisenbahn-Romantik“ ist schließlich noch lange nicht abgeschlossen.

Und schließlich wurde noch der festliche Rahmen genutzt, um den Kollegen Dr. Karlheinz Haucke, Chefredakteur des MEB, in den wohlverdienten Ruhestand zu verabschieden.

Und so bleibt also nur der Hinweis, dass alle Teilnehmer diesen Tag als äußerst gelungen ansehen, was für alle Hersteller erneut Ansporn ist, auch die kommenden Neuheiten wieder in des Wortes eigentlicher Bedeutung preiswürdig zu gestalten. Denn auch im kommenden Jahr haben Sie, liebe Leser, wieder die Chance, die besten Modelle dieses Jahrgangs auszuwählen und selbst dabei zu sein. MK 

Eine P 10 und eine 95 rahmten das Geschehen im Deutschen Dampflok-Museum stilvoll ein.
Fotos: Olaf Haensch (9), Joachim Schmidt (2)





Oben links: Christoph Kutter vom EJ gratuliert Reinhard Reindl (Modelleisenbahn GmbH) zur Fleischmann-141. Oben rechts: In jeder Hinsicht strahlend nahmen Andreas und Carmen Krug (KM1) die Glückwünsche von MIBA-Chefredakteur Martin Knaden zur Tssd entgegen. Links: Stephan Alkofer vom MEB überreichte den Preis an Günter Kopp für die Tillig-E 18 in TT. Rechts: VGB-Verlagsleiter Thomas Hilge lautete persönlich Horst Neidhard von Fallner für die Waggondrehscheibe. Unten links: Klaus Eckert überreichte gleich zwei Preise für die Märklin-Dm3 und ihre Wagen an Uwe Müller und Florian Sieber. Unten rechts: Karlheinz Haucke gratuliert Thomas Riedel und Stefan Kühn zur gelungenen Gützold-03.10.



Der Herausgeber des MEB, Wolfgang Schumacher, würdigte das langjährige Wirken von Karlheinz Haucke als Chefredakteur des MEB mit einem individuell gestalteten, hinter Glas gerahmten Titelbild.



Die Hauptgewinner unserer Leserumfrage und die Sponsoren der Preise: Links Sören und Lilianna Mell mit Armin Götz von der IGE Hersbruck und daneben Klaus Mell (Reisegutschein im Wert von 1000 Euro), hinten Reinhard und Rene Swars (1. Preis: 1500-€-Gutschein von Conrad), zwischen ihnen Roland Zötzel von Conrad, vorn rechts Maria Schweickhardt und daneben Rainer Kleinstauben mit dem 500-€-Gutschein von Modellbahn Schweickhardt.

Neue Ausstellungsanlage Oktorail im Grugapark Essen

Lebendige Industriegeschichte







Seit Anfang Juni hat der Grugapark in Essen eine weitere Attraktion bekommen, konnte doch nach eineinhalbjähriger Bauphase die neue Modellbahnanlage „Oktorail“ eröffnet werden. Ihren Platz fand sie in den Räumlichkeiten der alten Orangerie, die früher auch als Terrarium genutzt wurden. Nach dem Eintritt in den Grugapark, Eingang Orangerie, gelangt man zunächst in eine nachgebildete kleine Bahnhofshalle mit Ticketschalter, welche dem Besucher schon das richtige Eisenbahnflair vermittelt. Mit

Kaum eine Region hat in den letzten Jahrzehnten ihr Gesicht so sehr verändert, wie das Ruhrgebiet. Wo einst das schwerindustrielle Herz Deutschlands pochte, finden sich heute die Zeugen der Dienstleistungsgesellschaft. Umso erfreulicher ist es, dass im Grugapark seit Juni eine großzügig dimensionierte H0-Anlage zu besichtigen ist, die nicht nur das Herz der Modellbahner erfreut, sondern zugleich in didaktisch lobenswerter Weise typische Fertigungsprozesse in der Schwerindustrie anschaulich vermittelt.

viel Liebe zum Detail haben die Maler die Räumlichkeiten, so in Deutschland einmalig, einer Bahnhofskulisse nachempfunden.

Nach einer kurzen „fühlbaren“, sehr informellen und virtuellen Zeitreise in einem „echten Personenwagen“, erreicht man die Modellbahnanlage und wird mit einem sagenhaften Blick auf

eine Industriekulisse in 1:87 überrascht. Mit spannender Beleuchtung und echten akustischen Genüssen aus der Montanindustrie hat man nun genügend Zeit, alle Details auf der

Anlage zu bewundern. Analog zu den Industrietiteln sind große Monitore an den Wänden angebracht, die kleinen wie großen Besuchern Originalfilme aus den Werken der Montanindustrie zeigen, welche man vermutlich nicht betreten dürfte. Dass man hier nicht nur Spaß haben, sondern sogar etwas lernen kann, ist durchaus gewollt. Im Zeitalter von Smartphone und Tablet-PCs, lässt sich Wissen auch attraktiv an die oft multimedial verwöhnten Schützlinge vermitteln. Selbst ältere Besucher fühlen sich in frühere Zeiten versetzt, denn nicht jeder hat damals im Pütt oder im Stahlwerk gearbeitet. So darf man die gezeigten Filme fraglos als Hingucker bezeichnen, zumal sie auch nicht auf diversen Infoprogrammen im TV laufen.

Die ersten Modell-Züge fahren von einem kleinen Hafen in Richtung Zeche und Kokerei, wobei man gute alte



Auf der Anlage wird der Weg des Eisens nachgestellt: Nach der Ankunft im Hafen (oben) erfolgt der Transport des Erzes so gleich zur Kokerei (links).

Dampflok wie eine 44er unter Vollast mit einem Kohlenzug die Rampe hinaufschleusen sehen kann. Was in den eigenen vier Wänden oftmals an Grenzen stößt, wird hier auf ganzer Länge gezeigt. Insbesondere gilt das für die Kokerei von Joswood: Alle für den Bahnbetrieb nötigen Prozesse sind auch in 1:87 dargestellt und werden durch starkes Zugaufkommen anschaulich gezeigt. Die meisten Gebäude in diesem Abschnitt sind Lasercut-Bausätze, die von Vorbildern an Rhein und Ruhr stammen. Der Besucher kann in diesem mit Details gespickten Industriekomplex viele charmante Szenen entdecken, die zum Verweilen einladen.

Weiter geht die Reise in Richtung Stahlwerk mit seinen Dachfackeln und dem Hochofen. Letzterer ist das absolute Highlight dieser Anlage. Vom Schweizer Roy Genkiger über Jahre gebaut, fand es den langen Weg von der Schweiz bis nach Essen. Ursprünglich nach amerikanischem Vorbild erstellt und in Adliswil auf der US-Convention gezeigt, wurde es den deutschen Verhältnissen angepasst. Das in Handarbeit hergestellte, fast 60 cm hohe Modell wurde komplett aus Kunststoff und Polyesterol-Profilen gebaut, wobei in dem Stahlskelett die gesamten Leitungen für die über 100 Glühlampen versteckt wurden. Ein absolutes Meisterstück, wahrscheinlich einzigartig in Deutschland, was Authentizität und auch Qualität des Modells betrifft. Im Gespräch mit dem Erbauer konnte dieser von vielen Recherchen und Vorbildbesuchen erzählen, die zur Fertigstellung eines solchen Projekts nötig sind. Allein der Hochofen wäre schon Grund genug für einen Besuch.

Nachdem wir bisher mehr mit dem Güterverkehr in Berührung kamen, geht die Reise weiter mit dem Schnellzug in Richtung Leipzig Hbf. Ein Lasercut-Modell von bald 2 m Länge aus dem Hause Joswood deckt hier die Gleise des Hauptbahnhofs ab. Die mit hunderten von Figuren bestückten Bahnsteige zeigen sicherlich den Traum eines jeden Modellbahners von einem Bahnhof, der in den eigenen vier Wänden kaum zu erbauen ist. Nicht zuletzt auch deshalb, da hier Züge computergesteuert im Minutentakt fahren. Bereits von außen ist das Herz der Märklin-Anlage, der hinter der Anlage untergebrachte Leitstand mit seinen Monitoren und Computern, zu erkennen. Modernste Computertechnik ermöglicht es einem einzigen Bediener,



Die Kokerei erreicht gewaltige Ausmaße. Realistischer Aufbau, gelungene Alterung und ein nicht enden wollender Betrieb erwecken sie zum Leben.

Nachschub für die nicht ausgehenden Feuer: Eine 44er müht sich vor einem Ganzzug.

Auch Personenverkehr findet auf der Anlage statt.

Am Ende steht das fertige Produkt, hier Autos. Selbstverständlich erreichen sie ihren Bestimmungsort per Bahn.





Vieles ist im Umbruch: So auch das Stadthaus, das einen neuen Dachstuhl erhält. Links: Auf dem Bahnhofsvorplatz herrscht reges Treiben, wobei man sich bevorzugt in den Armen liegt ... Auf den Bahnsteigen tummeln sich unzählige Beförderungsfälle und auch Stückgut wird noch verladen.



mehr als 100 Züge gleichzeitig über die Anlage fahren zu lassen.

Nach dem Verlassen des Leipziger Hauptbahnhofs geht es weiter über Flüsse und Täler in Richtung Autowerke. Dank großer Fenster kann dort der Betrachter anschaulich die Entstehung eines Pkws – beginnend bei der Hochzeit von Chassis und Karosserie bis hin zu einem fertigen Pkw – nachverfolgen. Das gilt natürlich auch für die anschließende Verladung auf die Bahn und der Transport in Richtung Alpen. Auf einem großen Containerbahnhof werden die Güter weiterverteilt, um dann in Richtung Italien zu reisen. So wird schlussendlich der Weg des Eisens – beginnend beim Hochofen über das Stahlwerk zum Walzwerk und von dort als Blech zur Autoindustrie nachgezeichnet, bis ein fertiger Pkw beim Händler zum Verkauf angeboten wird. Damit erlebt man nicht nur eine Zeitreise durch Deutschland, nein, viel besser, hier wird dem Betrachter auf über 65 m Länge die Genesis des Exportschlagers Auto anschaulich gezeigt.

In der oberen Etage der Orangerie befinden sich mehrere schön gestaltete LGB-Anlagen, die zum Mitspielen geeignet sind. Für die kleinsten Besucher lädt eine mehrere Quadratmeter große Holzisenbahn System Brio zum Spielen ein, wobei die Eltern gerne in der Ruhezone entspannen können.

L. Lewerenz





Die Perspektive eines Preiserlebens, die auch im Modell gigantischen Dimensionen der Hallen des Leipziger Hauptbahnhofs.

Links: Wer „dienstleistet“, darf sich auch vergnügen. Für Abwechslung sorgt ein betriebsamer Rummelplatz.

Kurz + knapp

- Oktorail in der Orangerie des Grugaparks Essen
- Direkter Eingang Orangerie: Virchowstraße 137, 45147 Essen
- Eintritt Erwachsene: € 3,90 Oktorail zuzüglich € 4 Eintritt Grugapark
- Öffnungszeiten Mo-So: 10-18 Uhr
- www.oktorail.de

61 002

Schnellfahrlök Baureihe 61 002 – eine der schnellsten Dampflokomotiven der Welt!

You Tube <http://youtu.be/43-mnnQytLY>

Ab sofort im Fachhandel erhältlich!

HORNBY HOBBIES

HR2343 61 002, schwarz, DR, Ep. III

HR2344 61 002, schwarz, DR, Ep. III; DC-Digital mit Sound



HORNBY DEUTSCHLAND GmbH • Ostpreußenstraße 13 • 96472 Rödental • E-Mail: office@hornby.de www.hornby.de

YU Schlafwagen
WLA 3851 A

LX-16 Schlafwagen
WLA 3537 A



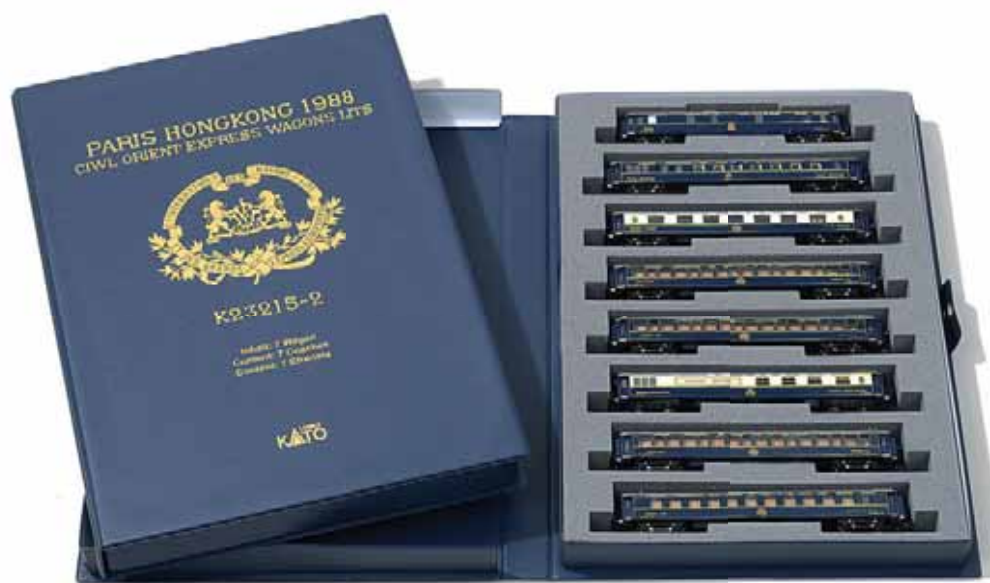
COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLE CARROZZE CON

Mit dem Begriff Orient-Express verbindet man Luxuszüge, die bis in den vorderen Orient verkehrten und in Konstantinopel, dem heutigen Istanbul, endeten. Mit den CIWL-Wagen des Orient-Express fand im Herbst 1988 eine besondere Reise statt, die sogar im Guinness-Buch der Rekorde ihren Eintrag fand: Sie führte von Paris bis nach Hongkong. Dem Luxuszug wurde mit einem herrlichen Waggon-Set ein kleines Denkmal gesetzt.



CIWL-Wagen des Orient-Express von Hobbytrain in N

15 000 km bis Hongkong



In zwei Schatullen, die in einem Schubert aufbewahrt werden, wird das Set aus 15 CIWL-Wagen angeboten. Eine kleine Broschüre bietet Informationen zur Reise und auch zur Zugzusammenstellung. Unsere Präsentation zeigt die Originalreihung vom Zugende zur Zugspitze.

Wenn einer eine Reise macht, dann kann er was erzählen. So erging es nicht nur den Reisenden, die in den Luxuswagen des Orient-Express von Paris durch die russischen Weiten bis nach Hongkong fuhren. Auch der Veranstalter könnte einiges von den unzähligen Hürden mit den Behörden erzählen, die es zu nehmen galt, um diese Mammutfahrt über 15 000 km zu organisieren und zu bewältigen.

Anlass war das 30-jährige Jubiläum einer namhaften japanischen Film- und Fernsehgesellschaft, die die ehemaligen Wagen des Orient-Express anmieteten. Die Fahrt begann zwar in Zürich, offiziell startete sie jedoch am 7. September 1988 in Paris. Von dort ging es über Aachen, Berlin, Warschau, Moskau, Nowosibirsk, Irkutsk, Sabailkals und Peking. Die Fahrt dauerte 19 Tage und endete pünktlich (!) in Kowloon Station in Hongkong.

LX-16 Schlafwagen
WLA 3480 A

Pullmann Servicewagen
VC 4013



COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLE CARROZZE CON

LX-16 Schlafwagen
WLA 3475 A

LX-16 Schlafwagen
WLA 3472 A



Um diese Fahrt bewältigen zu können, mussten die CIWL-Wagen zweimal umgespurt werden. Beim ersten Mal erhielten sie an der polnisch-russischen Grenze eigens bereitgestellte Breitspurdrehgestelle. An der chinesischen Grenze wurden der Zug wieder die vorausgeschickten Original-Drehgestelle untergeschoben.

Der Modellzug

Das Set besteht aus 15 Wagen, die sich in ihren Bauarten und den Betriebsnummern unterscheiden. Neben einigen Einzelexemplaren wie dem Gepäck- und Generatorwagen, dem Service- und Salonwagen waren einige Bauarten mehrfach vertreten. So wurden zwei 1.-Kl.-Pullmann-Speisewagen mitgeführt, zwei Schlafwagen der Bauart YT und sieben der Bauart LX. Ein YT-Schlafwagen diente dem Personal und lief durch den Gepäckwagen von den Waggons der Reisenden getrennt im Zugverband.



Nur auf einer Seite hat der Servicewagen eine durchgehende Fensterreihe. Das Kato-Modell ist übrigens das erste N-Modell des Pullmann-Servicewagens.

Die Drehgestelle des Servicewagens sind sehr plastisch gestaltet. Die Bremsklötze liegen zwar in den Radebenen, jedoch zu weit weg.



Durch die Fenster kann man gut in den Barwagen blicken.



Fenster der Abteilseite des LX-16-Schlafwagens.

LX-16 Schlafwagen
WLA 3487 A

LX-16 Schlafwagen
WLA 3542 A



LX-20 Schlafwagen
WLA 3551 A

Salon-Barwagen
ARP 4164 E



Detailansicht des
YU-Schlafwagens. Zu
erkennen sind die
Liegen in den Abtei-
len. Beachtenswert
ist auch das Drehge-
stell.

Pack- und Genera-
torwagen des
Orient-Express



Der Präsidenten- und
Restaurantwagen verfügt neben verschiedenen
Abteilen auch über einen Salon mit einem langen Tisch.

Restaurant/Präsidentenwagen
WR 3354

Pack- und Generatorwagen
D 1286 M



Die Modelle der CIWL-Wagen hinterlassen einen stimmigen und ansprechenden Gesamteindruck. Die Gehäuse spiegeln die Hochglanzlackierung der gepflegten Vorbilder überzeugend wider. Die goldfarbenen aufgedruckten Anschriften und Logos heben sich gut auf der Lackierung ab. Auffallend sind die weißen Pufferhülsen und die bei den Schwanenhalsdrehgestellen weißlackierten Bereiche, um dort Anrisse besser erkennen zu können.

Details auf den Dächern wie Lüfter, Klappen und Niethänder oder auch an den Wagenkästen wie Griffstangen sind graviert. Die Faltenbälge sind ausgefahren dargestellt und extra angesetzt. Lediglich der erste und der letzte Wagen besitzen eingezogen dargestellte Faltenbälge. Die Fenster sind passgenau eingesetzt und gestatten Einblicke ins Innere. Einige Fenster schmücken messingfarbene Einfassungen und Verzierungen.

Auch die beiden verwendeten Drehgestelltypen erfreuen sich einer sehr plastischen Gravur. Erfreulich ist, dass die Radsätze dunkel vernickelt sind, was den guten Gesamteindruck der Wagen noch weiter unterstützt. Die Radsätze sind übrigens als Halbachsen ausgeführt. Über deren Achsstummel ist die Stromabnahme bei allen Wagen realisiert, ohne dabei den Rollwiderstand zu vergrößern. Die beiden Speisewagen sind bereits mit beleuchteten Tischlampen ausgerüstet. Die anderen Wagen wären in eigener Regie bei Bedarf nachzurüsten.

Nicht nur äußerlich warten die CIWL-Waggons mit detailreicher Darstellung

Pullmann 1. Klasse
WSP 4149 E

Pullmann 1. Klasse
WSP 4158 DE



Der Speisewagen des Orient-Express ist mit beleuchteten Tischlampen ausgestattet. Die Gehäuse lassen sich gut abhebeln, um Reisende zu platzieren.

auf. Auch die Inneneinrichtungen können sich sehen lassen. So sind die Schlafabteile der verschiedenen Schlafwagen entsprechend nachgebildet und der Restaurantwagen verfügt z.B. über eine lange Tafel, um die Stühle herum platziert sind. Küchen- und Serviceabteile sind abgetrennt.

Die Wagen sind mit normalen Kuppelungsdeichseln (keine KK-Kulisse und NEM-Normschacht) und der N-Standardkupplung ausgestattet. Dabei ergibt sich ein Abstand zwischen den Faltenbälgen von etwa 1,5 mm. Im Fahrbetrieb ergibt das schon einen ordentlichen geschlossenen Gesamteindruck – mit KK wäre es besser.

Die beiliegende achtseitige Broschüre gibt nicht nur Auskunft über Anlass der Reise und deren Verlauf in Deutsch, Englisch und Französisch. Viele Bilder und eine Karte mit der Reiseroute ergänzen die Informationen. Die Reihung der Wagen dieses Zuges wird in einer



Zeichnung auf dem technischen Beilageblatt dargestellt und spiegelt sich in diesem Artikel wider. Zudem wird der Einbau der extra lieferbaren Innenbeleuchtung beschrieben.

Fazit: Das Set lebt nicht nur vom Nimbus seines Vorbilds, sondern auch von der akkuraten Umsetzung ins Modell. Hervorzuheben ist auch die Verpackung: Sie bietet den Fahrzeugen ausreichend Schutz; die Wagen lassen sich trotzdem leicht entnehmen. Übrigens: Die Wagen des Sets sind „Made in Japan“.

Gerhard Peter

Kurz + knapp

- Baugröße: N
- CIWL-Wagenset Paris–Hongkong Art.-Nr. K23215 € 498,–
- Hersteller: Kato Vertrieb: Lemke Collection www.lemkecollection.de
- erhältlich im Fachhandel

YU Schlafwagen
WLA 3909 A



Zuglok zwischen Aachen und Helmstadt war eine Ellok der BR 110, hier stellvertretend ein Modell von Arnold.



Sommer, Sonne, Rätselfreuden – Das große MIBA-Sommergewinnspiel (2/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo?

Schon steht Teil 2 unseres diesjährigen Sommerrätsels an. Die Temperaturen steigen und der Ball ist rund, sodass Ludwig Fehr in aller Ruhe Rätselbilder aus dem Archiv Michael Meinhold zusammenstellen kann ... Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe sollte das Ballspektakel vorbei sein, damit man sich endlich wieder der wirklich schönsten Nebensache der Welt widmen kann. In diesem Sinne: Viel Spaß beim Sommerrätsel Teil 2 und dessen Auflösung.

Neue Formate“ hatte ich Ihnen letztes Mal für diese Rätselausgabe versprochen. Dieses modische Schlagwort ist natürlich reichlich hochgegriffen, denn es bleibt grundsätzlich bei den anhand von Bildern zu erratenden Örtlichkeiten. Neu ist lediglich die etwas ausgeweitete Bandbreite der Rätselbilder. Doch dazu später mehr.

Damit ist aber nicht die Tatsache gemeint, dass wir diesmal mit einem Rätselmotiv aus der Leserschaft beginnen.

„Mit sehr viel Freude haben wir, meine Klubkameraden (BSW Eisenbahnfreunde Lahnstein-Koblenz) und ich, das diesjährige Sommerrätsel bearbeitet ... Beiliegendes Foto habe ich 1986 von einer Brücke aufgenommen. Sicher können Sie das Rätsel lösen und vielleicht ist es für die Rätsel-Ausgaben von 2014 interessant“, schreibt Helmut Reichelt und hat neben einem Papierbild das beschriftete Dia in einem verschlossenen Umschlag beigelegt.

Klar ist das Foto interessant und auch für die ungewohnte Rolle des Rätsellösens war genügend Ehrgeiz geweckt worden. Der persönliche Dank hierfür wird spätestens bei den nächsten „Lahnsteiner Modellbahntagen“ überbracht werden, denn die lohnen immer einen Besuch.

Während der heute noch existierende Knoten von Helmut Reichelt von einer Brücke aufgenommen wurde, zeigen die nächsten Motive markante



15. In diesem Knoten kreuzen sich je eine eingleisige Haupt- und Nebenbahn. Früher hatte der Bahnhof einen tierisch-technischen Namen, wobei aber nicht davon auszugehen ist, dass das Getier hier gemahlen worden ist. Dieser Name wird auch für die ursprüngliche rund 36 km Strecke der heute durchgehenden Hauptbahn verwendet. Seit 1938 heißt der Bf wie der über die Nebenstrecke (die zeitweise aus zwei unterschiedlich geeigneten eingleisigen Strecken bestand) erreichbare Hbf plus geografischem Zusatz.
Foto: Helmut Reichelt (9 + 4 Buchstaben)

Bauwerke.

Auch wenn die beiden oberen Bilder sicherlich der Kategorie „viel zu leicht“ zugeordnet werden, ist das Farbmotiv schon schwieriger. Vielleicht hilft der Hinweis, dass der Fahrdrat von Norden her zum letzten Fahrplanwechsel deutlich näher herangerückt ist und dieser Streckenabschnitt die letzte rund 240 km lange Oberleitungs-„Lücke“ in diesem Korridor darstellt.



GEWINNSPIEL

16. Dieses Bild hätte eigentlich auch noch gut zu den Urlaubsbahnhöfen aus MIBA 7/2014 gepasst, denn in den Reisezugwagen dürften fast ausschließlich gut betuchte Urlaubsgäste gegessen haben. Heute ist das anders, nicht weil hier auch Autos transportiert werden, auch die Bediensteten der Urlaubsorte nutzen heute die Bahn, allerdings zum Pendeln. So ändern sich die Zeiten. Wir wollen aber wissen: Nach wem wurde das 1927 eröffnete Dammbauwerk benannt? (10 Buchstaben)



17. Noch einige Jahre älter ist dieses knapp 2,5 km lange Brückenbauwerk. Es feierte letztes Jahr den 100sten und erfreut sich nach aufwendiger Sanierung bester Gesundheit. Auch die in der Nähe wohnenden Anwohner verstehen sich jetzt besser, denn das Bauwerk wurde aufwendig „entdröhnt“ und die Hinterlassenschaften der Reisenden landen dank moderner Fahrzeuge nicht mehr im Garten. Im Hintergrund sehen wir Bahnhof ... (9 Buchstaben)

18. Fast am anderen Ende der Republik finden wir diese Brücke. Die 44er ist etwa bei Kilometer 16 nach Norden auf der heute noch zweigleisigen Dieselstrecke unterwegs. Der Name des Flusses lautet wie dessen Hauptspeisequelle, er findet sich auch im Städtenamen wieder. 1906 verunglückte hier im Bahnhof ein Nachtzug. Der Fluss ist der ... (5 Buchstaben)





19.



20.



21.

19. 194er im Doppelpack waren 1985 schon die große Ausnahme, auch wenn 194 564 hinter 194 191 nur abgebügelt mitläuft. Heute dagegen äußerst selten sind einzelne, in gemischten Güterzügen mitlaufende Containerwagen. Der große (Güter-)Bahnhof ist in den letzten Jahren zwar deutlich geschrumpft und das Bw wurde fast völlig „platt“ gemacht, die Knotenfunktion ist aber nach wie vor da. Im Hbf halten auch ICEs und die Hauptstrecke bekommt einen neuen Tunnel, damit es mit dem Nachschub ein Ende hat. Die 194 fahren durch ... (13 Buchstaben)

20. Als E 17 103 am 1.8.1961 hier im Bahnhof stand, ahnte wohl niemand, dass hier das heute älteste Schienenvorhaben des Bundesverkehrswegeplans seinen Anfang nehmen sollte. Aber auch nach 30 Jahren Bauzeit ist man noch lange nicht mit über 180 km Ausbau- und Neubaustrecke fertig. Genauso wenig hätte man 1961 wohl geglaubt, dass einst hier Straßenbahnen auf Eisenbahnstrecken übergehen können. Dieses Stadtbahn-Modell wurde nach der Stadt ... benannt. (9 Buchstaben)

21. Reichlich international geht es hier mit ÖBB-Lok, SBB- und DB-Wagen zu. Der Bahnhof liegt parallel zu einem großen Binnengewässer und bis 1983 begann hier eine gleichnamige, gut 35 km lange 760-mm-„Waldbahn“. ÖBB 1042 608 steht am 7.9.1993 in ... (7 Buchstaben)

Bilder dieser Doppelseite: Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Mehr Eisenbahn ...

... wurde gelegentlich seitens der Leserschaft auf den Rätselmotiven gewünscht: „Die historischen Motive sind an sich ja meist sehr schön, zeigen aber auch für vorbildorientierte Modellbahner häufig zu wenig Eisenbahn.“ Oder: „Auch nach der Epoche III gab und gibt es noch Bahnhöfe, die das Rätsel sicher auch für jüngere Leser interessanter machen würde.“

Diese und ähnliche Wünsche zu befriedigen ist nicht ganz einfach, denn derartige Motive gibt es nahezu nicht. Nicht weil der Epoche-III-Spezialist mm diese nicht gesammelt hätte, sondern weil Ansichtskarten an sich und Eisenbahnmotive im Speziellen an Marktwert verloren haben; und das schon deutlich vor dem digitalen Kommunikationszeitalter. Die wenigen vorhandenen Motive zeigen entweder allseits bekannte Bahnhöfe oder die Qualität des Farbdrucks ist mehr als bescheiden; häufig auch beides zusammen.

Da die diesbezüglichen Wünsche aber durchaus nachvollziehbar sind, starten wir einen Versuch, der zwar deutlich mehr „Bodennähe“ aufweist, dafür aber auch deutlich mehr Eisenbahn zeigt. Hierzu habe ich im mm-Archiv die Farbnegative von Helmut Oesterling nach brauchbaren Motiven durchforstet und dabei den Schwerpunkt auf „moderne“ E-Traktion gelegt. Das hiervon jüngste Epoche-V-Motiv ist aber auch schon über zwanzig Jahre alt, wirklich modern ist das also auch schon nicht mehr. Auf Ihre Reaktionen zu diesem Versuchsballon bin ich jedenfalls sehr gespannt.

Zwischen den Aufnahmen liegt eine Zeitspanne von etwas über 30 Jahren, in denen sich die Bahnanlagen – zumindest im Vergleich zu den folgenden zwei Jahrzehnten – vergleichsweise wenig verändert haben. Bis auf einen waren die gezeigten Bahnhöfe bereits in der frühen Epoche III in das elektrifizierte Streckennetz eingebunden.

Und weil wir schon gerade dabei sind, Neues auszuprobieren, habe ich auch gleich noch ein Motiv aus dem benachbarten Ausland untergemischt. Die Äußerungen zur diesbezüglichen Nachfrage in Heft 11/2013 waren zwar nicht sehr zahlreich, dafür aber umso positiver: „Ja, unbedingt!“ Um hier aber keine zu großen Hürden aufzubauen, wurde ein Bahnhof gewählt, der auch auf einer Deutschland-Karte ganz sicher noch mit abgebildet ist.



22. Ebenfalls „ausländisch“ mutet dieses Motiv mit dem Vierstrom-Triebzug RABe EC der SBB an. Diese zum Konstruktionszeitpunkt bemerkenswerte Technik hat die „Graue Maus“ am 26.8.1993 auf ihrem Zuglauf aber überhaupt nicht benötigt, schließlich gab es überall 15 kV mit 16 2/3 Hz. Denn der EuroCity-Zug kommt aus ... (6 Buchstaben).



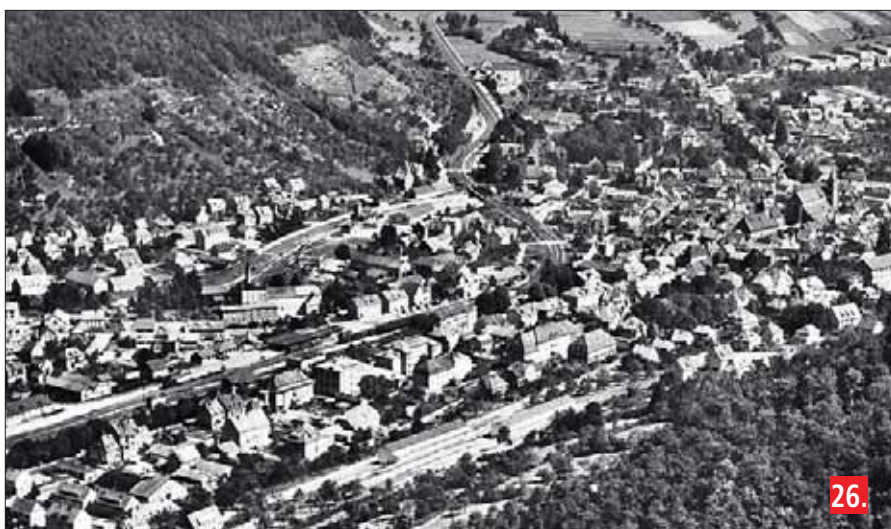
23. In diesem Bahnhof zweigt eine überwiegend zweigleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn ab. Früher mündete noch eine weitere Strecke hier ein, deren kriegerische Notwendigkeit zum Glück nicht von dauerhaftem Bestand war. Die metallgießende Industrie ist noch heute Güterkunde, wenn auch die Güterabfertigung vor kurzem abgerissen wurde. 150 138 strebt am 14.4.1984 wohl ihrem Heimat-Bw entgegen. Wir befinden uns in ... (7 Buchstaben)

24. Nur dem Vergnügen der Fahrgäste dürfte der Einsatz von 118 048 am 22.7.1984 gegolten haben. Nicht so für die elegante blaue Schnellzuglok, denn der alte Rheingold verkehrte anlässlich des offiziellen Abschieds dieser Baureihe. Das war in ... (8 Buchstaben)





25. In dieser „Waldstadt“ waren wir – indirekt – schon beim letzten Mal. Die zwei Regelspurstrecken lagen zwar schon damals nebeneinander, waren aber auch verbunden und eine lief noch 15 km weiter. Insbesondere im städtischen Bereich verlief noch eine elektrische Kleinbahn/Straßenbahn abschnittsweise parallel. Die Regelspur wurde erst Ende der 1980er-Jahre stillgelegt, die Reste der Meterspur bereits 1964. Das war in ... (8 Buchstaben)



26. Bis 1973 begann hier auf dem Bahnhofsvorplatz eine gut 27 km lange Schmalspurbahn. Rollwagenverkehr gab es bereits seit 1926, neben dem DB-Bf gab es einen viergleisigen Schmalspurgüterbahnhof, wo auf- und abgeschemelt wurde. Die Beschaffung neuer Dieselloks konnte die Stilllegung knapp zehn Jahre später jedoch nicht verhindern. (7 (+5) Buchstaben)

27. Hier bestand bis 1949 Anschluss an eine 18 km lange 1000-mm-Strecke. Rollwagenübergaben gab es auf der Bahn mit dem sehr religiös anmutenden Namen aber nur am anderen Streckenende, dessen Bahnhof auch schon mal beim Rätsel „mitspielte“. Die nach „links oben“ abzweigende Regelspurstrecke wurde 1985 stillgelegt. (11 Buchstaben)



28. Hier ist die Schmalspurwelt noch vergleichsweise in Ordnung. Es existiert nicht nur weiterhin der Großteil der Strecke, sie wird im Sommer/Herbst auch mehrmals die Woche planmäßig befahren und findet sich sogar in der Online-Auskunft der DB AG. Aber auch planmäßigen Güterverkehr gibt es noch, und das sogar mit Containern. Nein, wir sind nicht in der Schweiz. Aber Berge hat es hier auch, die Steilstrecke besaß früher mal eine Zahnstange und soll demnächst wieder mit einer Mallet befahren werden. Im Wesentlichen ist noch alles vorhanden: Links der Personenbahnhof, neben der Strecke das Bw, in Bildmitte der teilweise dreischienige Güterbahnhof und weiter oben der Hafen, der allerdings nicht mehr zum Güterumschlag angefahren wird. Auf nach ... (5 Buchstaben)

1000-mm-Bahnen ...

... beginnen oder enden in den hier gezeigten Bahnhöfen. Hierzulande heißt das heute leider meist „begannen oder endeten“. Allerdings trifft es für eine der gezeigten Bahnen zum Glück nicht zu, denn hier wird noch planmäßig Personen- und Güterverkehr abgewickelt. Der Personenverkehr ist zwar vornehmlich für Touristen unterwegs, aber auch (Modell-)Eisenbahnfreunde sind hier regelmäßig anzutreffen.

Mit Kamera und Maßband „bewaffnet“ könnte dies auch durchaus der Rätselsteller sein, er gedenkt einiges im Maßstab 1:45 nachzubauen. Bevor es hierüber etwas zu berichten gibt, will aber sicher noch das eine oder andere Rätsel gelöst werden.

Aber auch die drei stillgelegten Schmalspurstrecken hatten besondere Merkmale aufzuweisen, sodass auch regelspurige Leser die Lösungen finden sollten. Elektrische (Überland-) Straßenbahn-/Kleinbahn-Strecken gab es nicht allzu viele und die hier gesuchte wurde mit ihren AEG-Loks („Dicke Berta“) und Rollwagenzügen auch schon bemerkenswert gut im Modell gezeigt. Eine andere Strecke gehörte mit ihren Schmalspur-V 100 zur DB, mit der Spurweite gab es da nicht allzu viele. Post für das Christkind ist auf der „religiösen“ Kleinbahn jedenfalls nicht befördert worden, dieser Postservice wurde erst viel später eingeführt.

Aus und vorbei ist damit schon wieder des Rätsels zweiter Teil. Wie immer warten auch dieses Mal reichlich Gewinne auf Sie. Und wie in den Vorjahren nehmen alle korrekten Einsendungen an der großen, finalen Super-Auslosung teil. *Ludwig Fehr* 



Großes Sommergewinnspiel: Lösungs-Coupon 2

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

Bitte in Großbuchstaben ausfüllen (ß als SS, Umlaute Ä, Ö, Ü als einen Buchstaben).

Zu gewinnen sind je Spielteil:

3 Triebfahrzeuge

5 Wagen

10 Zubehör-Artikel

Doch das ist noch nicht alles! Wer zu allen drei Teilen die richtigen Lösungen einschickt, nimmt an der zusätzlichen **Super-Auslosung** teil.

Mehr dazu in MIBA 9/2014!

Name:

.....
Straße und Hausnummer:

.....
PLZ und Ort:

.....
Meine Baugröße: Meine Epoche:

.....
Senden Sie den Coupon (oder eine Kopie) bis zum 31. August 2014 an:
MIBA-Verlag, Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck, Fax: 08141/53481-200.
Mitarbeiter des Verlags und ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt.

Fahrzeug-Fotopirisch

in den 50er- bis 70er-Jahren

NEU

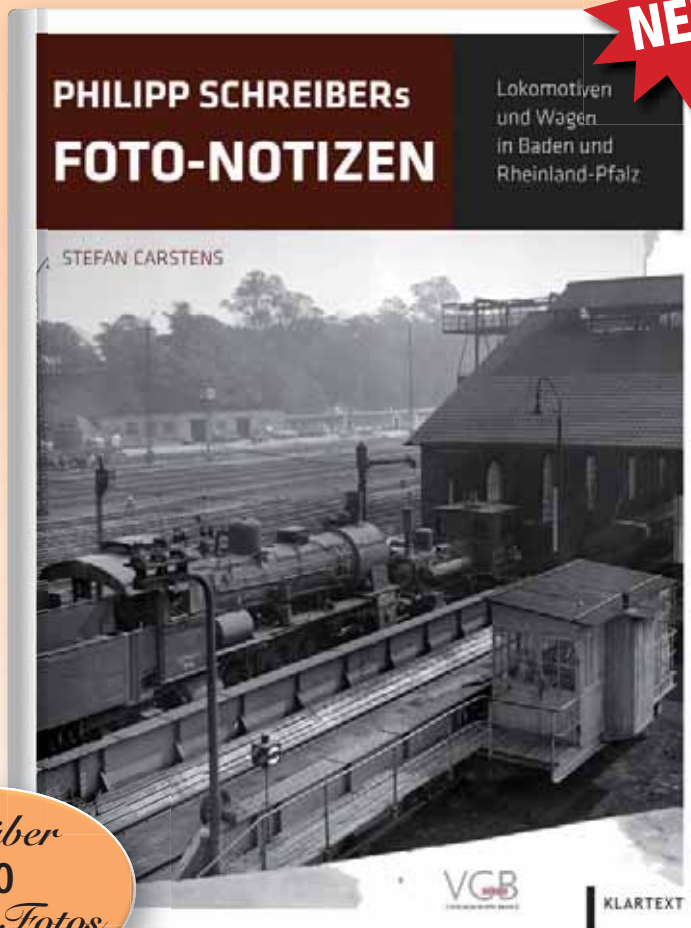
Philipp Schreiber begann Anfang der 1950er-Jahre mit der Eisenbahn-Fotografie. Zunächst konzentrierte er sich auf Bahnanlagen in Mainz und Umgebung. Später erweiterte er seinen Wirkungskreis nach Bingerbrück, Darmstadt, Ludwigshafen oder Wiesbaden sowie zu den kleineren Bahnhöfen in der Nähe von Mainz. Urlaubsreisen in den Odenwald oder in den Schwarzwald nutzte er, um auch dort Wagen und Lokomotiven mit der Kamera festzuhalten. Viele dieser Aufnahmen dienten ihm als Vorlagen für die Modellnachbildung – Fotos als Notizen für den Nachbau in 1:87.

Stefan Carstens hat für diesen Bildband eine Auswahl einzigartiger Motive aus dem fotografischen Schaffen von Philipp Schreiber zusammengestellt und mit sachkundigen Kommentaren versehen.

176 Seiten, Format 22,0 x 29,0 cm, Hardcover, ca. 250 historische Schwarzweiß-fotos

Best.-Nr. 581403 | € 29,95

Mit über
100
Wagen-Fotos





Geschweißte Kesselwagen von Liliput

Drei auf einen Streich

Die brauchbaren H0-Grundmodelle – ohne deren Beschriftungsvarianten – von zweiachsigen Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten lassen sich zwar nicht an einer Hand abzählen, aber die Zahl war bislang einstellig. Mitte Juni hat Liliput nun gleich drei unterschiedliche Mineralölkesselwagentypen herausgebracht, ein weiterer wird folgen – freut sich Stefan Carstens.

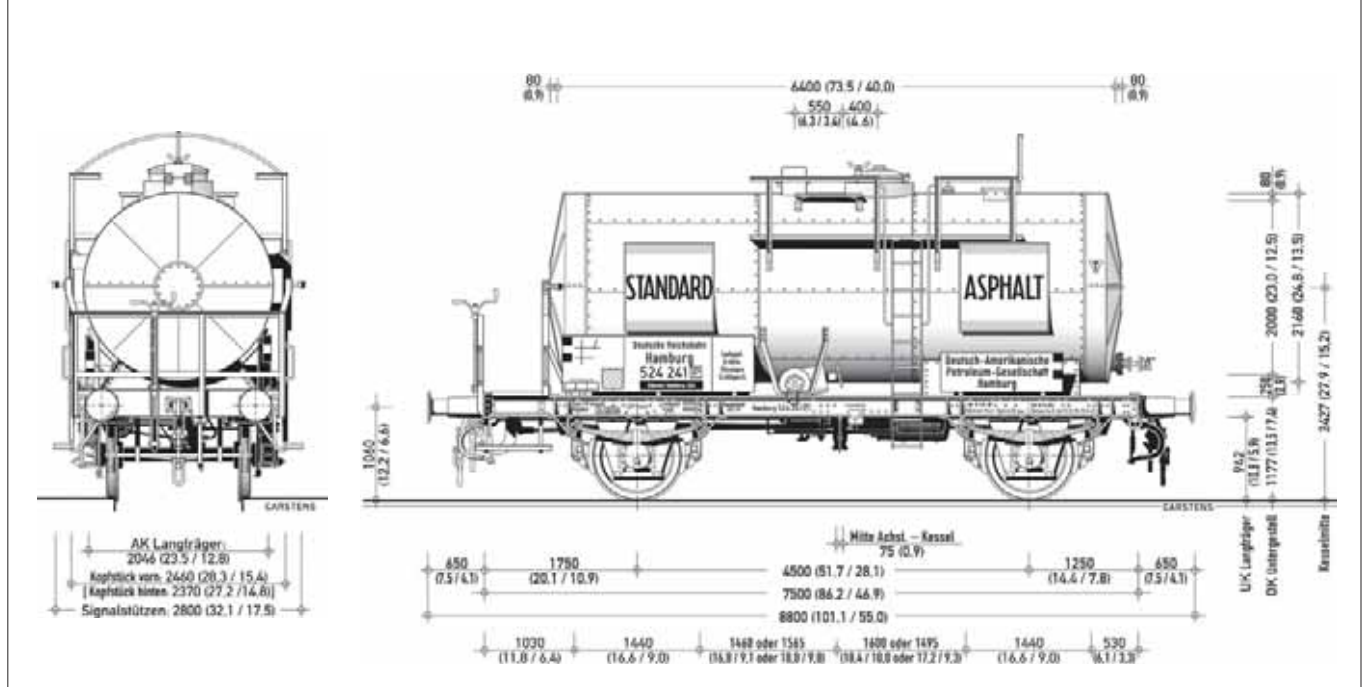
Während der gesamten Einsatzzeit zweiachsiger Mineralöl-Kesselwagen waren Untergestell und Behälter Baugruppen, die man unabhängig voneinander entwickelte und in verschiedensten Formen kombinieren konnte. So gab es ebenso gleiche Kessel auf Wagen mit verschiedenen Untergestellen wie auch unterschiedliche Behälter auf dem gleichen Untergestell.

Für die ab 1938 gebauten geschweißten Kesselwagen mit 8,80 m LüP und 4,50 m Achsstand lassen sich allein zum Transport brennbarer Flüssigkeiten sieben Behältertypen mit Volumen von 18 bis 26,7 m³ (Zwischenschritte kleiner 1 m³ nicht mitgezählt) nachweisen, viele davon mit Isolierung. Hinzu kamen Zwei- und Dreikammerkessel in jeweils fünf Größen. Weiterhin gab es

Esso-Kesselwagen im Mai 1989 im Bahnhof Hamburg Unterelbe Seehafen. Das Bild zeigt etliche (hellgraue) 24,5-m³-Wagen sowie mindestens vier isolierte 19,2-m³-Kesselwagen, vorn links der 703 2 037 bereits ohne Firmenlogo. Foto: Benno Wiesmüller

Der 703 2 152 der Deutschen Veedol GmbH, ein 20-m³-Kesselwagen mit mittig angeordneten Leitern und ohne Abdeckhaube über dem Handrad zur Bodenventilbedienung, aufgenommen im Februar 1982 im Rbf Hamburg-Wilhelmsburg. Foto: Peter Driesch





Als Beispiel für einen isolierten Kesselwagen: die Rekonstruktion eines 19,2-m³-Wagen der D.A.P.G. Für die Erstauflage mussten bei dem Liliput-Modell des Esso-Wagens im Detail zwar kleine Kompromisse eingegangen werden, dafür lassen sich aber nicht nur Wagen der DEA, sondern u. a. auch Vorbilder von DeVries, Ebano, EVA, Fuchs, Hobum, Mobil und VTG mit nur geringen Abweichungen ins Modell umsetzen.



1980 besaß die Esso AG noch 17 geschweißte 19,2-m³-Kesselwagen mit Isolierung und etwa 40 Wagen mit isoliertem 22-m³-Kessel: links der 703 2 041, rechts der 703 2 045. Beim Vergleich der Fotos fallen die unterschiedliche Größe der Bedienplattformen sowie die zusätzlichen Tritte auf dem Kesselscheitel bei dem Wagen links auf.

Vier Fotos von Esso-Kesselwagen, aufgenommen zwischen 1982 und 1989 im Bahnhof Hamburg Unterelbe Seehafen, die zeigen, wie unterschiedlich vermeintlich gleiche Wagen im Detail sind.



Noch gravierender als die Abweichungen bei den oben abgebildeten isolierten Kesselwagen waren die Unterschiede bei den stets nur in kleinen Serien beschafften Dreikammerwagen. Die beiden Esso-Wagen 000 2 993 und 703 2 025 differieren u. a. in der Anordnung der Dome und Ausläufe und deren Ventilbedienungen, der Anordnung der Anschriftentafeln, der Form der Bedienplattformen und der Anordnung der Geländer. Foto: Peter Driesch



auf dem Untergestell zahlreiche Varianten von Chemiekesselwagen mit kleinerem Volumen. Infolge Behältertauschs ließen sich sogar genietete Kessel auf diesen Untergestellen finden.

Gebaut wurden allein für brennbare Flüssigkeiten annähernd 17.000 Wagen, beinahe die Hälfte von ihnen mit 26,5 m³ oder 26,7 m³ Kesselinhalt. Platz zwei mit rund 5.000 Wagen belegen die 20-m³-Wagen. Alle übrigen Typen kommen zusammen auf knapp 4.000 Wagen.

Detaillierte Informationen zu diesem Themenkomplex werden im Buch „Güterwagen Band 7“ folgen, dessen Erscheinen bislang für August avisiert war. Allerdings wird es wohl noch ein paar Monate bis zur Fertigstellung dauern; es ist einfach zuviel Material aufzubereiten und die Zeichnungen entstehen leider auch nicht von selbst ...

Vorbildwahl

Es ist vermutlich ein offenes Geheimnis, dass bei der Vorbildwahl für die Liliput-Kesselwagen Harald Westermann und ich unsere Finger im Spiel hatten und wir den Hersteller laufend mit Vorbildinformationen bei der Konstruktion unterstützt haben, um gemeinsam das bestmögliche herauszuholen – die Beurteilung der Modelle mag daher auch nicht ganz objektiv ausfallen. Von vornherein war unsere Zielsetzung, mit vertretbarem Aufwand attraktive Formvarianten zu realisieren, die die Abdeckung eines möglichst breiten Spektrums ermöglichen.

Sinnvoll war es daher, nicht einen bestimmten Kesselwagen mit allen seinen Details umzusetzen, sondern für die Grundtypen jeweils eine anhand von Vorbildzeichnungen belegte, weit ver-



Zwischen den beiden Fotos von 20-m³-Kesselwagen der VTG liegen über 30 Jahre. Oben der 1957 in Edeweicht aufgenommene 587 823 mit Bremserhaus, und Gleitlagern. Unten der 705 0 028, 1989 in Hamburg Hgbf fotografiert. Bremserhaus und Einstellertafel sind entfallen, außerdem hat der Wagen Rollenlager-radsätze und einen Auslauf mit größerem Querschnitt.
Fotos: Dr. Rudo von Cosel, Peter Driesch

breitete Ausführung der Baugruppen zu konstruieren. Dadurch sind zwar bisweilen bei einem konkreten Wagen an der einen oder anderen Stelle kleine Kompromisse erforderlich, dafür konnte aber eine Vielzahl von plausiblen Varianten realisiert werden.

Modellumsetzung

Wie das Vorbild hat Liliput seine Kesselwagen nach dem Baukastenprinzip aufgebaut, sodass durch die Kombination zahlreicher Komponenten viele vorbildgerechte Modelle möglich sind.

Insgesamt umfasst das Programm fünf unterschiedliche Kessel: einen normalen 20-m³-Behälter sowie die Dreikammerversion, einen isolierten Kessel mit 19 bis 22 m³ Inhalt (in Abhängigkeit von der Stärke der Isolierung), einen 26,7-m³-Behälter und schließlich einen

Chemiekessel mit einem Volumen von 11,5 m³. Einige von ihnen können alternativ mit und ohne Heizungsanschluss gefertigt werden. Außerdem lassen die Formen unterschiedliche Arbeitsplattformen und Leiteranordnungen zu.

Das filigrane Untergestell – mit separat eingesetzten Rangierergriffen aus Draht und einer ebenfalls separat eingesetzten, sehr detailliert nachgebildeten Bremsanlage – gibt es sowohl mit Gleitlager- als auch mit Rollenlagerradsätzen, außerdem sowohl mit rechter Einstellertafel als auch ohne. Die Nummertafel ist bei Dreikammerwagen nach oben versetzt. Die Bremserbühne kann ohne und mit Bremserhaus gefertigt werden, wobei bei der Version mit Bremserhaus die Schrägabstützungen für das hintere Geländer entfallen.

Lobenswert ist, dass man bei Liliput die Emailletafeln – wie von einigen Her-

Diese beiden Kesselwagentypen werden in Kürze folgen: ein Chemiekesselwagen mit 11,5-m³-Behälter – hier der 906 806 der WiFo – sowie ein 26,5-m³-Kesselwagen; das Foto zeigt den 703 2 177 der Valvoline Oil GmbH 1983 in Hamburg-Wilhelmsburg. Foto: VTG, Slg. SC, Foto: Peter Driesch





Oben die Liliput-Modelle der DR-Kesselwagen mit 20-m³-Laderaum, die sicherlich auch für manchen Modellbahner der die DB-Epoche III nachbildet als Grundlage für Umbauten hochwillkommen sind. Unten die jeweils anderen Seiten der Wagen.



stellern praktiziert – nicht nur einfach auf die Behälter drückt, sondern als separate Tafeln einsetzt, wenn auch an der einen oder anderen Stelle bei der Platzierung kleine Kompromisse eingegangen wurden: Anders als die später verwendeten Klebefolien waren die Emailletafeln beim Vorbild stets rechts.

Die bei fast allen Wagen vorhandenen Griffstangen neben den Leitern sind aus Draht angesetzt – eine ebenso filigrane wie robuste Lösung, deren untere Befestigung jedoch gern noch etwas feiner hätte ausfallen können.

An den Untergestellenden haben die Liliput-Kesselwagen eine geschlossene Abdeckplatte, um die Kurzkupplungskulisse bzw. die KK-Deichsel zu verdecken. Leider wirkt das Chassis dadurch hier nicht mehr so „durchsichtig“ filigran wie seine Vorbilder. Wer es gern mit Durchblick hätte: Für einen Bastler dürfte es ein Leichtes sein, den Wagen auseinander zu schrauben, die Abdeckplatte herauszunehmen und die Untergestellprofile durch eingeklebte Polystyrolstreifen nachzubilden. Sinnvoll ist dies vermutlich jedoch nur bei einem Verzicht auf die Kulissenführung.

Alle Kessel zeichnen sich durch die saubere Gravur und zierliche Baugruppen aus. Insbesondere der isolierte Kes-

selwagen mit den Nietnachbildungen auf den Abdeckblechen und der speziellen Auslaufventilform sticht hier hervor.

Auch in Bezug auf die feinen, separat eingesetzten Tritte auf dem Kessel und das dünne Geländer auf dem Kesselscheitel kann er punkten. Leider wirken aber die übrigen Geländer an den Arbeitsplattformen bei allen Wagen mit 0,9 mm Materialstärke etwas zu massiv. Beim Vorbild sind die Profile Winkel-eisen von nur 50 × 50 mm – 2/10 weniger und sie würden im Modell richtig gut aussehen, ohne dass die notwendigen Stabilität darunter leiden würde.

Die Modelle im Einzelnen

In der Erstauflage werden die Liliput-Kesselwagen in zwei Zweiersets und als gealterter Einzelwagen angeboten.

Das erste Set beinhaltet zwei einfache 20-m³-Kesselwagen der DR, von denen einer als Zw 7-50 für brennbare Flüssigkeiten freizügig verwendbar ist, während der zweite als Z 52 für den Transport von Öl und Teer vermietet ist und daher eine Einstellertafel besitzt. Außerdem ist er mit einem Bremserhaus ausgestattet. Zwar mag dessen graue Farbe ungewohnt wirken, aber in den 60er-Jahren begann die DR da-

mit die Bühnengeländer und Bremserhäuser von Kesselwagen in Behälterfarbe zu lackieren.

Der dritte 20-m³-Kesselwagen wird als gealterter VTG-Wagen angeboten. Er entspricht weitgehend dem DR-Typ mit Bremserhaus, besitzt aber die andere, dem auf der ersten Seite abgebildeten Veedol-Vorbild entsprechende Geländerausführung an den Bedienplattformen. Während die Alterung des Untergestells sehr dezent und gut gelungen ist, erscheinen einige Schmutzspuren am Kessel etwas deplatziert.

Für mich ist das Highlight (trotz der nach links versetzten Tafel) das Set mit den beiden Esso-Kesselwagen, denn H0-Modelle nach vergleichbaren Vorbildern – einem isolierten Vorkriegskesselwagen und einem Dreikammerwagen – fehlten bislang völlig. Beide Wagen geben den Zustand der späten 70er-Jahre mit Rollenlagerradsätzen wieder. Die Esso-Tafeln sitzen zwar etwas tiefer als beim Vorbild, hätten aber andernfalls weiter abstecken müssen, um vor den Laufsteg zu passen. Auch Detailänderungen in diesem Bereich dürften einen Bastler nicht vor unüberwindbare Hindernisse stellen.

Gemeinsam ist allen fünf Modellen eine saubere Lackierung in seidenmat-

Kurz + knapp

- L230116 – Dreikammerkesselwagen und isolierter Kesselwagen, Esso AG Epoche IV
- L230117 – 20-m³-Kesselwagen mit und ohne Bremserhaus, DR Epoche III
- L235353 – 20-m³-Kesselwagen mit Bremserhaus, gealtert, VTG Epoche III
- uvP: Sets je € 54,50
gealterter Einzelwagen: € 37,90
- Bachmann Europe Plc
Niederlassung Deutschland
Am Umspannwerk 5,
90518 Altdorf b. Nürnberg
- erhältlich im Fachhandel



Unten die ESSO-Kesselwagen, beides Wagentypen, die es in vergleichbarer Form bislang noch nicht als Modell gab. Oben der gealterte VTG-Kesselwagen. Modellfotos: dh



ten Farben, die Bedruckung mit einigen auch beim Vorbild bisweilen zu findenden Abweichungen von der Norm und ein tadelloses Finish.

Fazit

Liliput hat mit diesen Modellen gleich mehrere wichtige Kesselwagentypen realisiert. Erfreulich auch: Die schon angekündigten weiteren Wagen – ein

Set mit zwei BP-Epoche-III-Modellen (ein 26,7-m³-Wagen und ein Mehrkammerwagen), ein BASF-Chemiekesselwagen mit Bremserhaus sowie zwei DR-Epoche-IV-Wagen (ein Chemiekesselwagen und 26,7-m³-Mineralölwagen) – kommen bereits im Herbst!

Und bei einem Preis von gerade einmal € 27,25 für die einzelnen Wagen der Sets kann man sich auch ein paar zusätzliche Wagen zum individuellen

Umlackieren und Beschriften leisten. Zudem haben Jochen Leisner (AW Lingen) und Christoph von Neumann mittlerweile eine Reihe von Bauteilen – Tafeln, Dome, Ventile, Heizungsflansche und manches mehr – für Kesselwagen entwickelt. Erhältlich sind die Teile, die nicht nur für den Umbau von Liliput-Kesselwagen konzipiert sind, bei Joachim Reinhard im Wagenwerk – www.wagenwerk.de. SC





Bei Ellenberg ist 245 007 während einer Testfahrt mit sieben Dostos unterwegs. Foto: db

Dieselektrische BR 245 von Bombardier

Traxx Quattro

Mit der Einführung verschärfter Emissionsvorschriften für Dieselfahrzeuge wurden die Vorteile des Systems Bahn in Bezug auf Umweltverträglichkeit weiter ausgebaut. Die Herausforderung der Schienenfahrzeugindustrie besteht nun darin, die notwendige Technologie zur Erfüllung der hohen Anforderungen bereitzustellen und gleichzeitig innovative Lösungen für den Schienenverkehr in Bezug auf Sicherheit, Zuverlässigkeit, sowie Gesamtkosten in Anschaffung und Betrieb zu entwickeln.

Die Entwicklung und die Weiterentwicklung der Traxx-Diesellokomotive wurde in den letzten Jahren konsequent vorangetrieben. Unter Berücksichtigung einer hohen Teilegleichheit zu anderen Traxx-Lokomotiven erfolgten Anpassungen an die jeweils geltenden Emissionsvorschriften, mit der

Einführung der Emissionsstufe EU IIIB stand man erneut vor dieser Herausforderung.

Eine Lösung bietet das Mehrmotorenkonzept, bei dem vier unabhängig voneinander steuerbare Dieselmotor-/Generator-Einheiten, sogenannte Powerpacks, in den Maschinenraum inte-

griert sind und individuell Leistung bereitstellen können. Die damit ausgestattete Lokomotive Traxx DE ME (ME = Multi-Engine) entspricht in Konzept, Konstruktion und Bedienung der bekannten Traxx-Diesellokomotive, was die Übertragung funktionaler Erweiterungen auf die gesamte Traxx-DE-Plattform wesentlich vereinfacht.

DB AG und Bombardier haben 2011 einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 200 neuen dieselektrischen Streckenlokomotiven für Personen- und Frachtverkehr geschlossen, wobei der erste Abruf 20 Fahrzeuge für DB Regio umfasste. Hier kommt die neue Traxx DE ME erstmals zum Einsatz. Das Fahrzeug hat eine Gesamtleistung von 2252 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Das Lokomotivlayout

Rein äußerlich unterscheidet sich die Traxx DE ME wenig von den anderen Loks der Plattform. Die Wagenkästen werden am polnischen Bombardier-Standort Wrocław gebaut, die Drehgestelle kommen aus dem Bombardier-Werk in Siegen, die Endmontage erfolgt in Kassel. Der Wagenkastenrohbau gliedert sich in drei Sektionen: die beiden Frontsegmente und das Mittelsegment.

Deutlich zeigt die Abendsonne im Bw Kempten die zusätzlichen Lüfter auf der rechten Lokseite. Links im Bild die Vorserienmaschine 245 002 sowie rechts die Serienmaschine 245 006. Mittlerweile sind sie alle Vorserienloks der Serie angepasst.





ment, sie werden zu der selbsttragenden Kastenstruktur verschweißt. Die Frontteile bestehen aus den Führer-Rohbauten und den Kopfstücken. Weiter kommen die bekannten Crash-Elemente im vorderen Teil des Untergestells hinzu.

Das Mittelsegment besteht aus dem mittleren Teil des Untergestells samt Gerüstträger. Hinzu kommen Bodenbleche, Anschweißteile und Seitenwände. Das Dach der Lok ist in drei Segmente gegliedert. Das mittlere Dachsegment ist über der Maschinenanlage angeordnet und trägt den Bremswiderstand. Über den äußeren Maschinenräumen befinden sich die Dachsegmente, durch welche die Abluft der Kühlanlagen geführt wird. Werden alle Dachhauben abgenommen, sind die Maschinenräume in voller Breite von oben zugänglich.

Der Mittelteil der Lok gliedert sich in die Maschinenräume mit den Kühltürmen und der Maschinenanlage. Die Maschinenanlage umfasst die vier Powerpacks; sie bestehen jeweils aus einem Dieselmotor und einem angeflanschten Synchrongenerator und sind über einen gemeinsamen Tragrahmen mit dem Lokkasten verbunden.

Die Abgasanlagen und die Luftfilter sind im Dach angeordnet. In der Konzept- und Konstruktionsphase wurden zur Optimierung des aerodynamischen Verhaltens der Lok umfangreiche Si-

Die Dachaufbauten überragen die Führerstände sehr, hier die linke Seite des A.C.M.E.-Vorbilds. Die drei Vorserienmaschinen besaßen ursprünglich unten abgerundete Wartungsklappen.

mulationen durchgeführt. So konnte sichergestellt werden, dass auch unter ungünstigen Randbedingungen im Stillstand und während der Fahrt der Lok keine Beeinflussung zwischen den verschiedenen Luftströmungen an den Ansaugstellen und den Luft- und Abgasaustrittsstellen stattfindet.

Das Multi-Engine-Konzept

Die auf einer Diesellokomotive installierte Leistung wird im Regelfall lediglich zum Beschleunigen des Zuges benötigt, in Beharrungs-, Auslauf-, und Bremsphasen wird die Leistung des Dieselmotors kaum ausgenutzt. So entstand die Idee des Multi-Engine-Konzepts. Statt eines einzelnen großen Die-

selmotors sorgen vier Industriemotoren für den Antrieb.

Um die Emissionsgrenzwerte der Stufe EU IIIB zu erreichen, sind die Dieselmotoren mit einer Abgasrückführung ausgerüstet, so können die Stickoxide reduziert werden. Außerdem verfügen die Motoren über Partikelfilter, die bis zu 97 % des Feinstaubes filtern.

Eine Anpassung erfuhr das Konzept für die Dieselmotorregelung: Die vier Motoren arbeiten derart zusammen, dass der Kraftstoffverbrauch der Lok minimiert wird. Bei jeder Leistungsanforderung wird entschieden, wie diese am günstigsten erfüllt werden kann – wie viele Motoren werden belastet und mit welcher Last. Zusätzlich wird darauf hingewirkt, dass die Anzahl der Be-



Ein Blick ins Innere der Lokomotive zeigt die Anordnung der Betriebsaggregate. Abnehmbare Dachsegmente erlauben einen einfachen Zugriff. Unten: Das Seitenprofil (linke Lokseite) kann die Verwandtschaft zur Traxx-Familie nicht leugnen. Zeichnung und 3D-Cad-Modell: Bombardier





Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Bahnräumer sind Bauteile aus der Traxx-Plattform. Die gezielt überbelichtete Aufnahme lässt alle Details erkennen.



Das Drehzapfenmaß von 10,44 m bezieht sich auf die Lage der Flexicoil-Federn.



Das führende Drehgestell ist rechtsseitig mit PZB-Magneten versehen.

Der Tank für den deutschen Markt fasst aus Gewichtsgründen nur 2780 l. Alternativ werden auch 4000 l Fassungsvermögen angeboten.



Vorn die Kühlluftauslässe, der Doppelauspuff der Vorserie und dann der Bremswiderstand.

Die markanten großen seitlichen Lüfter wirken bereits beim Vorbild filigran.



triebsstunden und die durchschnittliche Belastung der einzelnen Motoren ausgeglichen werden.

Antriebsanlage

In der Traxx DE ME arbeiten vier Powerpacks. Jedem Powerpack ist ein einzelner Kühlturm zugeordnet. Die Kühltürme beherbergen die Wärmetauscher für den Dieselmotor, die Ladeluftkühlung und den Generator.

Die vier Powerpacks, der Stromrichter, die Tatzlager-Fahrmotoren, der Bremswiderstand und die Zugenergieversorgungsanlage bilden den Hauptstromkreis. Die vier Generatoren speisen auf der Eingangsseite des Stromrichters auf den gemeinsamen Zwischenkreis ein. An der Ausgangsseite des Stromrichters sind die Fahrmotorwechselrichter, der Hilfsbetriebeumrichter, der Zugsammelschienenwechselrichter und der Brems-Chopper angeordnet. Als Fahrmotoren kommen vier Asynchronmaschinen zum Einsatz. Sie sind elektrisch auf die Leistung der Mehrmotorenlok abgestimmt. Zum verschleißfreien, generatorischen Bremsen ist die Lok mit einem Bremswiderstand ausgerüstet. Er befindet sich auf dem Mitteldach und kann eine Bremsleistung von 1,6 MW abführen.

Die Hilfsbetriebekreise

Die Traxx DE ME ist mit mehreren elektrischen Hilfsbetriebekreisen versehen. Ein frequenzvariabler AC-Kreis versorgt die Lüfter von Fahrmotoren, Stromrichter, Stromrichterkühler und Bremswiderstand, zusätzlich die Klima- und die Druckluftbeschaffungsanlage sowie weitere Wechselstrom-Verbraucher.

Das 110-V-DC-Bordnetz versorgt sämtliche Kleinverbraucher und Leiteteknikkomponenten, es wird aus der Bordnetzatterie gespeist. Jeder Hilfsbetriebekreis gliedert sich in mehrere Bereiche. Der erste Sektor umfasst die Kühlung mit den Lüftern, inklusive den Kleinlüftern der Rechneinheiten. Ein zweiter Sektor enthält die Energiewandlungssysteme mit Batterieladegerät, Druckluftbeschaffungsanlage sowie die DC/DC-Wandler für die Versorgung der 24-V-Verbraucher von Dieselmotor- und Fahrzeugleittechnik. Im dritten Bereich jedes Hilfsbetriebekreises sind die Komfort- und Betriebssysteme gruppiert, etwa Klimaanlage, Fahrgastinformations- und Videosysteme, Zugfunk sowie Beleuchtung.



Die Motoren von Fahrmotor-, Stromrichterkühler- und Bremswiderstandslüfter sind polumschaltbar ausgeführt und können wie alle anderen Lüfter auf der Lokomotive bedarfsorientiert zu- und abgeschaltet werden.

Leittechnik und Zugsicherung

Die Traxx DE ME ist mit dem Leittechniksystem TraxxControl ausgerüstet. Die Fahrzeugsteuerung besteht im Kern aus der Display Control Processing Unit. Diese Rechneinheit ist das Herz der Lokomotivsteuerung. Mittels verschiedener Bussysteme kommuniziert sie mit weiteren Funktionen. Über den Multifunction Vehicle Bus sind die Antriebssteuerung, die Bremssteuerung, Zugsicherung, Zeitmultiplexe Mehrfachtraktions-, Doppeltraktions-, Wendezugsteuerung (ZMS, ZDS, ZWS) und Frequenzmultiplexe Zugsteuerung angebunden. Displays, Fahrgastinformationssystem und der Wired Train Bus (WTB) sind an das lokale Ethernet-Bussystem angeschlossen. Die Kommunikation zum Wagenzug oder zu weiteren Lokomotiven erfolgt über ZMS oder via WTB und Ethernet-Train-Bus. Unter anderem ist so die Videobildübertragung aus den Wagen zur Lokomotive über mehrere Teilzüge hinweg möglich.

Die Lok ist mit PZB ausgerüstet. Weitere Zugsicherungssysteme, inklusive ETCS System, sind vorgesehen und können nach Bedarf eingebaut werden.

Sonderausrüstungen

Die modulare Bauweise der Traxx DE ME bietet die Möglichkeit, verschiede-

Fabrikneu glänzt 245 006. Neben den Führersraumtüren, zum Fahrzeuginneren zeigend, sind die Gehäuse der Videokameras erkennbar.

ne Sonderausrüstungen aufzunehmen. Zu nennen sind beispielsweise ein zeitgesteuertes Vorwärm- und Startsystem, der Steuerwagenbetrieb der Lok mit Energieversorgung über die Zugsammelschiene aus dem Wagenzug, Parallelspeisung der Zugsammelschiene, eine Brandbekämpfungsanlage oder auch die GPS-Anbindung von EBU-La zur Unterstützung einer energiesparenden Fahrweise. Hierzu gibt das System dem Lokführer Fahrempfehlungen für eine energiesparende Fahrweise in Abhängigkeit von Strecke, Fahrplan und Fahrplanlage.

Ausblick

Natürlich bleibt die Entwicklung nicht stehen. Nicht zuletzt durch ihre modulare Ausstattung ist die Lok ausgezeichnet vorbereitet, um sich weiterzuentwickeln. Maßgeblichen Einfluss darauf werden die Erfahrungen im regulären Streckenbetrieb haben. Hinzu kommt der technische Fortschritt. Das Potenzial der Traxx DE Multi-Engine wird vor diesem Hintergrund weiter wachsen und interessant für den Einsatz in anderen Ländern und Kontinenten. *Karl-Heinz Buchholz* 

Vorgängerin und Nachfolgerin nebeneinander in Kempten. Über den Führerräumen der 245 sind schwarze Anti-Rutsch-Elemente angebracht. Fotos: bz (7), Buchholz (3)





Die BR 245 als H0-Modell von A.C.M.E. und Piko

Doppeltes Flottchen

Gleich vierfach wurde ein Modell der 245 zur Spielwarenmesse 2014 angekündigt, gleich doppelt erreichten uns die Testmuster von A.C.M.E. und Piko schon in diesem Sommer. Da drängt sich ein Vergleichstest durch Bernd Zöllner geradezu auf. Ach ja, damit Sie nicht denken, Sie hätten ein Déjà-vu: Auf der ersten Doppelseite ist das Modell von A.C.M.E. abgebildet, auf der zweiten Doppelseite sehen Sie – der besseren Vergleichbarkeit wegen – die Bilder der Piko-Lok aus identischen Perspektiven.

Auf den ersten Blick machen die H0-Nachbildungen der BR 245 von beiden Herstellern einen überzeugenden Eindruck. Das kantige und wuchtige Erscheinungsbild des Vorbildes wird richtig wieder gegeben, die Proportionen der absolut maßstäblichen Modelle werden gut getroffen.

Bei genauerer Betrachtung offenbaren sich jedoch Unterschiede, die verschiedene Ursachen haben können. Größtes Problem bei der Nachbildung von sehr aktuellen Vorbildern ist, dass es auch bei der Konstruktion von Modellen einen „Redaktionsschluss“ gibt und nicht alle Veränderungen, die beim Vorbild noch während der Erprobungsphase erfolgen, nachvollzogen werden können. Dazu kommt, dass es im Fall der 245 drei Vorserien-Loks gegeben hat, die sich von der Serienausführung in Details unterscheiden.

Das wird bei den Modellen auch deutlich. Während A.C.M.E. mit der

245 003 die letzte Vorserienmaschine ausgewählt hat, welche den Bauzustand von 2012 auf der InnoTrans abbildet, hat Piko mit der 245 006 eine Serien-Lok ausgewählt, die bereits kleinere Unterschiede aufweist. Es ist Piko zudem gelungen, aktuelle Änderungen noch sehr spät einfließen zu lassen.

Das zweite entscheidende Kriterium ist die Produktphilosophie. Während A.C.M.E.-Modelle eher den anspruchsvollen Modellen zuzurechnen sind, die auch einen höheren Preis haben müssen, ist das Piko-Modell in der Produktlinie „Expert“ angesiedelt, die mit dem höchstmöglichen Genauigkeitsanspruch dort Kompromisse sucht, wo sie nicht so deutlich ins Auge springen, aber einen deutlichen Preisvorteil versprechen. Ein Spagat, der nicht immer einfach ist und dessen Vor- und Nachteile im direkten Vergleich mit dem Konkurrenzmodell von A.C.M.E. deutlich werden.

Bei beiden Modellen besteht das Gehäuse aus Kunststoff. Die Nachbildung der grauen, abnehmbaren Dachhauben ist bei A.C.M.E. angeformt, während sie bei Piko aus einem separat angesetzten Teil besteht. Dies hat den Vorteil, dass es getrennt lackiert werden kann und sich so saubere Farbtrennkanten ergeben und im speziellen Fall konnte Piko sogar den vorbildgerechten Spalt mit den Befestigungselementen nachbilden.

Bei beiden Modellen sind die Lüfterräder als Gravur tief im Dachaufbau versenkt zu erkennen und die Abdeckungen in der Dachkontur separat eingesetzt. Die beim Vorbild aus Wellengitter bestehenden kreisrunden Abdeckungen wurden aus geätztem Blech ausgeführt, das bei Piko deutlich feiner ausgefallen ist als bei A.C.M.E.. Dafür hat A.C.M.E. seinem Modell zierliche, als Ätzteil eingesetzte Anhebeösen spendiert, die bei Piko in der Gravur nur zu erahnen sind.

Ein deutlicher Unterschied zeigt sich auch bei den Abgasöffnungen, die beide korrekt sind. Bei A.C.M.E. findet sich die Ausführung der Vorserie, während sie bei Piko der Serienausführung entspricht. Vorbildgerecht silbern lackiert und separat eingesetzt ist bei beiden Modellen die Abdeckung des Bremswiderstands und dessen Luftaustritt. Hier erscheint die Gravur bei Piko einen Tick feiner und vollständiger als bei A.C.M.E.. Deutliche Unterschiede zeigen sich auch bei der Antirutschbeschichtung der Dachflächen. Die beim Vorbild nur gegen das Licht erkennbaren Flächen mit der rauen Oberflächenstruktur wurden von Piko überzeugend umgesetzt, während sie



Die Front der A.C.M.E.-Lok ist vollständig und mehrfarbig detailliert. Ob Scheibenwischer, Griffstangen, UIC-Steckdosen oder Bremsschläuche – alles korrekt nachgebildet. Für die Frontschürzen liegen im Zurüstbeutel Tauschteile mit Aussparungen für den Normschacht bei.

bei A.C.M.E. aus deutlich erhabenen glatten Flächen bestehen. Ganz offensichtlich nachträglich beim Vorbild angebrachte Antirutschbeläge gibt es außerdem nur beim Piko-Modell auf den Führerstandsдächern in vorbildgerechter Anordnung und Lackierung.

Problematisch wird es dagegen bei den Antennen. Die Anordnung von einer Antenne auf dem vorderen Führerraumdach und drei Antennen über dem hinteren Führerraum findet sich richtig nur bei A.C.M.E.. Bei Piko ist es genau anders herum und leider falsch. Unterschiede zeigen sich auch in der Anordnung der Makrofone. Bei A.C.M.E. wurden sie erkennbar zu weit hinten angeordnet.

Besonders prägend für den Gesamteindruck eines Modells ist der Frontbereich. Hier wurde von beiden Herstellern viel Mühe aufgewendet. Die gewölbten Frontscheiben sind beide passgenau eingesetzt und werden von Scheibenwischernachbildungen vervollständigt: Als filigrane und präzise gebogene Ätzteile bei A.C.M.E. und angraviert bei Piko.

Bei genauem Hinsehen erkennt man oberhalb der Frontfenster auch die Fläche des Zugzielanzeigers, hier ist bei Piko nur dessen etwas hellere Fläche hinter der Abdeckung erkennbar. Sämtliche Griffstangen wurden bei beiden Modellen freistehend angesetzt, bei Pikos Serienlok sind sie im Bereich der Kontrastfläche vorbildgetreu weiß, bei A.C.M.E. entsprechen sie ebenso korrekt dem Ablieferungszustand der Vorserie..

Unterschiedlich wurden auch die unteren Stirnlampen ausgeführt. Bei

Die Anschriften entsprechen einschließlich dem fast leeren UIC-Raster exakt dem Vorbild. Die Bedruckung des Tanks ist sehr vielfältig.



Die Drehgestelle entsprechen den TRAXX-Lokomotiven – genau wie das Vorbild auf der InnoTrans zeigt das Modell dieses Provisorium.

Die Gitter über den Lüftern sind feinst geätzt. In der Tiefe erkennt man zudem die Lüfterräder. Auch das Dach ist einschließlich der Bedruckung mehrfarbig ausgeführt.



Über den Führerständen sind die Makrophone und die Antennen farblich abgesetzt. Selbst die Lüfterdüsen im Führerstand wurden farblich hervorgehoben. Außerdem aus dieser Perspektive zu erkennen: Die Trittröste über den Puffern sind durchbrochen nachgebildet.



A.C.M.E. ist die Verglasung einschließlich des farblich nicht ganz passenden Rahmens eingesetzt, bei Piko nur die eigentliche Glasscheibe. Entsprechend der Produktphilosophie sind die UIC-Steckdosen bei A.C.M.E. angesetzt und entsprechen farblich (innen gelb und außen rot) genau der Ausführung, wie das gewählte Vorbild auf der Innotrans gezeigt wurde, während sie bei Piko angraviert und nur an der Front farblich nachbehandelt dem Vorbild entsprechen (innen gelb, außen grau).

Genauso deutlich sind die Unterschiede im Bereich der Puffer. Fein gezätzte, durchbrochene Trittroste des Vorbildes oberhalb der Puffer bei A.C.M.E., dezent gravierte Kunststoffteile dagegen bei Piko. Stark vereinfachen musste man bei beiden Herstellern die tief nach unten gezogene Rahmenabschlussplatte mit der großen Aussparung für die Kupplungsaufnahme, die im unteren Bereich wegen der Modellkupplung in beiden Fällen abgeschnitten wurde. Dazu musste auch der Schneeräumer niedriger ausgeführt werden. A.C.M.E. liefert jedoch einen Schneeräumer in korrekter Höhe für ein Vitrinenmodell mit, an dem sich das fehlende Stück der Rahmenabschlussplatte findet.

Bei A.C.M.E. sind auch filigrane Kupplergriffe unterhalb der Puffer zu finden. Angesteckte, farblich abgesetzte Bremsschläuche für den Anlageneinsatz können gegen gekürzte Ausführungen getauscht werden. Bei Piko finden sich leider wieder nur vereinfachte Gravuren.

Die Seitenwände mit ihren zahlreichen Wartungsöffnungen und Lüftergit-

tern stellten an die Konstrukteure ebenfalls hohe Anforderungen. Unabhängig von Unterschieden durch Änderungen in der Serienfertigung des Vorbildes kann festgestellt werden, dass die Gravuren bei Piko einen Tick dezenter und feiner sind als bei A.C.M.E. Unterschiede ergeben sich bei den großen Wartungsöffnungen für die vier Motoren, die bei der Vorserie unten abgerundet waren und bei der Serie (und nachträglich bei der Vorserie) eckig ausgeführt wurden. In beiden Fällen wurden sie korrekt umgesetzt. Entsprechend unterscheiden sich richtigerweise auch die darüber befindlichen Ansaugöffnungen für die Motorluftansaugung und die Maschinenraumbelüftung.

Eine besondere Herausforderung stellen bei diesem Modell aber die Lüftergitter an den Ansaugöffnungen für die Kühltürme dar. Deren vorbildgerechte Tiefenwirkung ist Piko durch eine ähnliche Ausführung hervorragend gelungen, wenngleich die Maschung sicher etwas gröber ausgefallen ist und eine „Falte“ fehlt. Beim Modell von A.C.M.E. wurde nur die Wellenform dieses Lüftergitters als Gravur dargestellt. Auch wenn die Anzahl der „Falten“ korrekt ist, will sich der optische Eindruck von Tiefe nicht einstellen. Ansonsten entsprechen alle Gravuren bei beiden Modellen den jeweiligen Vorbildern. Dazu gehören z.B. die seitlichen Kameras oder die vertieft angeordneten Einfüllöffnungen für die Sandkästen bzw. den Kraftstoff.

Deutliche Unterschiede gibt es auch bei den Führerraumtüren. Die Türbeschläge haben bei A.C.M.E. fast die

richtige Größe, während sie bei Piko deutlich zu klein ausgefallen sind. Aber nur hier finden sich die bei allen Loks nachträglich angebrachten Griffstangen am unteren Türtrand.

Erwartungsgemäß sind die Handstangen bei A.C.M.E. als Drahtbiegeteil separat angesetzt, bei Piko angraviert und bedruckt – aber nur hier konnte deren Befestigung richtig angedeutet werden.

Beide Modelle verfügen über eine Führerraumeinrichtung ohne Lokführer. Der Farbton wurde bei A.C.M.E. besser getroffen und nur hier sind die von außen gut sichtbaren acht Frischluftdüsen zu sehen.

Bei den Drehgestellen kann A.C.M.E. deutlich punkten. Selbstredend wurden bei beiden Modellen die Radsatzlager mit ihren Lenkern durchbrochen ausgeführt, aber nur bei A.C.M.E. finden sich alle Geberleitungen freistehend. Sogar die Leitungen von den Sandkästen innerhalb des Lokrahmens zu den Drehgestellen sind da. Insgesamt ist die Gravur des Piko-Modells etwas flacher, mit dem Vorteil, dass die Einstiegstritte vorbildgerecht am Lokrahmen angebracht werden. Beim A.C.M.E.-Modell befinden sie sich am Drehgestell. Trotzdem ist das A.C.M.E.-Modell nur für einen Radius ab 420 mm geeignet.

Die Lackierung wurde in beiden Fällen sauber und mit präzisen Farbtrennkanten ausgeführt. Im direkten Vergleich mit dem Vorbild wurde das Verkehrsrot bei Piko besser als beim A.C.M.E.-Modell getroffen, an welchem es merklich heller ist.

Die Beschriftung wurde bei beiden Modellen präzise und typographisch



Am Piko-Modell sind zahlreiche Griffstangen separat ange-setzt. Der Druck diverser Warnaufkleber erfolgte mehrfarbig. Gemäß dem Konzept der Expert-Produktlinie sind die Scheibenwischer am Gehäuse bzw. auf den Frontscheiben graviert. Auch die Brems-schläuche sind ledig-lich als Relief bis zur Unterkante des Puf-ferträgers angedeu-tet.

richtig ausgeführt, inhaltlich entsprechen die Anschriften beider Modelle dem Konstruktionszeitpunkt.

Technik

Bei beiden Modellen besteht der Rahmen aus Zinkdruckguss. Ein Mittel-motor mit zwei Schwungscheiben bei A.C.M.E. und einer bei Piko treibt über Kardanwellen und Schnecken-/Stirn-rad-Getriebe in beiden Drehgestellen alle Achsen an. In beiden Fällen tragen die jeweils äußeren Achsen diagonal je einen Haftreifen.

Die Stromabnahme erfolgt in iden-tischer Weise über Radschleifer von der Rückseite aller Räder. Über Kabel wird die Verbindung zur zentralen Leiterplatte oberhalb des Rahmens hergestellt. Bei A.C.M.E. gibt es noch einen Zwischenrahmen aus Kunst-stoff, der auch die Aufnahme für den Lautsprecher enthält. Bei Piko ist da-für ein separater Kunststoffring auf den Rahmen geschraubt. Auf der Hauptplatine befindet sich auch die Schnittstelle für den Decodereinbau: Bei A.C.M.E. eine 21MTC nach NEM 660, bei Piko wurde eine PluX22 nach NEM 658 verbaut.

Bei A.C.M.E. befindet sich auf der Leiterplatte auch noch ein DIP-Schalter, mit dem das dritte Spitzenlicht und das Schlusslicht wahlweise auf beiden Frontseiten zu- und abgeschaltet werden kann.

Die Frontbeleuchtung liegt direkt hinter den Lampen als LEDs in SMD-Technik auf separaten Leiterplatten. Die elektrische Verbindung mit der Hauptplatine erfolgt jeweils mit vier

Die Anschriften an Rahmen und Tank der Piko-Lok: Auch hier umfasst die Be-druckung sämtliche Details.



Die Drehgestell-seitenwangen an der Piko-Lok. Mit Aus-nahme der Geberlei-tungen an den Achs-lagern zeigt das Teil eine beachtliche Gravurtiefe.

Auf dem Dach der Piko-Lok sind filigrane Abdeckgitter über den Lüfterrädern zu sehen. Ent-sprechend dem aktuellen Zu-stand der Serienlokomotiven wurden auch die Trittwarn-Aufkleber berücksichtigt.



Die Tritte über den Puffern sind bei Piko als strukturierte Kunststoffteile ausgeführt. Dass die Scheibenwischer nur angraviert sind, ist praktisch nur an der Lücke zwischen Fenster und rot lackiertem Teil zu erkennen. Auf dem Dach der Führerstände wurden die Anti-Rutsch-Flächen durch mattschwarze Aufdrucke nachgebildet. Die Türen zeigen zudem die beim Vorbild nachgerüsteten Griffstangen.



Oben: Die Bodenplatten der Drehgestelle sind bei A.C.M.E. geschraubt, bei Piko geklippt.

Links: Verschiedene Abschirmmethoden an den Front-LEDs.

Unten: Die Getriebe der beiden Modelle.

Kabeln, bei A.C.M.E. gibt es zur Verbindung mit der Hauptplatine einen Vielfachstecker, bei Piko sind sie einfach angelötet. Stirn- und Schlussbeleuchtung wechseln mit der Fahrtrichtung, bei A.C.M.E. ist allerdings das dritte Spitzenlicht deutlich zu hell.

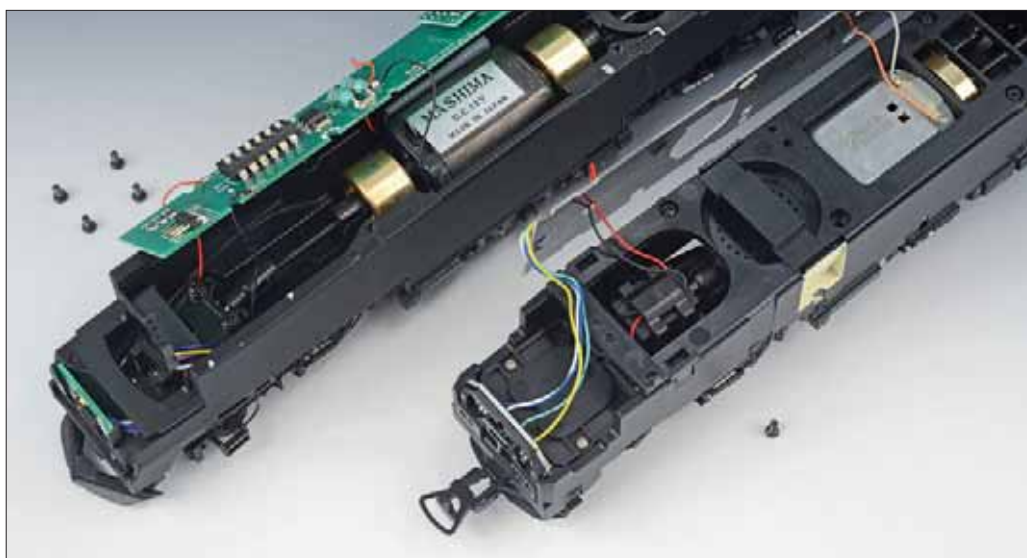
Im Fahrbetrieb haben beide Modelle eine geringe Geräuscentwicklung und unterscheiden sich vor allem in der Endgeschwindigkeit. Sie ist bei A.C.M.E. absolut vorbildgerecht, während Piko wieder einmal deutlich zu schnell ist. Das macht sich dann auch im Auslaufverhalten bemerkbar – trotz unterschiedlicher Ausführung der

Messwerte BR 245 A.C.M.E.

Gewicht Lok:	454 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	218 g
30 ‰ Steigung:	200 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	168 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	160 km/h bei 11,5 V
V _{min} :	ca. 3 km/h bei 0,8 V
NEM zulässig:	208 km/h bei – V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max} :	353 mm
aus V _{Vorbild} :	314 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	135 mA
Volllast:	314 mA
Lichtaustritt:	ab 43 km/h bei 3,5 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	15,7 mm
Länge:	9,7 mm
Art.-Nr. 60420, 2L=, uvP:	€ 176,50
Art.-Nr. 65420, ~ digital, uvP:	€ 201,50



Auf allen Bildern dieser technischen Doppelseite ist links die Lok von A.C.M.E. abgebildet und rechts das Modell von Piko. Dessen Gehäuse wird lediglich von einer einzelnen Schraube gehalten.



Nach Lösen der Hauptplatten kommen bei beiden Modellen sehr ähnliche Antriebskonzepte zutage. Der mittig angeordnete Motor von A.C.M.E. verfügt allerdings über zwei Schwungmassen, die Piko-Schwungmasse hat dafür den größeren Durchmesser. Fotos: MK

Schwungscheiben. Während sich der Auslauf bei A.C.M.E. in einem durchaus üblichen Rahmen bewegt, ist das bei Piko nur der Fall, wenn das Modell auf die vorbildgerechte Geschwindigkeit heruntergeregelt wird.

Die gemessene Zugkraft ist für den vorbildgerechten Einsatz vor Nahverkehrszügen bei beiden Modellen absolut angemessen. Die etwas geringere Zugkraft bei Piko ist in erster Linie auf das geringere Gewicht dieses Modells zurückzuführen und wirkt sich in der Praxis wohl nicht aus. Beide Modelle verfügen über einen kulissengeführten Normschacht.

Die Bedienungsanleitung ist bei A.C.M.E. mehrsprachig und unterstützt die Hinweise für Inbetriebnahme, Wartung und Zurüstung durch Bilder und Grafiken. Piko beschränkt sich bei diesen Hinweisen ausschließlich auf 3D-Grafiken. Die obligatorische Ersatzteilliste ist bei beiden enthalten.

Bei A.C.M.E. ruht das Modell von Schaumstoff umhüllt in einem stabilen Umkarton, während Piko auf den bewährten Faltblister setzt, der von einer Faltschachtel umgeben wird.

Fazit

Beide Modelle entsprechen dem hohen Fertigungsniveau, das heute erwartet wird. Der höhere Preis des A.C.M.E.-Modells ist vor allem durch den höheren Detaillierungsgrad gerechtfertigt. Piko ist es trotz eines geringeren Preises gelungen, durch feinere Gravuren und vor allem durch eine überzeugendere Umsetzung von Details, die auf die Anmutung einen wichtigen Einfluss haben, zu punkten. bz



Messwerte BR 245 Piko	
Gewicht Lok:	418 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	147 g
30% Steigung:	131 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	220 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	160 km/h bei 9,1 V
V _{min} :	ca. 3,6 km/h bei 0,8 V
NEM zulässig:	208 km/h bei 11,5 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max} :	735 mm
aus V _{Vorbild} :	439 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	133 mA
Vollast:	430 mA
Lichtaustritt:	ab 5,2 km/h bei 3,5 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	21,0 mm
Länge:	4,5 mm
Art.-Nr. 52510, uvP:	€ 109,90

Maßtabelle Baureihe 245 in H0 von A.C.M.E. und Piko				
	Vorbild	1:87	A.C.M.E.	Piko
Längenmaße				
Länge über Puffer:	18 900	217,24	217,1	217,5
Länge über Kasten:	17 660	202,99	202,5	203,6
Puffermaße				
Pufferlänge:	620	7,13	7,3	6,95
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,0	20,0
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,1	12,2
Höhenmaße über SO				
Dachaufbauten (Schalldämpfer):	4 256	48,92	49,4	49,1
Breitenmaße				
Lokomotivkasten:	2 977	34,22	34,4	34,6
Breite über Griffstangen:	3 032	34,85	34,4	34,8
Achsstände Lok				
Gesamtachsstand:	12 990	149,31	148,2	149,3
Drehzapfenabstand (virtuelle):	10 390	119,43	117,8	119,4
Drehgestell-Radstand:	2 600	29,89	30,4	29,9
Raddurchmesser:	1 250	14,37	14,4	14,5
Radsatzmaße entsprechend NEM 310				
Radsatzinnenmaß:	—	14,4 _{+0,2}	14,2	14,2
Spurkranzhöhe Treibrad/Laufgrad:	—	0,6 _{+0,6}	0,8	1,2
Spurkranzbreite:	—	0,7 _{+0,2}	0,7	0,9
Radbreite:	—	2,7 _{+0,2}	2,8	3,0

H0-Clubanlage der Magdeburger Eisenbahnfreunde

Komplizierte Doppelnutzung



Das Überführungsbauwerk aus Stampfbeton auf einem der Anlagenteile führt die doppelgleisige Strecke aus dem Bahnhof Magdeburg-Buckau über ein großes Gleisfeld. Auf der Überführung ein Magdeburger S-Bahnzug mit den langen Mitteleinstiegswagen der DR.

Das Gleisnetz der Reichsbahn im Raum Magdeburg musste ab 1974 doppelt genutzt werden: Zu den zahlreichen Reise- und Güterzügen des Nah- und Fernverkehrs kam ein S-Bahn-System, das mit kurzen Zugfolgeabständen die selben Trassen frequentierte. Magdeburger Eisenbahnfreunde gestalteten eine H0-Anlage, die sich dieser komplizierten, betrieblich spannenden Situation widmet, ohne dabei die mit ihr verbundenen Probleme auszusparen.





Die Magdeburger S-Bahn musste sich ihre Gleise mit Reise- und Güterzügen teilen. Der rote Triebwagenzug war ein S-Bahn-Prototyp.

Am 29.09.1974 wurde zwischen Zielitz nördlich und Schönebeck-Salzelmen südlich der Bezirksstadt Magdeburg der S-Bahn-Verkehr aufgenommen. Da man den Betrieb zum größten Teil auf bereits vorhandenen Gleisen abwickeln wollte, hatten sich die vorausgegangenen Baumaßnahmen auf einen 3,3 km langen Streckenabschnitt bei Rothensee und ca. 1 km im Bereich des Hauptbahnhofs beschränkt. Allerdings mussten die Bahnstrecken von Magdeburg Hauptbahnhof nach Zielitz und von Schönebeck nach Schönebeck-Salzelmen elektrifiziert, 13 Bahnsteigkanten von 300 auf 550 mm über Schienenoberkante erhöht und zahlreiche Signalanlagen modernisiert werden.

Da mit der Inbetriebnahme weitere Investitionsmaßnahmen unterblieben, vermochte die neue S-Bahn die in sie gesetzten Hoffnungen nicht erwartungsgemäß zu erfüllen. Auch von einem (ursprünglich geplanten) Ausbau war bald keine Rede mehr. Entsprechend schwierig gestaltete sich der Be-

Großes Foto links: Hochbetrieb im Durchgangsbahnhof Schönebeck-Salzelmen südlich der Bezirkshauptstadt Magdeburg. Bei der weiß-roten E-Lok, seinerzeit gern „White Lady“ genannt, handelt es sich um den Test-Prototyp der späteren DR-Baureihe 243.



Da es in der Magdeburger Börde zahlreiche Nebenbahnen gab, konnte man von der S-Bahn aus in einen Leichttriebwagen der Baureihe 171/172 (Foto oben) oder in einen planmäßigen Personenzug mit einer Diesellokomotive der Baureihe 110 bzw. 112 (Foto unten) umsteigen.





In der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre setzte die DR auch moderne Doppelstock-Einzelwagen DBm ein, die dank der Steuerwagen DBmq in langen Wendezugverbänden liefen.

triebsdienst, nutzte die S-Bahn doch zu etwa 95% Fernbahngleise. Um zu sparen, hatte die DR zudem auf automatische Blocksignale zur Verkürzung der Blockabschnitte verzichtet. Behinderungen zwischen Fern- und S-Bahn waren somit an der Tagesordnung. Die erforderlichen, kurzen Wendezeiten an den Endpunkten führten in vielen Fällen dazu, dass die Lokführer den Führerstand zwar im Laufschrift wechseln mussten, den Fahrplan aber dennoch kaum einhalten konnten. In Extremsituationen wendeten die Züge bereits in Wolmirstedt, anstatt bis nach Zielitz zu fahren, wie es der Fahrplan vorsah. Die Freude der Fahrgäste über diese rationelle Form operativer Betriebsführung hielt sich in Grenzen.

Trotz dieser Unzulänglichkeiten wurde die S-Bahn bis 1990 sehr stark frequentiert. Dazu trug auch die Ausrichtung der Überlandbusse des staatlichen Kraftverkehrs bei, die an wichtigen Umsteigepunkten zur S-Bahn, darunter in Wolmirstedt und Schönebeck, endeten. Weil die ursprünglich vorgesehenen Zugfolgezeiten von zehn Minuten infolge unzureichender Sicherungstechnik nicht realisierbar waren, hatte die DR in Spitzenzeiten des Berufsverkehrs mit überfüllten S-Bahn-Zügen zu kämpfen. An den Wochenenden sorgten der Neustädter und der Barleber See sowie der Kurpark in Schönebeck-Salzelmen für regen Ausflugsverkehr.

Im Vergleich mit anderen S-Bahn-Systemen der DR besaß die Magdeburger S-Bahn für den innerstädtischen Verkehr kaum Bedeutung, da sie eher den Charakter einer Vorortbahn trug. Als nach 1990 der Magdeburger Schwermaschinenbau drastisch zurückging, reduzierte sich auch der Ansturm der S-Bahn-Fahrgäste: Bestand früher ein Zug aus fünf langen Mitteleinstiegswagen, genügen heute zwei Doppelstockwagen.

Ab Mitte der 1970er-Jahre sollten die Wendezüge aus Mitteleinstiegswagen durch elektrische S-Bahn-Triebwagenzüge ersetzt werden. Die modernen, weinroten Prototypen liefen im Test

Dieses große, architektonisch stark gegliederte Stellwerk in kombinierter Klinker- und Fachwerkbauweise entstand (wie sein verputztes Nebengebäude) im Selbstbau.

Zufällige Lokparade vor einer Formsignalgruppe für Züge der Fernbahn. Im Hintergrund (erkennbar am roten Triebwagenzug) die auch von der S-Bahn genutzten Gleise. Hinten eine Diesellok der Baureihe 119, davor eine Dampflok der Baureihe 52, eine Diesellok der Baureihe 110 und vorn, identifizierbar am Mischvorwärmer, eine Rekolok der DR.



Die Straßenunterführung unter den Gleisen des S-Bahnhofs Magdeburg-Buckau ist durchgehend gestaltet, die genieteten Trägerelemente und das Mauerwerk sind vorbildgerecht nachgebildet.

Das Empfangsgebäude des S-Bahnhofs Magdeburg-Buckau (großes Foto unten) imponiert selbst in H0 durch seine Stättlichkeit, auch wenn die gegenüber dem Vorbild reduzierte Größe einen modellbahnerischen Kompromiss darstellt.



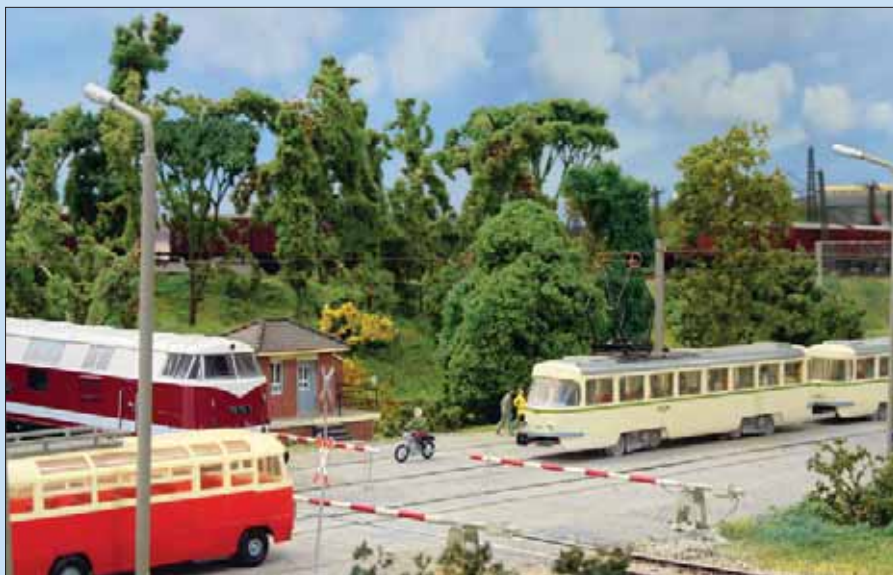
auch in Magdeburg. Zu einer Serienfertigung kam es nicht; man begnügte sich bis Ende der 1980er-Jahre mit den alten Mitteleinstiegswagen. Heute verkehren die S-Bahn-Züge nur noch im 30-Minuten-Abstand. Die politisch tolerierte Vernachlässigung des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Magdeburg lässt Veränderungen kaum erwarten.

Das Modell

Der Anlagenbau begann zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Vorbilds. Vorgesehen war (mit Kompromissen) die Nachbildung markanter Abschnitte. So entstanden der S-Bahnhof Zielitz im Norden Magdeburgs, die Haltestelle Barleber See, die Abzweigstelle Glin-

denberg mit Autobahnbrücke, das Überführungsbauwerk an der Herrenkrug-Brücke, der Personenbahnhof Buckau mit anschließendem Überführungsbauwerk, Teile des Güterbahnhofs Schönebeck sowie der S-Bahnhof Schönebeck. Die Weiterführung nach Schönebeck-Salzelmen ist als Stumpfgleis angedeutet. Zwischen ihm als





Eisenbahn kreuzt Straßenbahn – auch im Netz der Deutschen Reichsbahn durchaus kein alltägliches Bild! Die gepflegte Diesellok der Baureihe 118 (ex V 180) aus DDR-Fertigung begegnet einem zweiteiligen Tatra-Straßenbahnzug aus tschechischer und einem Ikarus-Bus aus ungarischer Fertigung.

Großes Foto unten: Im Stadtgebiet Magdeburgs gab es zahlreiche Brücken, darunter ältere Stahlkonstruktionen für Straßenüberführungen. Man beachte die für Reichsbahnverhältnisse typische Nutzung der Reste eines Güterwagens der einstigen Gattung Oppeln als Geräteschuppen im Gleisfeld. Davor und dahinter Loks der Baureihen 118 und 132.

südlichem und Zielitz als nördlichem Wendepunkt pendelt die S-Bahn, während die Fernbahnzüge über eine geschlossene Streckenführung rollen. Ein drittes Umlaufsystem bedient mit Wendezügen und Triebwagen die Strecke Schönebeck–Barleben über ein verdecktes Stumpfgleis, das an der Abzweigstelle Glindenberg beginnt.

Zeitepoche

Wir entschieden uns zwar für die Siebziger- und Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, ziehen jedoch die zeitlichen Grenzen zugunsten abwechs-

lungsreichen Fahrzeugeinsatzes nicht allzu eng. So wurde die Elektrifizierung weiter vorangetrieben, als dies beim Vorbild der Fall war.

In Buckau gibt es einen Abzweig zum Elbbahnhof, wo nur Güterzüge verkehren. Angeschlossen ist das Gleisnetz des Handelshafens am Wittenberger Platz, das viel Rangierbetrieb ermöglicht. Dieser Bereich wurde nachgebildet, da sich dort unsere Vereinsräume befinden. Im Unterschied zur „übrigen“ H0-Anlage herrscht im Hafen die Gegenwart mit jenen Firmen (und ihren Fahrzeugen) vor, die vor Ort ansässig sind und uns großzügig unterstützen.

Ein wenig Geschichte

Unsere Gründungsversammlung als Arbeitsgemeinschaft (AG) Modellbahn fand am 5. Februar 1975 im Kaliwerk Zielitz statt. Nach vielen Recherchen bei anderen Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modellbahnverbands (DMV) und der Entwicklung eines praktikablen Gleisplans in Zusammenarbeit mit der Reichsbahndirektion Magdeburg begann der Anlagenbau. Als uns im März 1977 die AG „Weinbergsweg“ des DMV besuchte, ließ sich auf drei Teilen Probetrieb realisieren. Im April 1978 wurde der Fernbahnring geschlossen.

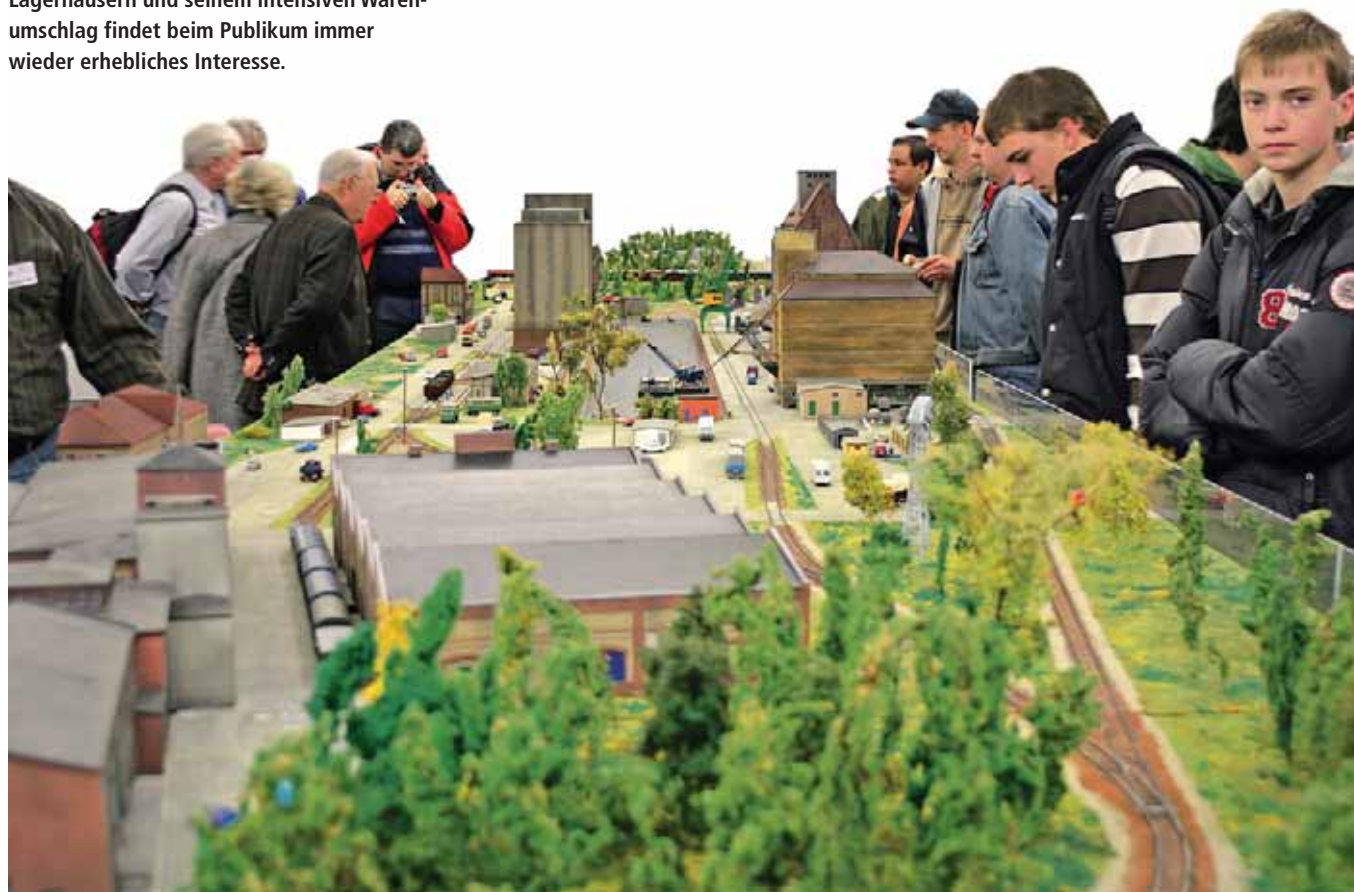


Die Nachbildung des großen Hafenareals und des dortigen Industriegebiets weicht zeitlich zwar von der „übrigen“ H0-Anlage ab, ermöglicht jedoch auch den Einsatz farbenfroher Fahrzeuge verschiedenster Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Gegenwart.

Anlässlich eines Werkstatttages Anfang 1979 führten wir unsere Anlage der Öffentlichkeit vor. Wir hatten es geschafft, zehn Anlagenteile von je 2,4 x 0,8 m im Rohbau sowie ein Gleisbildstellpult nebst Schaltschrank fertigzustellen. Schon damals dachten wir über eine digitale (!) Anlagensteuerung nach.

1983, 1986 und 1987 wagten wir uns auf Ausstellungen. 1990 kündigte uns das Kaliwerk Zielitz die Räume. Die Anlage kaufte Torsten Ehrhardt, der sie noch heute besitzt. Zum ersten Hafenfest Magdeburgs konnte sie 1993 wieder der Öffentlichkeit gezeigt werden. Nach Gründung des Vereins „Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V.“ 1995 und dem Bezug von Räumen im Handelshafen Magdeburg hatten wir wieder ein festes Domizil und nahmen eine Überarbeitung der Elektrik und den Nachbau des Handelshafens als Referenz an unseren Raumgeber, die Hafen GmbH Magdeburg, in Angriff. Die An-

Der Magdeburger Elbhafen mit den großen Lagerhäusern und seinem intensiven Warenumschlag findet beim Publikum immer wieder erhebliches Interesse.





Hohe Getreidespeicher und Lagerhäuser sowie ein fahrbarer Portalkran verleihen dem Hafen eine unverwechselbare Atmosphäre.

Die Anlage war 1997 in Dortmund, 1998 in Leipzig und Köln sowie 2012 in Karlsruhe zu sehen.

Transport, Aufbau und Bedienung

Die Anlagenteile kann man zu einem Transportsystem kombinieren. Zur Aufstellung dienen steckbare Rohrfüße und Verschraubungen. Auch die Verkabelung ist steckbar. Die Aufbauzeit mit vier Helfern beträgt drei Stunden. Die Bedienung erfordert vier Personen, zwei für die Stammanlage, zwei für den Teil Elbbahnhof/Hafen. Sie operieren fast unabhängig voneinander. Zugfahrten zwischen Elbbahnhof und Buckau werden über eine Abhängigkeitsschaltung realisiert. Tritt bei der Bedienung Personalmangel auf, lässt sich der Bereich Saalestraße durch den Fahrdienstleiter des Elbbahnhofs mitbedienen. Bei großen Veranstaltungen stocken wir den Personalbestand um zwei Anlagenbediener auf. *Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V.* 



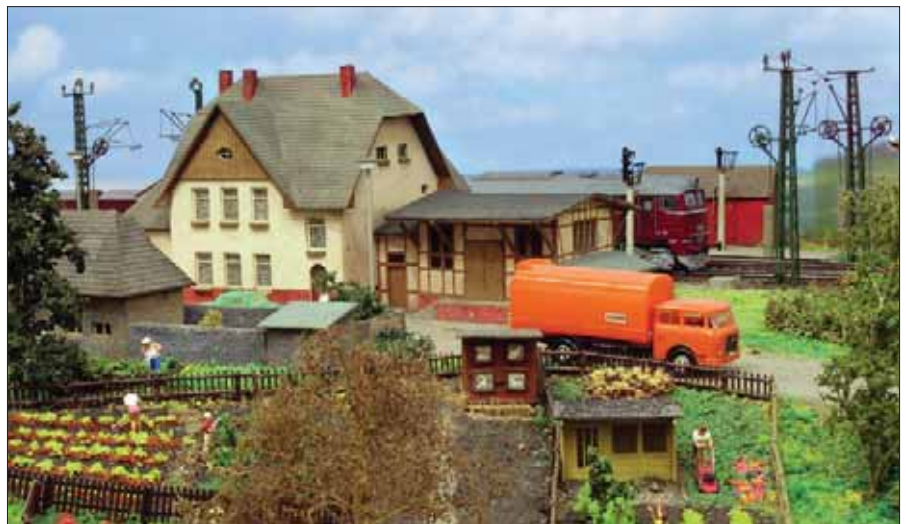
Die alte Hubbrücke erlaubt natürlich auch größeren Schiffen die Zufahrt zum Hafenbecken.



Große Vorrattanks für Erdöl, hohe Mauern und schützende Erdwälle sowie zwei- und vierachsige Kesselwagen weisen auf die immense Bedeutung hin, die dieser Rohstoff für zahlreiche Industriebetriebe der einstigen DDR-Bezirksstadt Magdeburg besaß.



Oben: Dieser Rundschuppen ist nur für kurze Rangierloks gedacht, die u.a. im Bereich des Öltanklagers eingesetzt werden. Die kleine, manuell bewegbare Drehscheibe reicht völlig aus, um die Maschinen drehen und an ihre Plätze im Schuppen „bugsieren“ zu können. Lokführer und Rangierer beraten offenbar gerade die anstehenden Arbeiten.



Rechts: Eine für die Industriestadt Magdeburg und ihre Eisenbahn recht typische Szenerie: Gepflegte Kleingärten inmitten ausgehnter Bahnanlagen, hier in der Nähe eines älteren Empfangsgebäudes mit angebautem Fachwerkgüterschuppen. Fotos: Horst Meier



Fröhliche Zecher gibt es überall. Ob die Gruppe den Heim-sieg ihres Fußball-clubs (vielleicht des 1. FCM?) oder die Ankunft des S-Bahn-Prototyps 280 005-0 feierte, lässt sich 2014 nur noch schwer sagen.

Der Anfang des vergangenen Jahrhunderts deutlich zunehmende Güterverkehr erforderte kräftige Rangierlokomotiven, denn die damals in den Rangierdienst abgeschobenen leichten Streckenloks und die kleinen C-gekuppelten Tenderloks kamen mit den wachsenden Zuglasten nicht mehr zurecht. Es war Zeit für spezialisierte schwere Rangierloks wie die bayerischen R 4/4, die hier porträtiert werden sollen.



Mobilisierend: R 4/4 vom Tenderlokspezialisten Krauss

Kraftvoller Rangierbock

Die zunehmende Verlagerung des Rangiergeschäfts zum Ende der 1890er-Jahre in Verschiebebahnhöfe veränderte auch die Anforderungen an die Lokomotiven. Bis Anfang des vergangenen Jahrhunderts wurden die Güterzüge in den jeweiligen Bahnhöfen für ihre Weiterfahrt aufgelöst und passend zusammengestellt. Das war zeit- und personalaufwendig, zumal der Güterverkehr ständig zunahm. Außerdem erfolgte das Rangiergeschäft mit den Zugloks, die auch die Wagen zu den Ladestellen verschoben bzw. dort abholten.

Das Zusammenstellen der Güterzüge konzentrierte man zunehmend auf Rangier- bzw. Verschiebebahnhöfe. Unter Nutzung von Ablaufbergen ersparte man Zeit und Personal. Allerdings erforderte dies zugkräftige, gut beschleunigende Lokomotiven, um die länger und schwerer werdenden Züge zu bewegen.

Die damals aus dem Zugdienst ausgeschiedenen B-gekuppelten Loks waren mit ihrem geringen Reibungsgewicht und den großen Treibrädern jedoch ungeeignet. Sie konnten weder große Zuglasten befördern noch zügig

beschleunigen. So mancher Lokführer wird wohl damals kräftig geflucht haben, weil seine Lok nur mit Mühe den Zug von der Stelle brachte.

So bedurfte es auf Dauer für diese Aufgabe leistungsfähigerer Lokomotiven. Tenderloks wie die bayerische R 3/3 waren mit den zum Teil bis zu 1000 t schweren Zügen überfordert. Vierfach gekuppelte Maschinen mit einem höheren Reibungsgewicht sollten den Rangierdienst mobilisieren.

Krauss aus München lieferte zwischen 1913 und 1915 neun vierfach gekuppelte Tenderloks an die bayerischen Pfalzbahnen. Dort sollten die Loks auf dem neu entstandenen Rangierbahnhof Einsiedlerhof bei Kaiserslautern eingesetzt werden. Erst im Sommer 1918 wurden weitere Loks beschafft, um auch die Rangierbahnhöfe im rechtsrheinischen Bayern zu versorgen.

Das Vorbild der Minitrix-Maschine 92 2043 präsentiert sich hier Ende 1943 nach einer Hauptuntersuchung. Sie gehörte damals zum Bw Ludwigshafen.

Foto: Carl Bellingrodt, Archiv MIBA

Im Bw München Hbf wartet die 92 2049 mit abgedeckter Esse am 15.8.1951 unbenutzt auf ihr weiteres Schicksal.

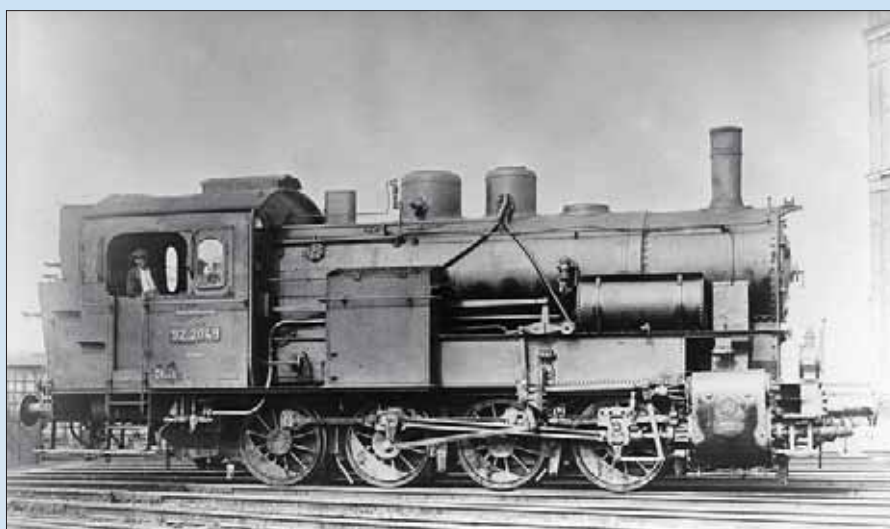
Foto: Dr. Günter Scheingraber



Die R 4/4 entstand als Nassdampflokomotive und zeigte die typischen Bauartmerkmale des Münchener Tenderlokspezialisten Krauss. Markant war der Wasserkasten, der zwischen Rahmen und Langkessel angeordnet war und noch zwischen den Rahmenwangen in den Blechrahmen ragte. Weniger auffällig, jedoch typisch war die Steuerung mit einer geraden Schwinge; diese war in der Herstellung einfacher.

Der Kessel war mit 2800 mm über Schienenoberkante recht hoch angeordnet. Dampfdom und Sandkasten hatte man bei den bis Ende 1919 gelieferten Loks unter einer Verkleidung zusammengefasst. Die letzten neun gelieferten Loks zeigten sich mit getrenntem Dampfdom und Sandkasten. Zudem erhielten die letzten Loks statt des gekrümmten Füllstutzens kastenförmige Einfüllbehälter, die das Fassungsvermögen noch vergrößerten.

Die Krauss-Loks bewährten sich im schweren Vershubdienst. Auch lange Güterzüge meisterte die robuste Tenderlokomotive mühelos. Erst mit der 92 2024 schied am 19.10.1961 in Nürnberg die letzte schwere Rangierlokomotive ihrer Art aus dem Betriebsdienst aus. gp 



Ausgesprochen geräumig präsentiert sich der Führerstand der BR 92.20. Auffällig ist der Wassereinfüllkasten bei den letzten neun Maschinen. Allen gemeinsam waren die Luftbehälter neben dem Kessel auf dem Wasserbehälter mit dem typischen Trittbrett oben drauf.

Foto: H. Maey, Slg. Asmus

Das Foto zeigt die auf der Hafenbahn in Regensburg im Februar 1954 rangierende 92 2017. Neben der Maschine mit der gemeinsamen Verkleidung für Dampf- und Sanddom bietet das Motiv allerlei Anregung für eine interessante Umsetzung ins Modell.

Foto: Gottfried Turnwald (Slg. Andreas Knipping)





Robustes Arbeitstier: BR 92.20 von Minitrix in N

Stark und geschmeidig

Rangierloks hinterlassen im Hinblick auf Betriebssicherheit und Langsamfahreigenschaften nicht immer den besten Eindruck: Kurze Achsstände und fest im Rahmen gelagerte Radsätze sprechen gegen eine befriedigende Betriebssicherheit. Was die bayerische Rangierlok bietet, offenbart der MIBA-Test.

Das Rangieren bereitet so lange Freude, wie sich die Lok aktiv am Regler bei zügiger und besonders bei gemächlicher Rangierfahrt auch über Weichenstraßen steuern lässt. Anhalten, an- und abkuppeln und wieder anfahren sind das tägliche Geschäft. Besonders letzteres ist eine Herausforderung. Nicht selten steht die Lok so „dumm“ auf einer Weiche, dass die Räder einer Seite in der Luft hängen und das einzige Rad mit Gleiskontakt auf dem isolierten Herzstück steht und keinen Strom bekommt. Da helfen Schwungmassen kaum weiter.

An diesem Punkt trennt sich in Sachen Betriebssicherheit die Spreu vom Weizen. Daher war dies die erste Testdisziplin, in der sich die Minitrix-Tenderlok beweisen musste. Und das tat sie auf den unterschiedlichsten Weichen ver-

schiedener Hersteller und auch auf meiner Kleinanlage mit kleinen Radien und leichten Kurvenüberhöhungen. Selbst im Schleichgang beim „Herantasten“ an anzukuppelnde Waggon fuhr sie ohne Beanstandung. Damit hatte sie den ersten Teil der Eignungsprüfung als Rangierlok bestanden.

Das Modell

Mit ihrem hochliegenden Kessel und dem recht geräumigen Führerhaus wirkt die vierachsige Tenderlok nicht nur beim Vorbild recht wuchtig. Auch das Modell erscheint groß und stattlich; die nicht minder leistungsfähige preußische T 13 (BR 92.5) erscheint dagegen klein und zierlich.



Bild links: Mit ihrem hochliegenden Kessel kommt die 92.20 sehr wuchtig daher.
Fotos: gp

Auch vor einem Güterzug wirkt die Maschine durch den hochliegenden Kessel und das große Führerhaus wuchtig.

Bei genauerem Hinschauen stellt man allerdings fest, dass die Tenderlok auch eine zierliche Seite hat,

nämlich die der vielen angravierten und auch angesteckten Details. An dieser Stelle möchten wir auf das Kurzporträt der R 4/4 verweisen, da die Lok in zwei sich unterscheidenden Ausführungen gebaut wurde und diese auch in Modellvarianten verwirklicht wurden.

Unser Testexemplar gehört zur letzten Serie mit getrenntem Dampf- und Sanddom sowie seitlichen Wassereinfüllbehältern. Diese stehen frei auf dem Umlauf mit nachgebildeten Deckeln. Auch die Luftbehälter sind extra aufgesteckte Teile. Den Kessel ergänzen angesteckte Sandfallrohre, Griff- und Stellstangen, Ventile, Generator und



Die beiden mittleren Radsätze haben kleinere Spurkränze, um einen vorbildgerechten Achsstand zu ermöglichen.

Der Blick von schräg oben offenbart einige am Kessel angesetzte Details. Auch die Kessel auf dem Umlauf sind gesteckt.



Dampfpfeife. Korrekt ist die Darstellung des Zweifachspitzenlichts, wie sie die 92.20 bis zum Ende ihrer Dienstzeit bei der DB trug.

Der geringe Achsstand machte es erforderlich, die Spurkränze der beiden mittleren Radsätze zu schwächen, was aber der Betriebssicherheit keinen Abbruch tut. Vorbildgerecht besitzt nur die Treibstange eine Nut, die rot ausgelegt ist. Insgesamt hinterlässt die Steuerung einen zierlichen Eindruck. Der üppige Zylindermittenabstand macht die 92.20 breiter als notwendig, wodurch es im Bereich von Ladestraßen und -rampen mehr als knapp werden

könnte. Die Pufferbohlen sind zwar mit Löchern zum Zurüsten von Bremsleitungen versehen, jedoch liegen keine (!) Zurüstteile bei.

Technik

Der hoch im Führerhaus liegende Präzisionsmotor treibt über ein Schneckenstirnradgetriebe alle Radsätze über eine Kette von Zahnrädern an. Die Radsätze liegen mit einem winzigen Höhenspiel im Rahmen. Dabei drücken die Spurkranzschleifer von oben auf alle Radsätze und sorgen für ausreichend elektrischen Kontakt.



Der beim MIBA-Besprechungsmuster integrierte Lokdecoder reagiert sowohl auf DCC- als auch auf Selectrix-I- und -II-Steuerbefehle. Auch auf konventionellen Gleichstromanlagen ließ sich die Lok sehr feinfühlig fahren, was für eine gute Konstellation aus Decoder und Antrieb spricht.

Messwerte BR 92.20 (Digitalversion)

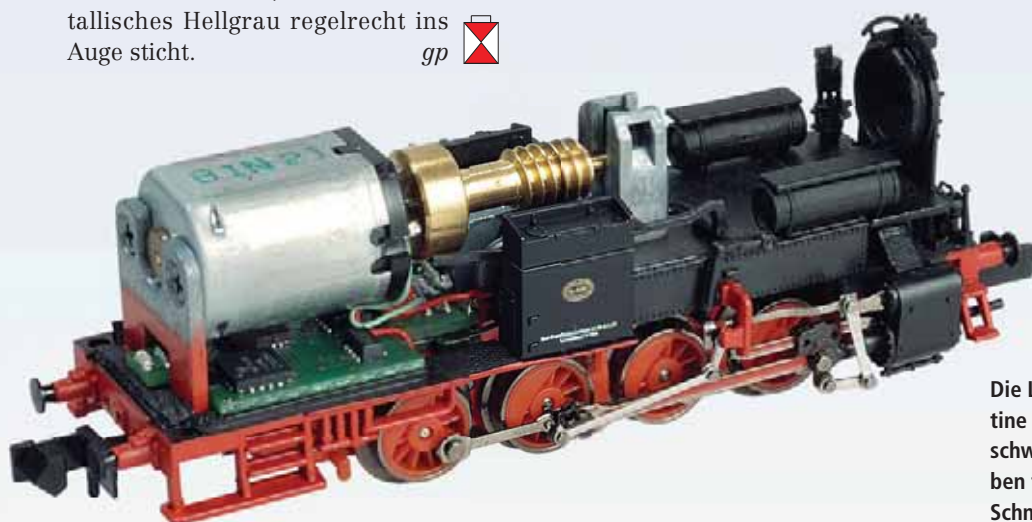
Gewicht:	54 g
Geschwindigkeiten (Leerfahrt, digital)	
V _{max} :	65,2 km/h bei FS 28/28
V _{Vorbild} :	45 km/h bei FS 24/28
V _{min} :	ca. 0,8 km/h bei FS 1/28
(V _{min} :	ca. 0,5 km/h bei FS 1/126)
Geschwindigkeiten (Leerfahrt, analog)	
V _{max} :	95,2 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	45 km/h bei 6,9 V
V _{min} :	ca. 0,2 km/h bei 4,0 V
Zugkraft	
Ebene (mit 180°-Gleisbogen R 2):	84 Achsen
Stromaufnahme, analog (inkl. Beleuchtung):	
Leerfahrt:	ca. 48 mA
Vollast (Schleudernde Räder):	ca. 58 mA
Auslauf (V _{Vorbild} bei 45 km/h):	ca. 7 mm
Auslauf (V _{max}):	ca. 23 mm
Lichtaustritt (analog):	ab 6,9 V bei 45 km/h
Antrieb	
Motor:	1
Schwungmasse:	3,2 x 7,6 mm (L x Ø)
Haftreifen:	–
Schnittstelle:	integrierter Decoder
Kupplung:	KK-Kulisse mit Normschacht
Art.-Nr. und uvP:	
Art.-Nr. 12417 (DB-Lok mit Decoder)	€ 199,95
Art.-Nr. 12264 (Ep.-I-Lok, analog)	€ 159,95

Maßtabelle BR 92.20 von Minitrix in N

	Vorbild	1:160	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	11 042	69,1	70,6
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 591	28,7	29,6
Kesselmitte:	2 800	17,5	18,3
Breitenmaß			
Führerhaus:	2 810	17,7	18,05
Zylindermitte:	2 120	13,2	16,3
Achsstände			
Gesamtachsstand:	4 500	28,125	27,9
Pufferbohle zur Kuppelachse 1:	2 395	14,97	15,35
Zwischen den Kuppelachsen (jeweils):	1 500	9,375	9,3
Kuppelachse 4 zur Pufferbohle:	3 047	19,04	19,45
Raddurchmesser			
Treib- und Kuppelräder:	1 216	7,6	7,3
Puffermaße			
Pufferlänge:	650	4,1	4,0
Puffermittenabstand:	1 750	10,9	11,0
Höhe über SO:	1 040	6,5	7,2
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	7,4 _{min} + 0,1	7,4
Radbreite:	–	2,2 _{min}	2,2
Spurkranzhöhe:	–	0,9 _{max}	0,9

Ein ausgeglichenes Fahrverhalten ist eine der Stärken des Modells; es lässt sich sehr feinfühlig fahren. Dabei sind zwei Dinge besonders hervorzuheben: Die extremen Langsamfahreigenschaften im Analogbetrieb mit Decoder und die ausgesprochen hohe Zugkraft, zumal die Lok keine Haftreifen besitzt. Sie schleppte auf unserer Testanlage einen Zug mit 84 Achsen, der sich aus unterschiedlichen Waggons verschiedener Hersteller zusammensetzte.

Zum Schluss: Wer eine betriebssichere und zugkräftige Rangierlok sucht, ist mit der BR 92.20 gut beraten. Zudem überzeugt sie mit ihrem Detailreichtum. Wenig ansprechend ist der „dicke“ Motor im Führerhaus, der durch sein metallisches Hellgrau regelrecht ins Auge sticht. gp 



Das Bild zeigt die ursprüngliche Ausführung der R 4/4 mit der ovalen Verkleidung, die Dampf- und Sanddom einfasst, den gebogenen Wassereinfüllstützen auf dem Wasserkasten und der etwas dickeren Originallesse. Auch ist die Dachpartie anders gestaltet. Zudem fehlt der Kohlenkastenaufsatz.

Die Lokdecoderelektronik ist auf der Lokplatte untergebracht. Darüber, scheinbar schwebend, ist der Motor mit zwei Schrauben fixiert. Das Wellenende jenseits der Schnecke ist zusätzlich gelagert.

DIE NEUE MODELLBAHN-BIBLIOTHEK

In den Bänden der neuen Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildge-rechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcovereinband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfo-tos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen. Sichern Sie sich die ersten drei Bände!

nur
€ 19,95
je Band



Brücken, Mauern und Portale

Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage. Der dritte Band der „Modellbahn-Bibliothek“ widmet sich den vielfältigen Eisenbahn-Kunstbauten, die eine Bahnstrecke begleiten und prägen. Ausgehend von Vorbildsi-tuationen wird die Umsetzung von Brücken und Überführun-gen, von Stützmauern und Tunnelportalen ins Modell gezeigt.

Best.-Nr. 581316



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokezeit bis heute

Best.-Nr. 581304



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

Best.-Nr. 581305

Die „Metropolitan“-Garnituren der DB AG in Vorbild und L.S.Modell

Erstklassig vom Rhein zur Elbe

Er galt als einer der komfortabelsten Züge auf Deutschlands Schienen. Der silberne Metropolitan verkehrte von 1999 bis 2004 zwischen Hamburg und Köln, danach im ICE-Farbkleid auf vielen anderen Strecken. L.S.Models hat den Zug nun in H0 umgesetzt, was Sebastian Koch veranlasst, Vorbild und Modell näher vorzustellen.



Es gibt Züge, die durch ihr Design legendär wurden. Der Metropolitan ist als moderner Zug sicherlich ein Kandidat. Die klaren Linien mit durchgehendem Fensterband und die sehr hochwertige Inneneinrichtung geben ihm jedenfalls das Zeug dazu. Mit der silber-orangefarbenen Farbgebung fiel der Zug jedenfalls auf, auch wenn er so nur von 1999 bis 2004 zwischen Hamburg und Köln pendelte. Seit 2005 kehrt die Garnitur im weiß-roten Farbkleid von DB Fernverkehr.

Entstanden ist der Zug durch eine Initiative der Deutschen Bahn AG, hochwertige Verbindungen für den Geschäftsreiseverkehr anzubieten. Dem Flugverkehr

wollte man in diesem zahlungskräftigen Segment Konkurrenz machen. Dazu gründete man 1996 die „Metropolitan Express Train GmbH“ als hundertprozentige Tochter der DB AG. Ziel war es, das neue Marktsegment zu entwickeln und zu betreiben. Potenzialanalysen identifizierten die Verbindung zwischen Hamburg und Köln als aufkommenstärkste.

Man diskutierte den vollständigen Umbau von bestehenden Reisezugwagen oder die Anpassung von im Bau befindlichen ICE 2-Garnituren. Realisiert wurden zwei siebenteilige Wagenzüge, gebaut von Fahrzeugtechnik Dessau AG. Für das Design des Zuges zeichnete gmp-Design verantwortlich.

Beim Metropolitan wurden alle Wagen der 1. Klasse zugeordnet, man unterteilte diese aber in die Bereiche „Office“, „Silence“ und „Club“. Die Inneneinrichtung der Bereiche war entsprechend angepasst. Arbeiten konnte man in der „Office“-Zone. Hier war beispielsweise der Handy-Empfang verstärkt und ein Fax-Service eingerichtet. Der „Club“-Bereich war für die Reisenden gedacht, die nicht nur arbeiten wollten. Hier waren zwar auch Steckdosen und verstärkter Handy-Empfang vorhanden, es gab aber auch eine Bar, einen Raucherbereich und Sonderabteile für Kinder und Rollstuhlfahrer. Viel Ruhe versprach man den Reisenden im „Silence“-Bereich.

Die Silhouette des Zuges war sehr schlicht und gekennzeichnet durch das gerade Fensterband mit dem großen orangefarbenen Logo (Foto oben). Foto: DB AG / Spielhofen

Seit 2005 fahren die Metropolitan-Garnituren in weiß-rot als ICE auf verschiedenen Strecken.

Am 2. Oktober 2013 konnte ICE 1005 von Berlin-Gesundbrunnen nach München unterhalb der Dornburger Schlösser fotografiert werden. Im Vergleich zum IC verzichtete man beim Kopf des Steuerwagens auf die graue Umrandung der Frontscheibe. Foto: sk



Hier gab es Radioprogramme am Sitz, sowie Decken und Kissen vom Service-Personal. Die Inneneinrichtung des gesamten Zuges war also sehr hochwertig und komfortabel. Alle Sitze bestanden aus Leder, die Wände waren mit schweizerischem Birnbaumholz und gebürstetem Stahl gestaltet.

Wagenkonstruktion

Die 14 Wagen sind in fünf verschiedenen Bauformen erbaut und basieren auf den Konstruktionsgrundlagen der ICE 2-Mittelwagen. Sie wurden jedoch nicht aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt, sondern in Stahlleichtbauweise. Mit 26,4 m verfügen die druckertüchtigten und nur in Deutschland zugelassenen Wagen über die Standardlänge von Personenwagen.

Die Wagen waren zu zwei identischen siebenteiligen Garnituren über Kurzkupplungen verbunden, die nur zu Wartungsarbeiten getrennt wurden. Nur an den Außenseiten der Endwagen sind herkömmliche Zug- und Stoßvorrichtungen vorhanden. Das eine Ende bespannte eine Lok der Baureihe 101, am anderen Ende sah man einen Steuerwagen vor. Dieser erhielt den Steuerkopf und den Führerstand, wie er damals an IC-Steuerwagen verbaut wurde. Fahrgastraum und Führerraum sind durch einen kleinen Maschinenraum getrennt. Es ist ein separater Zustieg für den Führerraum vorhanden.

Die einzelnen Wagen hatten für ihre jeweiligen Einsatzzwecke unterschiedliche Inneneinrichtungen und Wagenkastenkonstruktionen. Die meisten Wagen besaßen je Seite auch nur eine Einstiegstür, was für den Einsatz zwischen Köln und Hamburg genügte, denn an den Zwischenstationen Essen und Düsseldorf war je nach Fahrtrichtung nur ein Zu- oder Ausstieg möglich.

Für die Verkehre des Metropolitan zweigte man damals im Bau befindliche Lokomotiven der Baureihe 101 ab. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h und einer Leistung von 6400 kW waren die Loks für den schnellen Fernverkehr geeignet. Mit 101 130 und 131 wurden zwei Loks passend zum Metropolitan-Einsatz in Silber lackiert.

Die Loks wurden auch technisch angepasst. Dies umfasste die Ausrüstung des Bordrechners für den Zugbus der

101 130, das Vorbild des Modells von L.S. Models, als Zuglok des ICE 1005 von Berlin-Gesundbrunnen nach München Hbf



101 131 war neben 101 130 eine der beiden in Silber lackierten Loks des Metropolitan.

Seit 2000 trugen die Loks an den Fronten anstelle des Logos das der DB AG. Hier wartet der Zug in Köln Hbf auf die Abfahrt (oben).



Von 1999 bis 2005 waren die Garnituren im Metropolitan silber lackiert. Auf dem Bild oben ist der Zug am Morgen des 14. Mai 2004 auf dem Weg nach Hamburg, Hp Duisburg-Schwenk.

Als ICE nach München am 18. August 2013 in Ludwigsfelde (links)





Die Lok hat an der den Wagen zugewandten Seite ebenso wie die Wagen eine sechspolige Kupplung zur Strom- und Datenübertragung innerhalb der Garnitur (links). Wagen 1 besitzt an einem Ende einen normalen Übergang, während die anderen Übergänge Faltenbalg-imitate der Bauart Hübner sind (rechts).



Wie beim Vorbild sind zwischen Lok und dem Endwagen herkömmliche Zug- und Stoßvorrichtungen nachgebildet. Im Modell muss die Verbindung aber über die sechspoligen Kupplungen erfolgen.

Alle Fotos: S. Koch

Wagen. Über diese Datenleitung konnten von der Lok und vom Steuerwagen die selektive Türfreigabe und die wichtigsten Funktionen der Wagen gesteuert werden. Auch konnten alle Zustände und Diagnoseinformationen vom Zug abgefragt werden. Als Rückfallebene rüstete man die rot lackierten 101 124 und 126 ebenfalls mit diesem Zugbus aus. Wurde der Metropolitan von anderen Loks gezogen, war die Bedienung von der Lok nicht mehr möglich.

Metropolitan-Einsätze

Der Metropolitan nahm seinen Betrieb am 1.8.1999 zwischen Hamburg und Köln auf. Streckenbedingt wurde um Instandhaltungskosten zu sparen die Höchstgeschwindigkeit des Zuges von 220 auf 200 km/h reduziert. Aufgrund schlechter Fahrgastzahlen änderte man zum 1.9.2001 das Marketingkonzept und führte in Form der Kategorie „Traveller“ die 2. Wagenklasse ein. Dazu

wurden je Garnitur zwei Wagen umgebaut und mit einer 2+2 Bestuhlung versehen. Deshalb verkehrten die Züge im Sommer 2001 nur fünfteilig. Umgebaut wurden die Wagen 1 und 5, die fortan als Wagen 1 und 2 eingereiht waren. So waren die Züge bis zum Fahrplanwechsel am 11.12.2004 eingesetzt, als das Angebot eingestellt wurde.

Seitdem laufen die Züge im ICE/IC-Verkehr. Dazu erhielten sie die DB AG-Logos an den Seiten, Zugzielanzeiger in den Türen und Reservierungsschilder über den Sitzen. Im Frühjahr 2005 erfolgte die komplette Umlackierung in das weiß-rote Farbkleid. Dabei setzte man die Höchstgeschwindigkeit auch wieder auf 220 km/h herauf.

Als ICE wurden die Züge 2005 zwischen Köln und Berlin, danach als IC zwischen Berlin, dem Ruhrgebiet sowie zwischen Leipzig und Dresden eingesetzt. 2006 erreichten die Züge auch Frankfurt am Main, Hannover und Hamburg. Bis 2009 liefen sie in mehr-

Zugbildung des Metropolitan (Betriebszustand 2001-2004)

Wagen 1	Wagen 2 (bis 2001: Wagen 5)	Wagen 3
Bauart: Apmz ^{116.0}	Bauart: Apmz ^{116.1} (bis 2001: Apmz ^{116.4})	Bauart: Apmkz ^{116.6}
„Traveller“	„Traveller“ (bis 2001: „Office“)	„Office“
Großraum 2+2 Bestuhlung	Großraum, 2+2-Bestuhlung	Großraum, 2+1-Bestuhlung
Set 1: Art.-Nr. 16041	Set 2: Art.-Nr. 46043	Set 2: Art.-Nr. 46043



täglichen Umlaufplänen zusätzlich auch Stuttgart und Mannheim an. 2009 bis 2011 fuhren sie wieder als ICE auf der Strecke Berlin Südkreuz–Hamburg Altona. Ab Sommer 2011 wurden einige Züge nach Leipzig und München durchgebunden. Seit 2012 bedienen die beiden Garnituren als ICE die Relation zwischen Berlin-Gesundbrunnen und München Hbf. Ihre Maximalgeschwindigkeit von 220 km/h konnten die Wagen als Metropolitan nie ausfahren, dies gelang ihnen erst als ICE auf den Schnellfahrstrecken.

Modell von L.S.Models

Lange mussten die Modellbahner auf den Metropolitan in H0 warten. L.S.Models realisierte den Zug nun in einer hochwertigen Ausführung. Anfangs ist er in Silber mit dem orangefarbenen Metropolitan-Logo erhältlich. Die Ausführung im weiß-roten ICE-Look soll folgen. Zum Test stand die Grundpackung mit 101 130, Steuerwagen (Wagen 7) und Traveller-Wagen (Wagen 1), sowie zwei Erweiterungspackungen zur Verfügung.

Durch Abspreizen der Wagenkästen lassen sich diese vom Unterboden abnehmen. Spezielle Spreizwerkzeuge liegen bei und erleichtern so die Demontage. Den Zugpackungen liegen Luftschläuche und Tritte zum Nachrüsten und weitere Kleinteile als Ersatzteile bei.

End- und Steuerwagen besitzen an den Enden herkömmliche Puffernachbildungen, während alle anderen Wagen nur über die sechspolige Kupplung verbunden werden. Durch den Traveller-Wagen ist die Einsatzzeit des Modells auf die Zeit ab September 2001 des Metropolitan-Vorbildes bestimmt. Die Beschriftungen der Wagen ist entsprechend angepasst und auch die Inneneinrichtung des Traveller-Wagens



Die 101 im Metropolitan-Look wirkt auch im Modell sehr edel. Sie besitzt unzählige ange-setzte Details und vorbildgerecht bedruckte Radscheibden (oben).

Die Drehgestelle der Wagen entsprechen dem Vorbild bis ins Detail. Die Radsätze verfügen über Bremsscheiben auf der Welle.



Am Beispiel des Traveller-Wagens ist die filigrane Inneneinrichtung mit der korrekten 2+2-Bestuhlung zu erkennen. Die Gepäckablagen sind in den Wagenkästen nachgebildet. Alle Lichtplatinen verfügen über separate Prozessoren (Pfeil).



verfügt über die 2+2-Bestuhlung. Korrekt sind demzufolge auch die DB AG-Logos an den Stirnseiten von Lok und Steuerwagen nachgebildet.

Die Lackierung und Bedruckung der Testmodelle war tadellos. Ein Blickfang sind die korrekt umgesetzten Inneneinrichtungen. Alle Wagen bilden ihre Vorbilder in puncto Fenster- und Türanordnung sowie Inneneinrichtung exakt nach. Die mehrfarbigen Stühle, Tische und Raumteiler entsprechen dem

Vorbild genauso wie die Bar- und Bistrobereiche. Aus sehr fein geätztem Neusilberblech liegen den Wagen die Nachbildungen der Seitenwandverkleidungen aus gebürstetem Stahl bei. Sie können eingesteckt werden. Hierbei sollte ein Verbiegen der Metallteile vermieden werden, da dies die Montage der Gehäuse erschwert.

An den Führerständen von Lok und Steuerwagen sind die Sonnenschutzrollos und die Führerpulte nachgebil-

Wagen 4

Bauart: Apmz^{116.4}

„Office“

Großraum, 2+1-Bestuhlung

Set 2: Art.-Nr. 46043

Wagen 5 (bis 2001: Wagen 2)

Bauart: Apmz^{116.2}

„Silence“

Großraum, 2+1-Bestuhlung

Set 3: Art.-Nr. 46044

Wagen 6

Bauart: Apmkz^{116.6}

„Club“

Großraum, 2+1-Bestuhlung

Set 3: Art.-Nr. 46044

Wagen 7

Bauart: Apmbzf^{116.8}

„Club“

Großraum, 2+1-Bestuhlung

Set 1: Art.-Nr. 16041



det. Aufstiegstritte und Leitern aus Metall zeugen ebenfalls von der Wertigkeit der Modelle.

Die Drehgestelle nach Bauart SIG sind korrekt mit sehr vielen separat angesetzten Bauteilen wiedergegeben. Die Radsätze bestechen durch lackierte Radscheiben und korrekt angeordnete Radbremsscheiben auf den Radsatzwellen.

Triebzugkonzept

Beim Vorbild sind die vier Loks der BR 101 speziell für den Metropolitan mit Zug-Bus und Steuerungsmöglichkeiten für alle Zugsysteme ausgerüstet. Auch hier blieb L.S.Models dem Vorbild treu. Im Modell ist der Zug formal ein Trieb-

zug: Lok und Steuerwagen sind nur zusammen einsetzbar. Dazwischen kann man beliebig viele Wagen anordnen. Im Betrieb nimmt immer nur das führende Fahrzeug den Strom auf. Dies kommt dem Einsatz auf automatisierten Anlagen zugute. Über Kupplungen mit sechspoligen Steckverbindungen werden Strom und digitale Steuerbefehle durch den gesamten Zug übertragen.

Zur Digitalisierung ist in der Lok eine 21-polige Schnittstelle vorhanden, für Sounddecoder und Lautsprecher ist die Lok bereits vorbereitet. Durch die Nummerierung auf den Wagen und die elektrischen Steckverbindungen ist die korrekte Reihung des Wagenzuges leicht im Modell umzusetzen.



Die Wagen sind kurzgekuppelt. Die Türanordnungen unterscheiden sich bei den einzelnen Wagen. An den Drehgestellen der Bauart SIG sind die vielen angesetzten Bauteile zu erkennen.



Schriftart und Farbton des Logos sind vorbildgerecht. Die Details und die Bedruckung der unteren Wagenverkleidungen dürften jeden Wagentechniker begeistern. Sie sind richtig angeordnet und korrekt wiedergegeben.



Die Gesichter des „MET“ sind im Modell genauso markant wie im Vorbild.

Bei der elektrischen Verbindung zwischen Lok und allen Wagen handelt es sich ebenfalls um einen Zug-Bus. Über den Digitaldecoder in der Lok steuert man nicht nur alle Funktionen der Lok, sondern auch die umfangreichen Lichtfunktionen der Wagen. Die serienmäßig vorhandenen und mit LEDs bestückten Lichtplatinen in den Wagen besitzen jeweils einen Prozessor, der die Steuerbefehle aus der Lok verarbeitet und jede LED einzeln ansteuert. So sind die komplexen Einschaltprozeduren der Innenbeleuchtung, Führerstandslicht im Steuerwagen sowie Fern- und Abblendlicht schaltbar. Im Analogbetrieb lässt sich die Innenbeleuchtung der Wagen mit einem Magneten über den Dächern schalten. Das technische Konzept der Lok entspricht der in MIBA 5/2014 getesteten Lok. Einziger Unterschied ist die elektrische Kupplung zum Wagenzug.

Fazit

Die Wartezeit auf das seit längerer Zeit angekündigte Modell resultierte aus dem mehrmaligen Konstruieren der elektrischen Kupplungen und Unterböden. Als Resultat erhält der Modellbahner nun aber ein technisch solides Konzept mit sehr guten Laufeigenschaften. Preislich bewegt sich der Metropolitan in dem heute für hochwertige Personenwagen üblichen Segment.

Für den Kaufpreis erhält man aber nicht nur einen exzellent nachgebildeten Zug. Vielmehr sind die technischen Möglichkeiten durch die Übertragung digitaler Signale und ihre Verarbeitung durch Prozessoren in jedem einzelnen Wagen voll ausgenutzt, sodass die Garnitur auch mit den Digitalfeatures sehr vorbildgerecht betrieben werden kann.

Sebastian Koch



Kurz + knapp

- Metropolitan in H0
- L.S.Models
- erhältlich im Fachhandel
- Set 1: (Lok 101 130, Wagen 1 + 7)
Art.-Nr. 16041
€ 449,99 €
- Set 2: (Wagen 2 + 3 + 4)
Art.-Nr. 46043
€ 274,95
- Set 3: (Wagen 5 + 6)
Art.-Nr. 46044
€ 184,95



Langmesser-Modellwelt

Ihr Landschaftsbau-Material vom Profi. Jetzt im online-shop bestellen.
 Wir bauen selbst mit den Produkten und liefern Ihnen umgehend fast alles direkt ab Lager.
 z.B. ... Langmessers Silikonformen der Extraklasse, Baumrohlinge u.v.m.
 z.B. ... miniNatur/Silhouette, Model Scene, minitec, Vallejo und viele andere Marken.

Wolfgang Langmesser Am Schronhof 11 www.langmesser-modellwelt.de Tel.: 02156/109389
 47877 Willich info@langmesser-modellwelt.de Fax: 02156/109391

**SILKONFORMEN
FÜR DEN STRASSENBAU
MIT GIPS**
Kopfsteinpflasterplatz
vorbildgerecht

stangel
MODELLBAHNBau
www.stangel.pl

Gebäude-
modelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.westend-ludwig.de
 Pfaff + 50667 Kain • Tel.: 0321 / 15072-0
 Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte
 Fachbuchhandlung für Eisenbahnmodelle im 1. Stock

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin
**MODELLBAHN
UMSCHAU**
 Im Internet auf www.bahnwelt.tv



Polák CZ Generalvertretung für Deutschland
modellbahn-schildhauer
www.mbs-dd.com Tel: 0351 27979215
 Händleranfragen (D) erwünscht! DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81

AM Anlagenplanung
M Modellbahnanlagen
D Dioramenbau
 Seit 1998
 Guido Kiesel
 Erkersreuther Str. 15 • Plößberg
 95100 Selb
 Tel./Fax: 09287/1475 • Funk 0171/6143868
 eMail: g.kiesel-amd@fichtelgebirge.org
www.modelleisenbahnbau.de

Modellbahntechnik
 Frank Minten • Bachstr. 135 • 41747 Viersen
 Tel./Fax: 0 21 62 / 35 68 92
www.modellbahntechnik-minten.de
 e-mail: info@modellbahntechnik-minten.de

Erleben Sie Technik am Modell:

- Erstellung von Gleisplänen
- Dioramen und Anlagenbau
- Erstellung von Brücken bzw. Gleiswendel
- Zubehör: Exklusive Modellbäume
- Digital: Decodereinbau Lenz + ESU-SOUND

Infoblatt kostenfrei, Katalog € 3,50 in Briefmarken!

Modelltechnik – Modellbahnen Inhaber: Lars Hempelt
Neuer Standort:
 Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
 Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
 Anlagenbau • Digitalservice • Reparaturen
 Vor-Ort-Service • An- und Verkauf • Versand



AM-MODELLBAU
 Professioneller Anlagenbau und
 individuelle Planung

- stabiler Rahmenbau
- perfekte Gleisverlegung
- hochwertiger Landschaftsbau
- praxisgerechte digitale Steuerung
- Einrichtung zukunftsorientierter Software
- außergewöhnliche und einfallsreiche Lösungen

Tel.: 02923/9729361 • Fax: 02923/9729360
www.am-modellbau.de

**HAEGER
LASERCUT**

Wir schneiden und entwickeln Modelle nach Ihren Vorgaben.
 Kontaktieren Sie uns unter:
info@haeger-lasercut.de

www.Beckert-Modellbau.de
 Geberggrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 48
 eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder
 Nach Wunsch in allen
 Spurweiten!
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 3,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

MONDIAL Vertrieb
 Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostede
 Tel. 0 49 34 / 8 06 72 99 • Fax: 0 49 34 / 9 10 91 62

**SYSTEME
LAUER**
 Elektronik für die Modellbahn

Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Sie müssen kein Profi sein . . . Jeder Laie kommt sofort zurecht!
 Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.
 Schattensystemsteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.
 Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.
 Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

Ätztechnik
 Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche von 0,1 bis 0,8mm,
 beidseitig m. Fotolack beschichtet und mit Schutzfolie abgeklebt,
 Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, viele Messingprofile,
 Ätzteile für Baugrößen Z, N, TT, H0, 0,
 Miniaturketten, Auftragsätzen
 nach Ihrer Zeichnung

Ausführlicher
und informativer
Katalog gegen € 5,- Schein
oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
 Internet: www.saemann-aetztechnik.de Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Digital-Profi werden!

Mit unseren preiswerten
Fertigmodulen und Bausätzen für
die Digitalsysteme
Märklin-Motorola und DCC:
**Märklin-, LGB-, Roco-,
 Lenz-Digital, EasyControl,
 ECoS, TWIN-CENTER,
 DiCoStation, Intellibox!**

Digital-Neuheiten von LDT:
 - 1-DEC-DC und M-DEC: 4-fach
 Decoder für einspurige und moto-
 rische Antriebe jetzt auch als
 Fertiggerät im Gehäuse.
 - Digital-Profi werden: Das Buch für
 Einsteiger und Fortgeschrittene.
 Fordern Sie unseren Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken an!

Littfinski DatenTechnik - LDT
 Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
 Tel.: 04122/977 381 Fax: 977 382
www.ldt-infocenter.com

**Ihr VGB-Vertriebspartner in
Regensburg**

Bahnhofsbuchhandlung
 im Hauptbahnhof Regensburg

VGB-
Vollpro-
gramm!

VGB
(VEREINIGTE GLEISBAHNER)

**Airbrush-Kurse für Modellbahner
mit Fachbuchautor
Mathias Faber**
Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

Qdecoder
 die Alleskönner

zum Beispiel für Signale:

- Z1-16 **Signal** für bis zu 8 Signale 54,95 €
- Z2-8 **Signal Neu** jetzt auch für Multiplex-Signale geeignet 39,95 €
- F0-8 **Signal** Miniausführung zur Montage am Signal 34,95 €

für alle Lichtsignaltypen
 als Einziger vorbildgerecht bis ins Detail

Interessant? Wenden Sie sich an Ihren Fachhändler oder fragen Sie uns.

www.qdecoder.com
www.qdecoder.ch
 0351/47942250



Selbstentladewagen Otmm 61 von Lenz in 0

Rationell entladen

Selbstentladewagen für den Transport von Schüttgütern gehören seit Ende der 1950er-Jahre zum typischen Erscheinungsbild der Güterzüge. Daher dürfen diese offenen Güterwagen der Sonderbauart auf keiner Anlage fehlen. Mit dem Otmm 61 bietet Lenz Passendes zum Einstellen in Güterzüge und zum Beleben von Ladestraßen.

War das Beladen von offenen Güterwagen mithilfe von Kränen, Baggern und Rutschen noch rationell, so ließ sich das Entladen nur in mühseliger Handarbeit oder mit technisch aufwendigen Kippvorrichtungen bewerkstelligen. Im Rahmen zunehmender Rationalisierung sollte das Entladen von Schüttgütern einfacher und schneller zu erledigen sein. Wichtig war dabei auch die Forderung, ohne zusätzliche Einrichtungen an jeder Ladestraße rationell entladen zu können.



Waggons mit trichterförmigem Laderaum boten sich als Lösung an. Grundsätzlich keine neue Erfindung, gab es solche Waggons doch schon zu Länderbahnzeiten. Ab Mitte der 1950er-Jahre entstanden verschiedene Typen von Selbstentladewagen als Neukonstruktionen oder auf Fahrwerken vorhandener Güterwagen.

Für sein Modell wählte Lenz den Otmm 61, der auf dem Fahrwerk des nicht mehr benötigten Omm 37 entstand. In den AW Kaiserslautern und Weiden entstand ab 1960 die stattliche Anzahl von 3 550 Exemplaren des Otmm 61. Beim Umbau erhielten die Fahrwerke Doppelschakengehänge.

Den Wagenkasten übernahm man vom Otmm 57, je-

doch mussten wegen der Doppelschakengehänge die Auslassöffnungen in Richtung Mitte „rutschen“ und die schwenkbaren Rutschenverlängerungen schmaler gehalten werden.

Parallel zum Otmm 61 bietet Lenz noch den fast baugleichen Otmm 64 an. Er besitzt eine andere Seilhakenkonsole und einen anderen Innenanstrich.

Das Modell

Mit Rundschiebern zum Öffnen und schwenkbaren Rutschenverlängerungen stellt der Otmm 61 ein Funktionsmodell dar. Für das fernbediente Entladen ist die Konstruktion jedoch nicht ausgelegt. Vielmehr geht es hier um die Darstellung von Szenarien und auch sicherlich darum, ein besonderes Mo-



Die Struktur der Gitterroste von Trittstufen und Bühne sind nachgebildet, jedoch nicht durchbrochen dargestellt. Fotos: Gerhard Peter



Die Mechanik der Rundschieber funktioniert leichtgängig, sodass sich über die Hebel die Schieber problemlos öffnen lassen.



dell anzubieten und so zu zeigen, was machbar ist.

Die Rundschieber lassen sich über die Hebel auf der Bedienerbühne öffnen und schließen. Im Gegensatz zum Vorbild ist die Bedienwelle aus einem Stück, sodass die Schieber auf einer Seite nicht getrennt, sondern nur gemeinsam bewegt werden können. Die Rutschenverlängerungen lassen sich hingegen einzeln herausklappen.

Neben diesen funktionellen Details überzeugt der Selbstentlader mit „luftigem“ Fahrwerk und Aufbau. Beide gewähren Ein- und Durchblicke. So erkennt man z.B. beim Blick durch die mittige ovale Öffnung auch die beiden zwischen den Entladetrichtern angebrachten Verstärkungsbleche. Auch im Laderaum wurden die zusätzlichen

Stützen nachgebildet, die beim Vorbild jene Bleche stützen, die die Ladeöffnung einfassen.

Neben den vielen beweglichen Teilen überzeugt das Modell mit einer Menge weiterer angesteckter Details am Aufbau und auch am Rahmen wie Griffstangen, Schlussscheibenhaltern, Leitern sowie Konsolen für Lösezug, Bremszylinder, Luftbehälter und dergleichen mehr. Bremssteller der KE-G-Bremse und Zettelkasten sind angraviert.

Während der Aufbau aus Kunststoff besteht, wurde das Untergestell aus Metall gefertigt. Zusätzliches Gewicht bekommt der Wagen noch durch die Radsätze. Zum Schluss sei noch auf die matt gehaltenen, dunklen Radscheiben hingewiesen, die sehr zum positiven

Erscheinungsbild beitragen. KK-Kulisen, Federpuffer und nachrüstbare Bremsschläuche sind Standard. Lackierung und Beschriftung wirken akkurat.

Fazit: Der Otm 61 gehört zweifellos zu den Güterwagen, die man haben muss. Sei es, weil die Bauart in großen Stückzahlen vertreten war, oder weil der Selbstentlader durch seine Bauart und die modelltechnische Umsetzung einfach Klasse ist. *gp* 

Kurz + knapp

- Selbstentladewagen
- Art.-Nr. 42152-01 (Otm 61) € 139,-
- Art.-Nr. 42152-03 (Otm 64) € 139,-
- Hersteller: Lenz Elektronik



Ein Blick unter den Wagen offenbart die detailreiche Bremsanlage und die Mechanik der beweglichen Rutschenverlängerung.



Auf der der Bühne abgewandten Seite beherrscht die durchgehende Leiter die Ansicht. Die Blattfedern zeigen einen unbeladenen Wagen.



EJ-Sonderausgabe 2/2014
DB-Baureihe V 60
 92 Seiten im DIN-A4-
 Format, Klammerbindung,
 über 140 Abbildungen
 Best.-Nr. 531402

DB-V 60: **Fleißige Rangierloks**

Von 1955 bis 1964 nahm die Deutsche Bundesbahn 942 Stangen-Diesellokomotiven des Typs V 60 für den leichten und mittleren Rangierdienst in Betrieb. Zum vielfältigen Aufgabengebiet gehörte auch die Beförderung leichter Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen sowie der vereinzelter Einsatz im Personenzugdienst.

**Eisenbahn
 JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
 EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Lokomotor VL in 0

Brawas Breuer

Brawa hat nun den heiß erwarteten Breuer-Traktor an den Fachhandel ausgeliefert. Der kleine Rangiermeister reizt nicht nur mit seinem markanten Aussehen, sondern auch mit seiner Digitalausstattung.

Ein Hingucker der besonderen Art ist der Lokomotor VL schon – sowohl in natura wie auch im Modell. Die wenigen Details am Gehäuse wie Lüfterklappen und Fensterrahmen mit Nietdarstellung sind sauber graviert und nicht mit Farbe zugesotzt.

Das wichtigste Utensil des Traktors, seine Kuppelvorrichtung, ist aus Kunststoff angesetzt. Der Wiegebalken für die Puffer und die Kupplungsösen sind beweglich, aber nicht in der Höhe verstellbar. Am Stempel zum Abstützen der Waggon (Erhöhung des Reibungsgewichts durch den Waggon) lässt sich ein Kupplungsschild für die Hakenkupplung montieren.

Der Motor mit kleiner Schwungmasse ist in Fahrzeugmitte am tiefsten Punkt des Fahrwerks untergebracht. Von hier aus treibt er über eine Kette

von Zahnrädern die beiden Achsen an. Diese werden von Achsschenkeln geführt, die durch Spiralfedern abgefedert sind. Die Federkraft drückt bei Gleisunebenheiten z.B. im Weichenbereich das entsprechende Rad weiterhin aufs Gleis, um eine sichere Stromabnahme zu gewährleisten. Dank Metallfahrwerk und -gehäuse bringt der Rangierzweig satte 251 g auf die Waage.

Zwischen Motor und Boden des Führerstands ist die Elektronik untergebracht, bestehend aus einer Lokplatine mit Next18-S-Schnittstelle und Speicherkondensatoren. Ausgestattet ist der Breuer mit einem Sounddecoder von Doehler & Haass, der sowohl über eine erstklassige Regelung verfügt wie auch über einen ansprechenden Sound (16 Bit, 8 Kanäle). Neben einigen Fahrzeuggeräuschen wie Dieselmotor, Hupe

(!) und kratzenden Bremsgeräuschen lassen sich noch die Fahrzeuglampen und die Führerstandsbeleuchtung schalten. Mit dem Modell kann man langsam und sicher rangieren. Fährt man mit Geräusch, kommt erst der Dieselmotor auf Touren, bevor sich das Rangiergerät in Bewegung setzt.

Fazit: Das Rangieren bereitet dank der Betriebssicherheit besondere Freude. Das Kuppeln mit dem Doppelhaken von Lenz bereitet allerdings Probleme. Die realistische Akustik des Traktors rundet das Ganze ab. 

Kurz + knapp

- Breuer Lokomotor VL
- Art.-Nr. 31001 € 349,90
- Brawa, erhältlich im Fachhandel



Waggons mit Hakenkupplung können mithilfe eines Kupplungsschilds gekuppelt werden.



Motor und Elektronik benötigen nur den Platz unterm Führerstand.



Jeder Achslagerschenkel ist über eine Spiralfeder abgefedert.
Über eine Zahnradkette im Schenkel des Achslagers erfolgt der Antrieb. Fotos: gp

Laufende Veranstaltungen

Jeden Samstag Fahrten mit der Mansfelder Bergwerksbahn ab **Benndorf** 15 Uhr. Info: Mansfelder Bergwerksbahn (Anschrift s.u.)

Täglich außer Montag: Fahrten mit dem Vulkan-Expreß zwischen **Brohl-Lützing** am Rhein und **Kempenich-Engeln** in der Eifel. Info: IG Brohltalbahn-Schmalspureisenbahn (Anschrift s.u.)

Jeden Sonn- und Feiertag: Ausflugszüge im südlichen **Rheinland-Pfalz**. Info: Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd, www.vrn.de, www.der-takt.de, www.rnn.info.de

bis 05.10.2014

Große Sonderausstellung zur Verkehrs- und Kommunikationsgeschichte im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 **Ratingen** (Hösel), Bahnhofstr. 62. Info: Oberschlesisches Landesmuseum, info@oslm.de, www.oslm.de

Juli 2014

27.07.2014

Fahrttag der personenbefördernden Gartenbahn in 01445 **Radebeul**, An der Jägermühle/Mühlweg, 11–17 Uhr. Info: Minibahnclub Dresden, gartenbahndd@gmx.de, www.minibahnclub-dresden.de

27.07.2014

Ammersee-Dampfbahn von **Augsburg** nach Schondorf und Utting am Ammersee oder von **Utting** zum Bahnpark Augsburg sowie Dampfzug und Betrieb auf der Mini Bahn Augsburg (11–17 Uhr). Info: Bahnpark Augsburg, www.ammersee-dampfbahn.de, www.bahnpark-augsburg.eu

August 2014

01./08./15./22./29.08.2014

Brunch-Fahrt mit dem Vulkan-Express ab **Brohl/Rhein** 9.30 Uhr nach Engeln. Info: IG Brohltalbahn-Schmalspureisenbahn (Anschrift s.u.)

02.08.2014

Nachtfahrt mit Grillabend in 09456 **Annaberg-Buchholz**, Louise-Otto-Peters-Str. 15, 13–22 Uhr. Info: Annaberger MEV „Oberes Erzgebirge“ e.V., gartenbahn-frohnau@web.de, www.gartenbahn-frohnau.de

02.08.2014

Gedenkfeier gegen 12 Uhr für alle Freunde der Regensburger Straßenbahn am Lokomotiv-Bockerl-Denkmal im **Regensburger Stadtteil Stadtamhof**. Anschließend Mittagessen sowie Bilder- und Filmvortrag (ab ca. 14 Uhr) in der Gaststätte „Spitalgarten“. Info: Rudolf Rieß, Flanderstr. 21, 93057 Regensburg, Tel. 0941/4662066

02./03.08.2014

Fahrtage bei der Pollo-Museumseisenbahn ab **Mesenberg** bzw. ab **Lindenberg**. Info: Prignitzer Kleinbahnmuseum, Lindenberg 7, 16928 Groß Panitzsch (Prignitz), www.pollo.de

02./03./09./10./16./17.08.2014

Modellbahnausstellung in Vogelsang, 19395 **Plau am See**, 10–17 Uhr. Info: Karow-Lübzer MBC, <http://modellbahnclub-karow.de>

03.08.2014

Ausstellung „Krieg auf Schienen – Eisenbahner und Eisenbahnen in den Weltkriegen“ in 48727 **Billerbeck**, Gerleve 1, 15–18 Uhr. Info: Alter Bahnhof Lette, Eisenbahnmuseum, www.bahnhof-lette.de

03.08.2014

Fahrttag bei der TEG auf Spur II in 01279 **Dresden**, Kipsdorfer Weg 1, 14–18 Uhr. Info: Tolkewitzer-Eisenbahn-Gesellschaft, www.eisenbahntermine.info. Bei unklarem Wetter Anfrage unter Tel. 0351/2521725

03./10./15.08.2014

Ammersee-Dampfbahn von **Augsburg** nach Schondorf und Utting am Ammersee oder von **Utting** zum Bahnpark Augsburg sowie Dampfzug und Betrieb auf der Mini Bahn Augsburg (11–17 Uhr). Info: Bahnpark Augsburg, www.ammersee-dampfbahn.de, www.bahnpark-augsburg.eu

08./09.08.2014

Tage der langen Züge auf der großen H0-Modulanlage in den Räumen der Missionsgemeinde **Weinstadt/Endersbach**, Bahnhofstr. 64, schräg gegenüber dem Bahnhofsparkplatz, 20–23/10–16 Uhr. Info: Modellbahngruppe Endersbach, www.modellbahngruppe-endersbach.de

09.08.2014

30 Jahre MEC Tarp: Betrieb auf den 3 Anlagen im Clubheim in 24852 **Egge-**

bek, 12–17 Uhr. Info: MEC Tarp, Tel. 04609/1281, www.mec-tarp.de

09./10.08.2014

Fahrbetrieb auf der Spur-0-Modelleisenbahnanlage in der „Erlichtmühle“ **Heidenau**, August-Bebel-Str. 26 (direkt an der B 172), 10–16 Uhr. Info: Modelleisenbahnclub „Müglitztalbahn“ Heidenau e.V., www.mec-heidenau.de

10.08.2014

Frühstücksfahrt mit dem Vulkan-Express ab **Brohl/Rhein** 9.30 Uhr nach Engeln. Info: IG Brohltalbahn-Schmalspureisenbahn (Anschrift s.u.)

10.08.2014

Karl-May-Fahrt. Sonderzüge mit historischen Schmalspurfahrzeugen ab **Radebeul Ost** bzw. **Radeburg**. Info: Traditionsbahn Radebeul (Anschrift s.u.)

16.08.2014

Mit Bahn, Bus und Schiff durch die Eifel **ab/bis Duisburg, Düsseldorf und Köln** nach Düren. Info: DGEG Bahnreisen GmbH (Anschrift s.u.)

17.08.2014

Mit Bus und Bahn durchs Oberbergische Land **ab/bis Düsseldorf**. Info: DGEG Bahnreisen GmbH (Anschrift s.u.)

16./17.08.2014

Internationale Modelldampftage bei der Mansfelder Bergwerksbahn in **Benndorf**. Info: Mansfelder Bergwerksbahn e.V. (Anschrift s.u.)

22.08.2014

Unbekannte **Schweiz**. Reise in die Nordwestschweiz, den Jura und ins Berner Oberland. Info: DGEG Bahnreisen GmbH (Anschrift s.u.)

23.08.2014

1. Sommerfest im „Biergarten mit Gleisanschluss“, Am Güterbahnhof 5, 05028 **Hof** (bei den Schrebergärten gleich bei der Eisenbahnbrücke beim Q-Bogen), 14–21 Uhr. Info: MEC Hof, winkler@mec-hof.de, www.mec-hof.de

23./24./30./31.08.2014

Modellbahnausstellung in Vogelsang, 19395 **Plau am See**, 10–17 Uhr. Info: Karow-Lübzer MBC, <http://modellbahnclub-karow.de>

24.08.2014

20 Jahre TEG auf der Gartenbahnanlage in 01279 **Dresden**, Kipsdorfer

Weg 1, 13–21 Uhr. Info: Tolkewitzer-Eisenbahn-Gesellschaft, www.eisenbahn-terme.info. Bei unklarem Wetter Anfrage unter Tel. 0351/2521725

30.08.2014

Zuckertütenfahrt. Sonderzüge mit historischen Schmalspurfahrzeugen ab **Radebeul Ost** bzw. **Radeburg**. Info: Traditionsbahn Radebeul (Anschrift s.u.)

30./31.08.2014

Großes Modelleisenbahnfest anlässlich 65 Jahre MEHEV-Anlage im **Hamburg Museum**, Holstenwall 24, 10–18 Uhr. Info: Modelleisenbahnverein Hamburg (MEHEV), www.mehev.de

31.08.2014

Fahrttag mit Dampfbetrieb auf der personenbefördernden Gartenbahn in 01445 **Radebeul**, An der Jägermühle/Mühlweg, 11–17 Uhr. Info: Minibahnclub Dresden, gartenbahndd@gmx.de, www.minibahnclub-dresden.de

31.08.2014

Dixieland-Fahrt. Sonderzüge mit historischen Schmalspurfahrzeugen ab **Radebeul Ost** bzw. **Radeburg**. Info: Traditionsbahn Radebeul (Anschrift s.u.)

31.08.2014

Modellbahn-, Auto- und Spielzeugtauschmarkt im „Haus der Modellbahn“ in 08058 **Zwickau**, Crimmitzschauer Str. 16, 9–14 Uhr. Info: Modellbahnclub Zwickau e.V., www.mbc-zwickau.de

Anschriften

DGEG Bahnreisen GmbH, Postfach 102045, 47410 Moers, reisen@dgeg.de, www.dgeg.de

IG Brohltalbahn-Schmalspureisenbahn, Kapellenstr. 12, 56651 Niederrissen, Tel. 02636/80303, Fax 02636/80146, bueror@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de

Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. 034772/27640 (Mo–Fr 7–14 Uhr), Fax 034772/30229, mansfelder@bergwerksbahn.de, www.bergwerksbahn.de

Traditionsbahn Radebeul e.V., Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. 0351/2134461, Fax 0351/2134464, verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de



Seit einigen Wochen spielen die unverwundlichen RegioShuttles der Südthüringen-Bahn ihren unbestreitbaren Vorzug aus, die alten Steilstrecken hinauf zum Spitzkehrenbahnhof Rennsteig zu bezwingen – eine kleine Sensation! Foto: Mario Hacker

Schiene und Straße – Fahrzeugtreffen zum 110-jährigen Streckenjubiläum der Rennsteigbahn am 23. und 24.08.2014

110 Jahre wird sie alt, die Rennsteigbahn im Thüringer Wald, die einst als Zahnradbahn zwischen Ilmenau im Norden und Schleusingen im Süden des Gebirges gebaut und betrieben wurde. Mit ihren Steigungen von 60 Promille (1:16,6) fasziniert sie ihre Besucher nach wie vor – Modellbahner natürlich ganz besonders. Zum Jubiläum veranstalten die „Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig“ e. V. eine Ausstellung historischer Straßen- und Schienenfahrzeuge auf dem bzw. am Spitzkehrenbahnhof Rennsteig, begleitet von Sonderfahrten auf den Steilstrecken: auf der Nordrampe über Stützerbach mit modernen RegioShuttles und auf der Südrampe über Schleusinger Neundorf mit einem Zug aus „Donnerbüchsen“ hinter der Steilstreckenlokomotive 213 339. Selbstverständlich laden die Thüringer zum Genuss ihres wohl bekanntesten Exportartikels ein: Es gibt frische, duftende Rostbratwürste!

Ort: Bahnhof Rennsteig, Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld
Info und Fahrplan: Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e. V., www.rennsteigbahn.de, Telefon: 036782/70666

Auf dem Bahnhof Rennsteig kann man in die uralten „Donnerbüchsen“ am Zughaken der historischen Steilstreckendiesellokomotive 213 334 umsteigen. Foto: Stephan Rieche



Die Kasseler Straßenbahn

Ulrich Fröberg

144 Seiten; 31 Farb- und 231 Schwarzweiß-Fotos; 5 Streckenskizzen; Format A5; Broschüre, € 19,80; Sutton Verlag, Erfurt

In einem Bildband dokumentiert Ulrich Fröberg die lange Geschichte der Kasseler Straßenbahn, die bereits 1877 begann. Zum damaligen Zeitpunkt war Kassel, nach Paris und Kopenhagen, weltweit die dritte Stadt mit einer Dampftramway. Stiche und historische Fotografien aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende sind bildliche Zeugen nicht nur der damaligen Fortbewegungsmittel, sondern auch des kulturellen Zusammenlebens. Die Dokumentation reicht bis in die heutige Zeit, in der das Straßenbahnnetz der Kasseler Verkehrsgesellschaft um die moderne RegioTram ausgebaut wurde, die bis in das nahe Umland führt.

Die Broschüre widmet sich auch der meterspurigen Herkulesbahn, die vom Kirchweg an der Wilhelmshöher Allee u. a. bis zum Herkules-Denkmal als Wahrzeichen Kassels führte. Sie wurde vor der Zeit des Individualverkehrs gern von zahlreichen Wochenendausflüglern genutzt.

Die fünf Streckenskizzen aus den verschiedenen Epochen vermitteln die Entwicklung des Kasseler Straßenbahnnetzes. Sie dokumentieren eindeutig, dass eine Straßenbahn auch in der heutigen Zeit ein leistungsfähiges Transportmittel verkörpert. Damit ist dieser Band nicht nur für Kasseler und Kasseler Interessierte, sondern ebenso für alle, deren Interesse der Straßenbahn gehört. *Gerhard Peter*

Eisenbahnbilder Band 4: Gemalte Impressionen aus Deutschland.

Peter König

96 Seiten, 92 Schwarzweiß- und Farbzzeichnungen sowie farbige Gemälde; Format 21,5 x 15,5; Festeinband; € 24,95; Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza

Wer sich von den ersten etwa 30 Motiven verzaubern lässt, kann die Liebe zur Thüringischen Heimat nachvollziehen, die den malenden Lokführer auf der Suche nach neuen Motiven um-

treibt. So widmet er sich gleich zu Beginn der Meterspurstrecke Hildburghausen–Heldburg. Stets um Authentizität bemüht, steht Peter König mit seinen Bewunderern im kreativen Dialog – für einen Künstler nicht eben selbstverständlich. Als ihn ein Anwohner der verschwundenen Heldburger Bahn aufmerksam machte, dass er ein Fachwerkhäus in Seidingstadt nur verputzt und somit historisch nicht korrekt dargestellt habe, schuf der Maler sein Bild neu – das umstrittene Gebäude erscheint im Band 4 exakt im Fachwerkstil jener eigentümlichen Gegend!

Doch auch im Norden Thüringens ist Peter König unterwegs, lässt ELNA- und andere Kleinbahnloks nach Mühlhausen und Langensalza rumpeln und wagt erneut den Sprung in ungewohnte Gefilde: So sind Motive von westdeutschen Kleinbahnen mit von der Partie, darunter die Nassauische Kleinbahn, die Strecken Hetzbach–Beerfelden, Billigheim–Oberschefflenz und Selters–Hachenburg.

Wenn auch die „Kleinen“ diesmal dominieren – die „Großen“ hat Peter König nicht vergessen. In einem der Motive begegnen sie sich: Während unter einer Brücke das Walhallabähnle hervorkommt, jagt oben eine wuchtige DB-01 über die Gleise. Freimütig gesteht Peter König: „Oft ist es gar nicht so einfach, halbwegs attraktive Stellen zu finden. Denn schließlich soll es ja nicht überall sein, die Topografie sollte man schon wiedererkennen.“ *Franz Rittig*

Ernst Spiro: Ein jüdischer Reichsbahndirektor. Jüdische Miniaturen Bd.150

Alfred Gottwaldt

80 Seiten, 20 Abbildungen; Format 11,5 x 15,5 cm, Broschüre; € 8,90; Hentrich & Hentrich Berlin; Centrum Judaicum

Ab 1933 entließ die Deutsche Reichsbahn ihre jüdischen Beamten. Der Maschinenbauingenieur Ernst Spiro (1873–1950), nach Alfred Gottwaldt der wichtigste Ingenieur jüdischer Herkunft an der Spitze der Staatsbahn, war seit 1930 als Direktor des Reichsbahn-Zentralamts in Berlin für Einkauf tätig. Als man ihn im Spätsommer 1933 „gehen“ hieß, stand Ernst Spiro nicht nur in seinem 60. Lebensjahr, sondern hatte dreieinhalb Jahrzehnte ohne Fehl und Tadel bei deutschen Staatsbahnen ge-

wirkt. Er räumte seine Position nicht freiwillig, sondern als Opfer von Parteigängern der NSDAP, die seine Entlassung aus rassistischen Gründen durchgesetzt hatten.

Alfred Gottwaldt schildert mit dieser exzellent verfassten Biographie nicht nur das Schicksal eines Verfolgten des Naziregimes, sondern auch den in tragischer Weise unvollendet gebliebenen Lebensplan eines kreativ denkenden und schaffenden Maschinenbauingenieurs im modernen Eisenbahnwesen.

In einer Zeit, in der es manch verdeckten Versuch gibt, fachlich hochprofilierte Reichsbahningenieure per Laudatio auf ihr berufliches Können von ihren Verstrickungen mit dem NS-Regime zu entlasten, sind Arbeiten wie die Alfred Gottwaldts von größter Bedeutung: Sein engagierter Beitrag zur Reihe „Jüdische Miniaturen“ steht mithin für weitaus mehr, als der schlichte Untertitel vermuten lässt. *Franz Rittig*

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2014/2015

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Hrsg.)

96 Seiten mit 125 Farb- und Schwarzweißabbildungen sowie ein- und mehrfarbigen Übersichtskarten nebst technischen Skizzen; Format 30,5 x 21,5 cm, Festeinband; € 19,80; DGE Medien, Hövelhof

Das Jahrbuch eröffnet mit einem Beitrag Karl-Friedrich Walbrachs über die Nerobergbahn Wiesbadens – die dritte deutsche Standseilbahn, die mit Wasserballastantrieb (!) und Riggensbach-Zahnstange für die Geschwindigkeitsregulierung arbeitete. Ihm schließen sich Günter und Nils Krause an, die in ihrem reich illustrierten, beachtlichen Aufsatz das Thema „Eisenbahn und Artillerie“ erörtern.

Daniel Hörnemann widmet sich historischen Ehrenplaketten für Eisenbahner-Jubilarer und wirft dabei einen kurzen Blick in die Gewerkschaftsgeschichte. Ulrich Rockelmann erinnert in seinem opulent ausgestatteten Artikel an jene Eisenbahnen, die sich im Eigentum thüringischer Kleinstaaten befanden – eine Sichtweise, die so noch nie erfolgte. Das Jahrbuch schließt mit Ulrich Naumanns Aufsatz „Aller Anfang ist klein ...“, mit dem er an den Beginn des Eisenbahnzeitalters in Köln vor 175 Jahren erinnert. *Franz Rittig*

Wir geben Ihnen die MIBA-Zufriedenheitsgarantie.

VERSprochen!



Das Zufriedenheits-Abo

Denn wir wissen: MIBA-Abonnenten sind zufriedene Kunden.*
Wenn nicht, können Sie jederzeit wieder aussteigen. Garantiert.



Foto: OESTERLING

VORBILD UND MODELL

*Ihre Meinung ist uns stets wichtig:
Bei der MIBA-Leserumfrage 2014
bewerteten unsere Abonnenten
folgende Rubriken mit gut oder
sehr gut:

Anlagenplanung und -bau	91%
Anlagenvorstellungen	92%
Modellbahn-Praxis	94%
Digitaltechnik	73%
Neuheitenvorstellungen	93%
MIBA-Test	88%
Vorbild + Modell	92%

Weitere Ergebnisse finden Sie unter
www.miba.de/leserumfrage



Foto: MARTIN KUADEN

NEUHEITEN UND MIBA-TESTBERICHTE



Foto: HORST MEIER

MODELLBAHN-PRAXIS



Foto: Lutz Kuhl

ANLAGENPLANUNG UND -BAU

12 x MIBA
+ MIBA-Messeheft
nur € 85,80



Das sind Ihre Vorteile

- Ihre Meinung ist uns stets wichtig!
- Attraktive Prämie als Dankeschön
- 13 % Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf
- MIBA kommt bequem frei Haus
- Viel Inhalt, null Risiko

Mit Zufriedenheitsgarantie!

Wenn Ihre Erwartungen nicht erfüllt
werden, können Sie nach Ablauf der
Mindestlaufzeit jederzeit wieder aus-
steigen – mit Geld-zurück-Garantie für
bezahlte, aber noch nicht gelieferte
Ausgaben!

Hier gibt's Abo und Prämie

- Ausgefüllten Coupon schicken an
MZVdirekt GmbH, MIBA-Aboservice,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789-985
- Coupon faxen an 0211/690789-70
- Mail senden an abo@mzv-direkt.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Weitere Abo-Prämien unter www.miba.de/abo

JETZT MIBA ABONNIEREN UND PRÄMIE SICHERN!

- ☒ Bitte schicken Sie mir das Zufriedenheits-Abo der MIBA über 12 Ausgaben
MIBA-Miniaturbahnen plus MIBA-Messeheft für nur € 85,80

Ihre Prämie: Werksverkauf bei Zwerch & Rotmuetz

Auhagen-Bausatz „Werksverkauf bei Zwerch & Rotmuetz“ in H0 (210 119). Der Bausatz eignet
sich sehr gut zur Gestaltung eines kleinen Industriebetriebs am Rande eines Dorfes, in einem
Gewerbegebiet oder einfach an einem Anschlussgleis.

GRATIS



Fabrik-Bausatz von
Auhagen in H0

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefonnummer / E-Mail

Unterschrift

Ich zahle bequem und bargeldlos per
☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Geldinstitut

IBAN

BIC

☐ Rechnung

Angebot nur gültig bis 30.09.2014
Aktionsnummer MI 0814

Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur bei telefonischer Bestellung unter 0211/690789-985 oder online unter www.miba.de/abo möglich.
Ich ermächtige die MZVdirekt GmbH, Zahlungen von meinem Konto einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Vorankün-
digungsfrist für Einzug: mindestens 4 Werktagen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.
Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beträgt 14 Tage
ab dem Tag, an dem Sie oder ein von Ihnen benannter Dritter, der nicht der Beförderer ist, die erste Ware in Besitz genommen hat bzw. haben. Um
Ihr Widerrufsrecht auszuüben, müssen Sie uns, der Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, mittels einer eindeutigen
Erklärung (z.B. per Post, Telefax oder E-Mail) über Ihren Entschluss, diesen Vertrag zu widerrufen, informieren. Zur Wahrung der Widerrufsfrist reicht es
aus, dass Sie die Mitteilung über die Ausübung des Widerrufsrechts vor Ablauf der Widerrufsfrist absenden.
Kein Risiko! Das Abo kann ich nach Ablauf der Mindestlaufzeit jederzeit kündigen! Geld für bereits bezahlte, aber noch nicht gelieferte Ausgaben
erhalte ich zurück. Ich war in den letzten 6 Monaten kein Abonnent von MIBA. Diese Aktion ist befristet bis zum 30.09.2014!

Ausschneiden oder kopieren und im Briefumschlag schicken an:
MZVdirekt GmbH, MIBA-Miniaturbahnen, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf



Class 66 von Heljan in H0

Der dänische Hersteller Heljan führt fortan Modelle der Class 66 in verschiedenen Farbvarianten im Angebot. Die gewichtigen Sechssachser sind auf allen Achsen angetrieben und entwickeln eine beträchtliche Zugkraft. Sehr gelungen wirken die saubere Beschriftung sowie der geringe Abstand zwischen Drehgestellen und Lokrahmen.

Heljan • Art.-Nr. 10066211 (DC) • € 259,90 • Art.-Nr. 10066212 (AC) • € 299,90 • Art.-Nr. 10066213 (DC Sound) • € 379,95 • erhältlich im Fachhandel



Otm 52 von Exact-train in H0

In Ausführungen der Epochen III und IV bietet Exact-train sehr ansprechende Modelle des Otm 52, der sich gut an den im Bereich der Rutschen nach oben gekrüppften Langträgern erkennen lässt. Neben der Beschriftung unterscheiden sich die Wagen auch in der beim

Epoche-III-Modell vorhandenen Handbremse. Zudem sind die Rutschenverlängerungen abnehmbar. Sehr löblich sind die in großer Zahl beigelegten Ersatzteile, inklusive Feder für den Normschacht!

Exact-train • Art.-Nr. EX20051 (Ep. IIIb) • Art.-Nr. EX20062 (Ep. IVa) • je ca. € 42,- • erhältlich im Fachhandel



Tillig Harz-Altbauwagen

Konsequent erweitert Tillig das Harz-Programm um hervorragend detaillierte Altbauwagen, die – wenig verwunderlich – technisch den bereits erhältlichen Rekowagen entsprechen. Die Vierachser mit den charakteristisch flachen Dächern sind mit Beschriftungen der Epoche IV versehen.

Tillig • Art.-Nr. 13993 • € 85,89- • erhältlich im Fachhandel

Mallorquinische Straßenbahn von N-tram in 1:160

Feinste Modelle der Straßenbahn von Söller nach Port Söller führt N-tram im Angebot. Die Triebwagen werden durch eisenlose Glockenanker-Motoren angetrieben und verfügen über Pendelachsen. Neben dem Triebwagen ist auch ein halboffener Beiwagen zu haben. Beide laufen auf herkömmlichen Z-Gleisen oder den filigranen N-tram-Gleisen.

N-tram • Art.-Nr. 4105a (TW) • € 760,- • Art.-Nr. 6303 (Beiwagen) • € 290,- • erhältlich im N-tram-Webshop unter www.n-tram.de oder über die Firma Hammerschmid unter www.hammerschmid.de



030 TU von Ree Modelos in H0

In verschiedenen Ausführungen erscheint die dreiachsige Dampflokomotive des Typs 030 TU bei Ree Modelos. Das weitgehend aus Metall gefertigte Modell gefällt trotz der Einfachheit des Vorbilds durch feinste Detaillierung und filigrane Radsätze. Überzeugend sind auch die Langsamfahreigenschaften der Rangierlok, die sich jedoch erst nach einer längeren Einfahrdauer ergaben.

Ree Modelos • Art.-Nr. MB-011 • € 197,95 (DC) • Art.-Nr. MB-011s • € 298,95 (DC Sound) • erhältlich im Fachhandel



DB-BR 245 von Tillig in 1:120

▶ TT-Bahner dürfen sich über ein exzellentes Modell der BR 245 freuen. Wie alle Tillig-Trasse überzeugt das Modell durch geätzte Trittleche, freistehende Griffe und tadellose Bedruckung. Die seitlichen Gravuren zeigen den Zustand der Vorserie vor dem Umbau und gefallen ebenso, wie die Dachpartie. Bedruckte Plastikabdeckungen geben dort den Blick auf die Lüfterräder in den vier Kühltürmen frei.
Tillig • Art.-Nr. 04940 • € 145,90 • erhältlich im Fachhandel



Hanomag AL 28 von Busch in H0

▶ Formneu erscheint der Hanomag AL 28, den es unter anderem in Ausführung der Feuerwehr Hamburg gibt. Sehr lobenswert sind die separat angesteckten Scheibenwischer sowie das abnehmbare Mannloch.
Busch • Art.-Nr. 50801 • € 24,99 • erhältlich im Fachhandel

Bierzweiachser von Liliput in 1:160

▶ Mit Logo und Anschrift der Augustiner-Bräu ist Liliputs bekannter Kühl-Zweiachser fortan für Freunde der DB-Epoche-III zu haben. Vor allem die filigranen Griffstangen sind eine optische Freude.
Liliput • Art.-Nr. L265113 • € 32,90 • erhältlich im Fachhandel



Offene Güterwagen von Lenz in O

▶ Mit Linz und Villach liefert Lenz die nächsten offenen Güterwagen aus, die das Angebot an O-Wagen hervorragend ergänzen. Merkmal dieser Güterwagen sind die äußeren Langträger. Die aufgesetzten Bordwandstützen und die zu öffnenden Blechtüren runden das typische Erscheinungsbild dieser Güterwagen ab.
Lenz • Art.-Nr. 42130-01 (Omm 32) • Art.-Nr. 42133-01 (Omm 33) • je € 104,50 • erhältlich im Fachhandel



Gasturbinen-219 von Liliput in 1:87

▶ Liliput erweitert das Programm der V-160-Familie um den Gasturbinen-Prototypen 219 001. Am Gehäuse finden sich vorbildgerecht entsprechende Änderungen wie etwa die zusätzlichen Lüfter an den Türen oder der charakteristische Schalldämpfer der Gas-

turbine. Eine Soundversion befindet sich in Vorbereitung und wird etwa ab Juli erhältlich sein. Technisch entspricht die Lok der in MIBA 11/2012 vorgestellten BR 225.

Liliput • Art.-Nr. L132023 (DC analog) • € 202,90 • Art.-Nr. L132023 (AC digital) • € 259,90 • erhältlich im Fachhandel



Schmalspur-Triebwagen von Os.Kar

▶ Im Maßstab 1:87 fertigt Os.Kar zwei Schmalspurtriebwagen des Typs Emmi-na, deren Vorbilder bei der Ferrovie Calabro Lucane in Süditalien eingestellt waren. Die Modelle sind sauber bedruckt, Griffstangen und Türgriffe sind freistehend ausgeführt. Beide Triebwagen werden von einem Fünfpole ange-

trieben und sind sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb geeignet. Den übrigen Zweiachsern liegen jeweils H0e- und H0m-Radsätze bei.
Os.Kar, Vertrieb Modellbahn Union • Art.-Nr. E1000 • € 259,90 • erhältlich im Fachhandel und direkt bei Modellbahn Union, Wiemeling 7, D-59174 Kamen, www.modellbahnunion.com





MRCE-Vectron von Piko in H0

 Nach der in MIBA 4/2014 ausführlich getesteten Railpool-Maschine lässt Piko den Vectron nun in Farben und Form des Lokvermieters Mitsui Rail Capital Europe GmbH, kurz MRCE, folgen. An Änderungen ist insbesondere der weggefallene Zugzielanzeiger an der Lokfront zu nennen.
Piko • Art.-Nr. 59871 (AC) • € 149,99
• Art.-Nr. 59971 (DC) • € 129,99 • erhältlich im Fachhandel



Reichsbahn-Köf von Lenz in 1:45

 Als erste Lok nach Vorbild der DR stellt Lenz die Köf II aufs Gleis. Gleichfalls digitaltechnisch voll ausgestattet wie die DB-Version sind an der DR-Lok typische Details wie zwei Luftkessel auf dem Vorbau, Typhon an der vorderen Führerhauswand, Ausführung der Loklaternen nach DR-Vorbild, Luftfilter am Vorbau und Kühlschlangen auf dem Dach zu sehen. Hervorzuheben sind noch die rotlackierten Speichenradsätze.
Lenz • Art.-Nr. 40152-01 • € 375,- • erhältlich im Fachhandel



V 200 der Brohltalbahn von Minitrix

 Das Minitrix-Modell erscheint nun im Farbleid der Brohltal Eisenbahngesellschaft, das sie in dieser Form seit 2008 trägt.
Minitrix • Art.-Nr. 16221 • € 179,95 • erhältlich im Fachhandel

Diesel-Traxx der BR 285 von Arnold in N

 In Ausführung des polnischen Mineralölkonzerns Lotos liefert Arnold ein Modell der Traxx-Diesellok der BR 285, die im Gegensatz zur BR 245 über einen „großen“ Motor verfügt.
Arnold • Art.-Nr. HN2154 • € 169,90 • erhältlich im Fachhandel



Weingut samt Reben und Weinbauern von Noch

 Die Weinlese hat zwar noch nicht begonnen, dem Modellbauer ermöglicht Noch jedoch bereits jetzt mit verschiedenen Artikeln rund um den Weinberg die Gestaltung entsprechender Szenerien. Zu haben sind ein Weingut, dessen Bausatz neben Hauptgebäude und Gesindehaus auch 24 Weinreben sowie das Figureset „Weinbauern“ enthält. Weinreben und Weinbauern sind natürlich auch separat erwerbbar und für verschiedene Maßstäbe geeignet.
Noch • Art.-Nr. 66712 (Weingut) • € 99,99 • Art.-Nr. 15614 (Weinbauern) • € 7,99 • Art.-Nr. 21540 (Weinreben H0 und TT) • € 5,99 • Art.-Nr. 21545 (Weinreben N und Z) • € 5,99 • erhältlich im Fachhandel

Märklin T16 in H0

 In der Lackierung der KPEV rollt Märklins T 16.1 auf die Gleise. Im Unterschied zu der in MIBA 11/2012 getesteten DB-Version verfügt die Maschine über Zweilichtspitzensignal, Stangenpuffer und einen Kohlenkasten ohne Aufsatz. Darüber hinaus ist die Lok werkseitig mit einem Rauchgenerator, digitalen Telex-Kupplungen sowie zahlreichen Soundfunktionen ausgestattet.
Märklin • Art.-Nr. 37166 • € 349,95 • erhältlich im Fachhandel





Gartenwirtschaft von Real-Modell in 1:45

Das nett gestaltete Ensemble einer Gartenwirtschaft bestehend aus einem Kiosk und einer überdachten Terrasse, entstand anlässlich der Schönwettersaison. Zum Bausatz gehört nur die überdachte Terrasse, die dem Empfangsgebäude Sulzburg entstammt. Die fein gelaserte Dachkonstruktion und die Geländer lassen sich dank guter Passgenauigkeit leicht zusammenbauen. Im Bausatz enthalten sind noch gelaserte Tische und Stühle aus den Bausätzen B515 und B516.

Real-Modell • Art.-Nr. B364 • € 69,- • erhältlich direkt bei Real-Modell, Kloster 8, D-25585 Lütjenwestedt, www.real-modell.de

Sound für Pikos Diesel-Traxx

Passend zu der ab Seite 56 in dieser Ausgabe getesteten Diesellokomotive der BR 245 bietet Piko sogleich den passenden Soundbaustein bestehend aus Decoder und Lautsprecher an. Neben den obligatorischen Sound- und Lichtfunktionen – hierzu zählen z.B. getrennt startende Motoren und eine Führerstandsbeleuchtung – ist auch die Funktion zur Lautstärkedezimierung in Tunnelstrecken vorhanden.

Piko • Art.-Nr. 56343 • € 99,99 • erhältlich im Fachhandel



Epoche-IV-220 von Piko in H0

Nach der ozeanblau-beigen Variante erscheint bei Piko nun auch ein entsprechendes altrotes Pendant der V 200 mit großer Frontklappe (Baulos V 200 056 bis 086) und Epoche-IV-Beschriftung. Lobenswert ist vor

allem auch die werkseitige Zurüstung der Griffstangen an der Lokfront – so bleibt dem einen oder anderen viel Frust erspart ...

Piko • Art.-Nr. 59706 (DC) • € 99,99 • Art.-Nr. 59707 (AC) • € 119,99 • erhältlich im Fachhandel



Weinroter 420 von Arnold in N

Nach dem in MIBA 5/2014 getesteten blauen 420 stellt Arnold nun den weinroten Einzelgänger 420 003 auf die Gleise. Das ursprünglich für die S-Bahn Frankfurt gedachte Farbschema wurde nicht weiter umgesetzt.

Arnold • Art.-Nr. HN2192 • € 269,90 • erhältlich im Fachhandel



Bghw-Wagen in G von Piko

Nach den DB-Umbauwagen bringt Piko nun mit den Bghw-Wagen etwas großzügig formuliert ein vergleichbares DR-Pendant. Die Vierachser sind mit Beschriftungen der Epoche IV sowie mit Drehgestellen der Bauart Görlitz versehen. Ein Halbgepäckwagen sowie ein Speisewagen der Mitropa werden noch folgen.

Piko • Art.-Nr. 37650 • € 170,- • erhältlich im Fachhandel



TAUSCHBÖRSEN UND MÄRKTE

30 Jahre Modellbahn-Schau



Das wunderschöne Ausflugsziel
für die ganze Familie

Öffnungszeiten:
Mittwoch bis Sonntag & Feiertag:
10:00 bis 18:30 Uhr
in den bayerischen Ferien auch
Montag und Dienstag

Hürderstraße 4 - 85551 Heimstetten
Tel.: 089-540 450 27
direkt an der S-Bahn S2
Haltestelle Heimstetten

www.miniland.de

03.08.: Modellbahnboerse im Straßen-
bahnhof Angerbrücke, 04177 Leipzig,
Jahmallee 56. Info: 034205/423077.

www.star-maerkte-team.de

16.08.: Modellbahntauschmarkt in
Chemnitz, Sparkasse-Moritzhof,
Bahnhofstr. 51, von 10–14 Uhr, Ein-
tritt frei!!! Info-Tel.: 0173/4300500.

23./24.08.: Füssen, Haus der Ge-
birgsjäger, Kemptener Str. 68, Mo-
delleisenbahn/Modellautmarkt, Sa.
12–18 Uhr, So. 11–17 Uhr. Tel.:
0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de

SOMMERPAUSE 23.06 - 16.08.2014

17.08. NEU: Gangelt, Bürgerhalle Langbroich
Am Schulsteg 1

24.08. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

Markzeiten
11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Tellerlingstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Dauerausstellungen

www.miniaturelbtalbahnhof.de • Miniatur-Elbtalbahnhof GmbH, Schandauer Str. 51c, 01824 Königstein,
Tel.: 035021/59218. Öffnungszeiten: Mo.–So. 10–18 Uhr.
www.eisenbahnwelten-rathen.de • Eisenbahnwelten im Kurort Rathen, Elbweg 10, 01824 Rathen,
Tel.: 035021/59428. Öffnungszeiten: Mo.–So. 10–18 Uhr.
www.modelleisenbahnland-oderwitz.de • Modelleisenbahnland Oderwitz e.V., Kirchstr. 8, 02791
Niederoderwitz, Tel.: 035842/26996. Öffnungszeiten: Sa.–Di. 11–17 Uhr, Feiertage 10–17 Uhr.
www.modellbahn-wiehe.de • Modellbahn Wiehe, Am Anger 19, 06571 Wiehe, Tel.: 034672/83630.
Öffnungszeiten: Mo.–So. (auch an Feiertagen) 10–18 Uhr.
www.modellbahnland-erzgebirge.de • Modellbahnland Erzgebirge, Mittelweg 4, 09488 Thermalbad
Wiesbaden OT Schönfeld, Tel.: 03733/596357. Öffnungszeiten: Di.–So. 10–17 Uhr.
www.zeitreise-hohenfichte.de • Zeitreise Hohenfichte, Alte Baumwollspinnerei, Fabrikweg, 09573
Hohenfichte/Leubsdorf, Tel.: 037291/139791. Öffnungszeiten: Sa.–So. 10–18 Uhr.
www.loxx-berlin.com • LOXX am ALEX Miniatur Welten Berlin, Im Alexa (Alexanderplatz), Grunerstra-
ße 20, 10179 Berlin, Tel.: 030/44723022. Öffnungszeiten: Mo.–So. 10–20 Uhr.
www.mehev.de • Modelleisenbahn Hamburg e.V. – Eisenbahn in Spur 1, Holstenwall 24 (im Ham-
burgmuseum), 20355 Hamburg, Tel.: 040/314435. Vorführungen: Di.–Sa. 11, 12, 14, 15 und 16 Uhr, So. und
Feiertag 12, 14, 15, 16 und 17 Uhr.
www.miniatur-wunderland.de • Miniatur-Wunderland Hamburg GmbH, Kehrweier 2–4, Block D,
20457 Hamburg, Tel.: 040/300680-0. Öffnungszeiten: Mo., Mi., Do. 9.30–18 Uhr, Di. 9.30–21 Uhr, Fr. 9.30–19 Uhr,
Sa. 8–21 Uhr, So. + Feiertage 8.30–20 Uhr.
www.modellbahn-zauber.de • Modellbahn-Zauber e.K., Brückenstr. 18, 25840 Friedrichstadt, Tel.:
04881/938858. Öffnungszeiten: Mo.–So. 11.00–17.00 Uhr.
www.der-deutschlandexpress.de • Der Deutschland-Express, Am Bugapark 1c, 45899 Gelsenkirchen,
Tel.: 0209/5083660. Öffnungszeiten: Fr.–So. 10–18 Uhr.
www.modellbahnschau-odenwald.de • Modellbahnschau Odenwald, Siemensring 9, 64658 Fürth/
Odenwald, Tel.: 0172/6252595. Sa. 14–18 Uhr, So. 11–18 Uhr.
www.schwarzwaldmodellbahn.de • Schwarzwald-Modellbahn, Eisenbahnstr. 52a, 77756 Hausach,
Tel.: 07831/966010. Öffnungszeiten: Di.–So. 10–18 Uhr.
www.miniland.de • Miniland, Hürderstr. 4, 85551 Kirchheim / Heimstetten, Tel.: 089/54045027.
Öffnungszeiten: Mi.–So. u. Feiertag 10–18.30 Uhr.
www.gothard-modellbahn.de • Faszination Gotthardbahn, Reichelshofen 28, 91628 Steinsfeld,
Tel.: 09865/941898. Öffnungszeiten: Mi.+Fr. 14–17 Uhr, Sa.+So. 10–17 Uhr.

KLEINANZEIGEN

Verkäufe Dies + Das

Verbeck-Lokschilder weiterhin
erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Hessenwald-Hof Service Center:
Individuelle Programmierung von
Modellbahnanlagen – Programmier-
seminare im Rhein-Main-Gebiet
mit Schaulanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.:
06150/83910.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab €
30,- und Reparaturen. H.-B. Lepp-
kes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld.
Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von
15–18.30 Uhr).

www.modellbahnservice.de

Verkäufe Ersatzteile Piko H0, N so-
wie TT. Bitte Liste anfordern: Petra
Wawrzyniak, Straße der Einheit 4,
04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.:
034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

Lokschild 94 1208 DB-Niet und wei-
tere abzugeben. Liste gegen € 2,- in
Marken. Burkhardt, Am Berg 3, 96275
Marktzeuln.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbau-chocholaty.de

Spur 0 Fahrzeug-Selbstbauer: Ver-
kaufe umfangreiche MS-Gussteile-
Sammlung M1:45/43,5 von Gold-
beck, Hehl, Petau, Pfannmüller u.a.,
überwiegend Bauteile für Güterwagen
(Achslager, Bremsanlagen, Puffer
usw.), Neuwert ca. € 3000,-, nur kom-
plett gegen Gebot. Liste auf Anfrage.
ND.Rutsch@t-online.de.

www.schauffele-modellbau.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen
aller Spurweiten, Zubehör, Gebäu-
de. www.modellbaupeter.com, Tel.:
0351/4759994.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

Loks, Wagen, Zubeh., Bausätze,
Gleise, Signale, Trafos, auch noch viel
Märklin K+M, Zubehör viel Fabrik-
ware, auch gebraucht, Top-Zustand,
sehr viel in H0-TT-N von Piko-DDR
und Spur S. Tel.: 030/4442888.

Vitrine: Holzrahmen, 63x16x170
hoch, 2 Glastüren, 7 Glasfächer 60 cm
€ 120,-, Selbstabholer. D. Stock, Tel.:
06223/7298272.

[KKW-modellbahn-reparaturservice.de](http://www.kkw-modellbahn-reparaturservice.de)

Modelleisenbahn Spur H0, ca. 7x4
m, mit viel Zubehör, VK 9tsd. Sende
gerne Bilder zu. aetjuergen@gmx.de.
/kennwort: juergen - kreis wesel.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Präzisions-Uhrmacher-Drehmaschi-
ne nagelneu (Nachlass), Wange
260 mm, Motor stufenlos Rechts-/
Linkslauf, Planschlitten per Messuhr.
Holzetui mit 54 Spannzangen von
0,3 mm bis 14 mm, Bohrreistock u.
Höhensupport mit Pinolen für Spann-
zangen u. kompl. Mechanikerzusam-
menstellung, usw.!!! Alle Aufnahmen
kompatibel mit Zubehör von LEINEN
Prätecma! Für Qualitätsarbeit in N, TT
u. H0. VHB DM-Preis von 1994. Bei
Teichmann, Tel.: 06421/31246.

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Spur 0, 98 710 DRG (BB II), Adler
München Best.-Nr. 4200, Vitrinen-
modell, € 2600,-. H. Fink, Tel.:
06482/2256 (AB) abends.

www.spur-0.de

**Verkäufe 0/0m: Bay./DR/DB/CH/
Fr, Micro-Metakit, Fulgurex,
Eurotrain, Gebauer, Hübner.
Liste anfordern. Besichtigung
Tirol oder München. Tel.:
0043/69981180709.**

Märklin, Hübner, LGB, Magnus,
Dingler, Kiss, Epoche 3, alles original
verpackt, aus Sammlung zu verkauf-
en. Tel.: 09187/921259.

www.modelltom.com

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.moba-tech.de

Riesensammlung H0 Gleich- und
Wechselstrom, Loks und Wagen, DB +
DR, viel Ep. III, viel Ia neu. Suchliste
+ Rückporto an Burkhardt, Am Berg
3, 96275 Marktzeuln.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. H0e-Anlage in U-Form ca. 4 m x
2 m, analog, mit Uhlenbrockregler, ca.
20 Dampf- u. Dieselloks, 50 Personen-
u. Güterwagen. Tel.: 05231/57150,
gerd.Neumann.50@outlook.com.

www.zuz-modellbahn.com

www.Trainstore24.com

Roco: Triebwg. BR485/885 2 tlg. +
Beiwg. 885 003-4 rot DB 85,- € 1
x E-Lok BR110 OZ/beige 45,- € 1
x E-Lok BR140 grün DB 50,- € 1
x 2-achs. Donnerb. 1/2 Kl. 10,- € 1
x 2-achs. Kühlwg. Sillan 6,- € G.
Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büd-
denstedt. Tel.: 05352/6471.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

KLEINANZEIGEN

www.baehnlewerkstatt.de

Ruhrschnellverkehr Flm. Nr. A887 u. 2 Wagen 5870, 5871 € 140,-; BR 22 004 Nr. 4121 OVP neu € 150,-. Mä. Post 4500, 4501, Glockenwagen MHI 84886. 0173/4572756, steam1401@t-online.de.

Fleischmann: Dampflokom BR50 Kabin. 90,- €; Liliput: 1 x 2-achs. Kühlwg. Salmenbräu 8,- €, 2 x Wg. „Güter auf die Bahn“ je 8,- €, 1 x 4-achs. Sslm mit Rohrlad. 18,- €; Sachsenm. 2 x 4 Achs. „Deutsche Weinstr.“ je 16,- €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.jbmodellbahnservice.de

www.mbla.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen € 0,58. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.d-i-e-t-z.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

www.menzels-lokschuppen.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabrik, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.werner-und-dutine.de

www.1000Loks.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I-V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Piko. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.



Kleinanzeigen mit Riesenreichweite

Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MIBA, Modelleisenbahner und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad! Ab sofort erscheint jede MIBA-Kleinanzeige parallel nicht nur im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals, sondern auch im GÜTERBAHNHOF des Modelleisenbahner, Europas auflagenstärkster Zeitschrift für Modellbahner und Eisenbahnfans. Und im Internet unter www.vgbahn.de.

Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,- pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern (Leseranalyse Februar 2013).

Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 99.

Für Internet-Nutzer: Kleinanzeigencoupon als PDF zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss 10/2014 = 07.08.2014

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Antwort auf Chiffre-Anzeigen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr.
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck

www.puerner.de

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe: Märklin A/C TT800.4, 3033 (RSM800), 3024E18, Rheingold Pers.-Wg. 1 Wagen, u. andere A/C Artikel. TT800 mit OK und Bed.-An. Tel.: 040/400495.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Lux 9011 + 8811 je € 125,-; Roco VT 11.5, versch. Varianten ab € 110,-; Erweiterungsset 3-tlg. € 60,-. Aus Sammlung: Jede Menge alte Piko- und Gützold-Loks. Tel.: 06055/8820043.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Wegen Hobbyaufgabe Roco, Lima, Rivarossi, M&D, Liliput, viel Zubehör von Micro, Weinert und Bachmann. Liste auf Anfrage. Willem. moll@yahoo.fr.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modellbahnkellershop.de

Sammlungsauflösung H0, H0e, H0m. Großserie aller namhaften Marken, Kleinserie Micro-Metakit, Fuchs, Fulgurex, Metrop, Sedlacek, etc. Liste. Tel.: 0043/69981180709.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

Trix Fußball-WM-Triebwagen VT 08.5 zur WM 1954, unbespielt, im OK, Profi-Club-Modell mit Zertifikat zu verkaufen. Tel.: 0176/95300529.

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe günstig Loks und Wagen von Roco. Infos auf der Webseite <http://miniwelt.jimdo.com>. Tel.: 038231/87577, Mail: harald.schack@landhaus-schack.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

www.modelleisenbahn.com

Brawa TW BR172 + Beiwg. DR 150,- €; Fleischm. 1 x Schlafwg. DSG rot 18,- €, O-Wg. DB Europ 2-achs. 6,- €; 1 x Piko O-Wg. 2-achs. MAV 6,- €, 1 x SGW 2-achs. 6,- €; Fl. 1 x 4-achs. Postwg. 5102 18,- €, TW BR 614 + Mittelwg. 85,- €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.dampfbzug24.de

US-Brass-Models H0 Japan-Produkt, New York Central Hudsons-464Achse Class J1e Speichenrad € 500,-; Class J3a Super Hudson Nr. 5450 Scullin-Drivers, Scheibenräder und Centipede-Tender € 600,-. Original-Box, beide neuwertig, weicher Lauf. Kurt Kufner, Mühlfelderstr. 49, 82211 Herrsching.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Märklin 37080 € 220,-; 34633 € 100,-; 37131 € 180,-; 48211 € 20,-; 48926 € 15,-; 48300 € 25,-. Alles neuwertig, alles zusammen € 430,-. Tel.: 02721/81401.

www.suchundfind-stuttgart.de

Piko 57484 E-Lok BR 182 OVP € 55,-, Gleichstr. mit digit. Schnittstelle. Tel.: 0171/5301235 oder E-Mail: rolf_seifert@freenet.de.

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

www.Trainstore24.com

Verkaufe in Spur TT aus Restbeständen BR 03 Reko in Holzkiste, 2. Kl. Mod.-Wagen 2. Kl., Mod.-Gepäckwagen (beide 4-achs.), 4-achs. preuß. Abteilwagen 2. Kl. und 2 Stück 3-achs. Reko Pers.-Wagen, zusammen für € 350,-. Tel.: 03381/313137 AB.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkaufe Doppelstockwagen, D-Zugwagen, Kran, verschiedener Firmen. Liste gegen Rückporto. W. Lasch, Binzerstr. 28, 18107 Rostock.

www.stoerberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

KLEINANZEIGEN

Verk. in TT v. Kres VT04 Bwg. € 100, Arn. KöfII € 50, Tillig E44 € 70, BTTB V36, BR107, BR81, E42 je € 35, 6 Kesselwg. je € 5, Tel.: 0176/84157148 o. funmax727@gmx.com.

Spur N: Piko BR 65, Ro. V 200, Piko V 118, Amtrak F40 Diesel, offener Güterwg., offener Güterwg. bel. mit Fässern, offener Güterwg. bel. mit Kohle, ged. Güterwagen mit Schienenschleifer, alles für € 150,-. Tel.: 0176/70581181.

Verkäufe Fahrzeuge sonst.

Uhren-Spieleisenbahn und Limousine zum Auseinandernehmen, beide Marken Märklin, sowie 1 Ritterburg und eine Dampfmaschine in liebevolle Hände bzw. Sammler abzugeben. VP nach Absprache. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 07-14-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

Wiking-Sammlung Pkw's + LKW's usw., ca. 473 Stck., davon 66 OVP, nur gesamt zu verkaufen, gegen Gebot, mindestens € 600,-, etliche Teile kostenlos. Tel.: 05321/25755.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

Wasserüberlaufrichter-/Stütze H0 Ideal z.B. Bochmann & Kochendörfer Wasserkran – Messingmodell, exakt 1:87, Trichter- oder Kelchform. € 10,90/Stck. plus Versandkosten. Exposé auf Wunsch. Foto von den Modellen: Detlev Höhn, Lisztstr. 4, 49525 Lengerich. Tel.: 05481/82869, Detlev.Hoehn@osnnet.de.

www.Trainstore24.com

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./ 20%, ab 50 Stück und mehr ./ 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigsten Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbau-hoehne.de

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfänger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahnservice-dr.de

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.jordan-modellbau.de

Auch Sie wollten vor einiger Zeit bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das Prospekt für Modellbahnvitriten aller Spuren anfordern. Ich (selber Modellbahner) kenne das, wenn man etwas machen wollte und dann doch nicht dazugekommen ist. Es wird dann zur Seite gelegt – und man überlegt erst mal. Man misst nach wo die Vitrine aufgehängt werden soll und dann ist das erst mal vergessen. Jetzt aber sind es 40 Jahre in denen ich die Vitriten vertreibe. Sie würden, wenn Sie im Jubiläumsjahr 2014 bei mir eine Bestellung aufgeben, 10% Rabatt bekommen. Das habe ich bei meinem Schreinermeister rausgehandelt. Sie haben noch kein Prospekt? Eine Postkarte genügt und Sie erhalten kostenlos und unverbindlich mein Prospekt. Bin (fast immer) ab 18 Uhr unter Tel.: 0221/8901023 zu erreichen.

Brückenvielfalt von Z bis O
www.hack-bruecken.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Für Altpapier an sich zu schade: Über 500 Hefte Eisenbahn-Magazin, ab 1968, von 73–2012 komplette Jahrgänge, alles für ein paar € abzugeben. Tel.: 07472/21809.

www.bahnbuch.de

DB Gesamtkursbücher 1977–2002 Bestzustand, geschlossen abzugeben gegen Gebot. Abholung erw. Raum Koblenz/Arensberg. E-Mail: Kurkol@aol.com.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,- + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

www.bahnundbuch.de

Verkäufe Prospekte, Kataloge Drucksachen

Ca. 200 Kataloge u.a. Märkl. 1963–1994 € 400,-; Eisenbahn-Archive (E-, Dampf- u. Diesellok, Triebw. u.a.), 30 Ordner € 300,-, Selbstabholung, bar. Mölter, Hof, Tel.: 09281/92364.

Biete Märklin-Magazine von 1985–2008 an, 2 Jahrgänge in einem Ordner je € 10,-; Eisenbahn-Magazine 1990–2000 je 1 Ordner € 10,-. R. Roos, Tel.: 02242/8748268.

Märklin Kataloge Jahrgang 1957, 60, 62, 64, 66, 68, 77, 86; Fallner 72; Signalbuch. Tel.: 05841/4059.

Grenzöffnung DB-DR-Fusion Bahnreform in DB-Zeit. Blickpunkt Bahn dazu die relevant. Ausg. von 1987–1993 abzugeb. zzgl. Porto. Tel.: 02365/16592, burkhardmenzel@gmx.de.

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig große Modell-eisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsaufösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 03544/912031 oder 0170/2229810.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

KLEINANZEIGEN

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM1 etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche möglichst gebraucht, aber Top-Zustand: Bachmann Spectrum G-Scale (Spur G, 1:20,3) Shay-Lok DCC (digital), Sound (auch Tsunami) und Smoke (Rauch), 2-Truck (2-teilig), 3 Zylinder. Angebote (möglichst aus dem deutschsprachigen Raum) an: W. Peetz, Tel.: 030/4239201.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche von Bemo Gepäckwagen D4212 (Bemo Katalog Nr. 3269 122). Tel.: 07159/8504.

Franz. Triebwagen in H0 gesucht: z.B. Billard A80D, X5000, ABH8, gerne auch Standmodelle vom Atlas-Verlag. Bitte alles anbieten. michael.P11@freenet.de.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen und aufgebaute Anlagen, Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche: Fleischmann-Kühlwagen 5325 Beck's Bier, Mittenselbstentladewagen 5502, Tiefladewagen 5298. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsaufösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/1867324, 0177/3147538, info@123modellbahnwelt.de.

Suche neuwertige originalverpackte Märklin-Loks/Triebwagen mit Anleitung, Prüfsiegel der 50/60er Jahre. Tel.: 0175/5950110 oder 02253/6545 (abends).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessa182@live.de, 02641/28466.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsaufösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Lil.-Nr. 240065 = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenaufösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoeper@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel.: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsaufösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche: Fleischmann Lok 4177 Bauzeit ab 1997, Lok Nr. 50 493. Bitte nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchsspuren anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

KLEINANZEIGEN

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: alblue@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Dolischo H0e 2095 in Rot! Schriftliche Angebote an Helmut Müller, Ripuarierstr. 6 in 41462 Neuss-Furth! Tel.: 02131/201985 ab 18.00 Uhr.

Elektrolok 160 DB 3157; Tenderlok BR 75 DB 3313; Abteilwagen 4200–4203. 0681/77818.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Suche in TT von Tillig 118 060-3 aus Digitalset 01205, auch in analoger Ausführung. Tel.: 0172/8635047.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Raillex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ihre Kleinanzeigen jetzt auch im Internet unter www.vgbahn.de

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Drob, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

TT: Suche E 44.5 komplett, Gehäuse od. gute maßstäbl. Zeichnung vom Gehäuse. Angeb.: E-Mail: mphaupt@kabelmail.de od. Tel.: 0177/5219816.

Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche: Röwa Katalog von 1969, 1970/71 sowie große Röwa Prospekte von 1970. Bitte nur unbeschädigte Artikel anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Gesuche Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos GVG 109er, Strecke, Berlin, Mukran, DVD? B. Sohl, Neuseserstr. 7, 91074 Herzogenaurach.

Sonstiges

www.menzels-lokschuppen.de

Tausche Orig. Bw Göttingen-V u. Freudenstadt in 3CU unbesch., suche Bw Koblenz-Mosel-Limburg-Tübingen-Offenburg-Frankfurt-M1-Rosenheim-Giessen-Dillenburg-Hof-Trier BD Frankfurt ohne M BD Wuppertal, alle 3SU sowie Lokschild 82040-501028-39221-94613-94625-94834 gg. Aufpreis oder Spitzenpreis. Fritz Reichold, Tel.: 06184/3345.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.kieskemper-shop.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.puerner.de

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.remiwelt.com
Beleuchtungen

Modellbahnverein gesucht, der noch Mitglied braucht, Wechselstrom bevorzugt, Ep. 3–5. Tel.: 0173/7313588.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Urlaub, Reisen, Touristik

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Z. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Ferien mit der Konus-Gästekarte = kostenlose Fahrt im ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-, Dreiseen- und Schwarzwaldbahn. Ab 28 €/Tag, NR, TV, Internet, Tiere erlaubt, viele Ausflugsmöglichkeiten. Tel.: 0771/61307, E-Mail: swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de, Hausprospekt anfordern.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. €40,–, sonst €30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühstück ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forst-hof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-ostergelbige.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

99

PARTNER VOM FACH IN DER MIBA

Auf den folgenden Seiten präsentieren sich Fachgeschäfte und Fachwerkstätten.
Geordnet nach Postleitzahlen, garantiert es Ihnen ein schnelles Auffinden
Ihres Fachhändlers ganz in Ihrer Nähe.

Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat
»Partner vom Fach« in der MIBA.

VON PLZ

01454

MIBA UND FACHHANDEL
GUT UND KOMPETENT

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger“

www.modellbahnservice-dr.de

MODELLBAHNSHOP
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.elriwa.de

- Ladengeschäft
- Werkstatt
- Online-Shop

Besuchen Sie unser neues Ladengeschäft!

Elektronik Richter
Radeberger Str. 32 • 01454 Wachau OT Feldschlößchen
Telefon: 03528 - 441257 • info@elriwa.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ NEU
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Digitalzentrale ZS2 für Selectrix®, Selectrix-2 und DCC

- Loks steuern und programmieren
- Gleichzeitig Weichendecoder, Belegtmelder etc. schalten, auslesen und programmieren
- 2 SX-Busse, 1x PX-, 2x MX-Bus
- RS232 Interface

Master-Slave-Betrieb:
• Zusammenschließen von Zentralen möglich

Reines Selectrix
Selectrix + Selectrix 2
Selectrix + Selectrix 2 + DCC
Reines DCC

Einfache Bedienung einer Drehscheibensteuerung

Integrierter 4A-Booster:
• Überlast- und kurzschlussicher
• Programmiergleisanschluss

299,00€

info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAEERZ.de Tel./Fax: 03571/404027



Modellbahnen am Mierendorffplatz

Ihr freundliches **EUROTRAIN**-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl

10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16

Täglich geöffnet von 10.00 – 18.00 (Sa. bis 14.00 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09

www.modellbahnen-berlin.de • • • **Große Secondhand-Abteilung** • • • **Direkt an der U 7**

**Märklin-Shop • Ständig Sonderangebote
Digitalservice und große Vorführanlage**

BIS PLZ

10589

MIBA UND FACHHANDEL
MODELLBAHN PUR

Modellbau Glöckner
www.Modellbau-Gloeckner.de
Inh. Andreas Glöckner • Olbernhauer Str. 33a
09509 Pockau / Erzgeb. • Fax: 037367 / 9624

NEU >>>>> EDITION „WAGEN“ <<<<<< NEU

Offener Schmalspurwagen 00w mit Saugluftbremse (3. Bauserie)
H0e-Ätzbausatz für erfahrene Profimodellbauer limitiert auf 99 Stück

57,00 €

inkl. MwSt zuzügl. Versand, Lieferbar nur solange limitierte Stückzahl reicht

Übersichts- und Preisliste 2014/1 + div. Neuheitenprospekte gegen 2,25 € (in Briefmarken, 5x 0,45 €) innerhalb Deutschland

**PvF-Anzeigengröße
57 x 41,5 mm s/w
nur € 46,-
pro Monat**



MODELLBAHN SCHAFT

Inh. Stefan Hellwig

Gertrudenplatz 2 • 18057 Rostock

Tel. / Fax: 0381/200 00 45 • info@modellbahnschaft-rostock.de

www.modellbahnschaft-rostock.de

VON PLZ

10789

MIBA UND FACHHANDEL
DIE SPEZIALISTEN



modellbahnen
& Modellautos

Turberg

Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de

Telefon 030/2 1999 00

Das Einkaufsparadies

Eine einzigartige Vielfalt in den Bereichen MODELLBAHNEN, MODELLAUTOS, PLASTIKMODELLBAU, AUTORENNBAHNEN UND RC-CARS und großer Buchabteilung mit Videos, DVD's, Zeitschriften und CD-ROMs präsentieren wir Ihnen auf

über 600 qm Verkaufsfläche

Top-Angebote, attraktive Neuheiten, Super-Auswahl!

Das müssen auch Sie gesehen haben! Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Bestell-FAX 030 / 21 999 099 • Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 10.00 – 20.00, Sa. 10.00 – 18.00 Uhr



**Modellbahn
Pietsch**

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf

Telefon (0 30) 7 06 77 77 • www.modellbahn-pietsch.com

Märklin-Hamo

(für 2L Gleichstrom) – Auslaufartikel

8341 BR 143 weiss „AEG

179,99-€ 139,99 €

8352SBB BR 460 Alpauzug

249,99-€ 179,99 €

8350SBB BR 460 „Ciba)

214,72-€ 159,99 €

8353SBB BR 460 „DANZAS“

229,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken! Bitte Spur angeben! Z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorkasse (+ 6,- €)!

märklin
H0/HO
H1
H2
H3
H4
H5
H6
H7
H8
H9
H10
H11
H12
H13
H14
H15
H16
H17
H18
H19
H20
H21
H22
H23
H24
H25
H26
H27
H28
H29
H30
H31
H32
H33
H34
H35
H36
H37
H38
H39
H40
H41
H42
H43
H44
H45
H46
H47
H48
H49
H50
H51
H52
H53
H54
H55
H56
H57
H58
H59
H60
H61
H62
H63
H64
H65
H66
H67
H68
H69
H70
H71
H72
H73
H74
H75
H76
H77
H78
H79
H80
H81
H82
H83
H84
H85
H86
H87
H88
H89
H90
H91
H92
H93
H94
H95
H96
H97
H98
H99
H100

MMC GmbH & Co. KG
Filiale Hamburg
Beethovenstraße 64
22083 HAMBURG
Telefon (040) 605 623 93
Telefax (040) 180 423 90
HH22083@meisesmobacenter.de

Wir haben unser Hobby zum Beruf gemacht

Märklin 36616.001

exklusiv für mmc
500 Stück weltweit
mfx + Sound + Zertifikat
nur 189,99€

passendes mmc-Wagenset
nur 129,99€ (5 teilig)



www.meises-mobacenter.de

meises
modellbahn
center

MMC GmbH & Co. KG
Märklin Showroom / Hauptlager
Pankower Straße, 17
21502 GEESTHACHT
Telefon (04152) 843186
Telefax (04152) 843187
info@meisesmobacenter.de

Züge und mehr...
Besuchen Sie unseren neuen Onlineshop.

Hamburgs große Auswahl an Modelleisenbahnen und -Autos
von über 120 Lieferanten, exklusive Hamburger Modelle.

www.zuegeundmehr.de

Altstädter Straße 17
20095 Hamburg
Tel.: 040/ 300 92 353
Fax: 040/ 300 92 352
Nur 5 Min. vom Hauptbahnhof, U3 Mönckebergstraße.

DIETER GRINGEL MODELLEISENBAHNEN



- Spur Z-III
- Digital + Sound
- Dekoder + Reparatur
- Neu und Gebraucht
- Modellbau

**Auslaufartikel und Schnäppchen
unter www.hobbycenterwedel.de**

Versandkosten frei ab € 50,- Bestellwert!
Lenz Dekoder Standard nur € 18,99!

Ihr Modellbahnhändler im Westen Hamburgs
22880 Wedel • Mühlenstr. 42 • ggü. S-Bahnhof
Tel.: 041 03/17914 • www.hobbycenterwedel.de

Schnellversand HELLER Modellbahn

Trix • Falter • Pola • Lenz • Zimo • Viessmann • Piko • LGB • Preiser • Massoth • Uhlenbrock
ESU Loksounddecoder H0 107 € • XL 149 € • Lenz Set100 266 € •
Set190 247 € • Standard ab 17,25 € Gold 10433 ab 26,32 € • Gold MINI
ab 34,80 € • Silver ab 23,30 € • LS150 40,27 € • USB-Interface 121,50 € •
• LK200 52 € • HK1 Kehrschleife 12 Amp. 48 € • NEU HV5 (BOOSTER
7,5 Amp. + SCHALTNETZTEIL, rail-com) 190 € • BOOSTER Rail-com 10
Amp. 170 €, 2x7,5 Amp. 230 €, für LGB + Spur I, 15 Amp. 230 € • HE11
Großbahndecoder 10 Amp., 10 Funktionen + LGB Soundansteuerung 97
€ • HE12 10 Amp. 8F, SUSI 97 € • ZIMO • MX • 695KV ab 176 €, KS ab
159 €, LV ab 165,50 €, LS ab 145 €, KN ab 85,50 €, MX • 621 ab 30 €,
630 ab 28 €, 632D ab 33,50 €, 642 ab 78,60 €, 645 ab 74 €, 646 ab 87 € •
Revalda-Gleis für LGB Meter ab 24 €

Ladenverkauf

22926 Ahrensburg bei Hamburg • Pionierweg 11a
Tel. 0 41 02 / 5 87 47 • Fax 0 41 02 / 5 87 87
www.heller-modellbahn.de • heller.modellbahn@t-online.de

REAL
Modell

LüP: 54 mm

Feinste Messing
und Resin-Modelle
04872-2221
www.real-modell.de

Jung ZN 113 m. Führerhaus

haar

MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 042 98/91 65 21
haar.lilienthal@vedes.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

BIS PLZ

28865

MIBA UND FACHHANDEL
PARTNER FÜRS HOBBY

VON PLZ
31683
MIBA UND FACHHANDEL
EINE STARKE SACHE

BESTE AUSWAHL – BESTE PREISE – BESTER SERVICE
IHR BEMO FACHHÄNDLER

im Möbelhaus Holtmann GmbH
31683 Obernkirchen / Gellendorf
An der B65 - Gellendorfer Weg 46
Tel. 05724/399401 • Fax: -/39613
E-Mail: hubert@bahnsteig-holtmann.de
www.bahnsteig-holtmann.de

BAHNSTEIG
HOLTMANN
STEIGEN SIE EIN!
Öffnungszeiten:
Di. + Fr.: 10–18 Uhr und nach Vereinbarung

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nenstätt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29
www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO
sowie Zubehör
Digitalumbauten
Anlagenbau
und Beratung

Ab sofort haben wir
24 h für Sie geöffnet!

Der Online-Shop.

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



HMW
Herzberger Modellwelt
Hauptstrasse 48
37412 Herzberg am Harz
Telefon:
05521-854254 (Geschäft)
05521-9993040 (Versand)
www.herzberger-modellwelt.de
kontakt@herzberger-modellwelt.de
5% gegen Vorlage dieses Coupons
Ab 250,- Einkaufswert
10% gegen Vorlage dieses Coupons
Ab 500,- Einkaufswert

Riesig!
Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!
■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung
Modellbahn Apitz
Modellbahn von A bis Z
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Der Lokschuppen Dortmund
Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Märkische Str. 227 • 44141 Dortmund
Tel.: 0231/412920 • Fax: 0231/421916
Internet: www.lokschuppen.com
lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.

PAULO
Seit 30 Jahren Hersteller anspruchsvoller Ausgestaltung für hochdetaillierte Anlagen in den Spuren H0, 0, 1 und 2.
Besuchen Sie www.paulo.de

Kieskemper
Ihr kompetenter Fachhändler für Modellbahnen und Zubehör
www.kieskemper.de
Everswinkel Str. 8
48231 Warendorf
Tel.: 0 25 81 / 41 93
kieskemper@t-online.de

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen
www.donnerbuechse.com
Neuware aller führenden Hersteller
• An- und Verkauf von Modellbahnen
• Spurweiten von 1 bis Z
• Zubehör • Fertiggelände
• Große Auswahl an Modellautos H0, N
Ihr TT-Spezialist
Jetzt mit 24-Stunden-Onlineshop
Vogteistr. 18 • 50670 Köln / Haltestelle Hansaring • Tel.: 0221/121654
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 15–18.00 Uhr • Sa.: 10–13.30 Uhr

QMB
Quatmann-Modell-Bau
Modellbahnanlagen von der Planung bis zur fertigen Anlage alles aus einer Hand.
Architekturmodellbau – Arbeiten für Museen – Gebrauchtanlagen.
NEU! Fertiggelände der besonderen Art
Josef Quatmann • Bünner Ringstr. 46 • 49413 Dinklage • Tel.: 04443/2333 • info@qmb-modellbau.de
www.qmb-modellbau.de



APC APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5 • 51766 Engelskirchen
Tel.: 02263/951468 • Fax: 02263/951469
e-mail: office@apc-adams.de
www.apc-miniaturmodell.de

Ersatzteile für Roco FLEISCHMANN Lima, Märklin

ESU Kuehn -Decoder

Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten

Hünerbein

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

VON PLZ

51766

MIBA UND FACHHANDEL
DIE ERFAHRUNG ZÄHLT

Kenner lesen
MIBA und
kaufen im
Fachhandel

Schmidt Roco Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos

45000 Artikel • 90 Hersteller

Ständig mehr als 1200 Angebote in unseren jeweils aktuellen **Sonder- und Infolisten**. (Aktuell Liste Nr. 79 ✓)

Bitte kostenlose Information anfordern (Spurweite angeben).

Wir sind der Roco Spezialist ...
...und bekannt für günstige Preise, Zuverlässigkeit, guten Service und Fachberatung.

Am Blesem 15, 57537 Wissen • Tel. 027 42/93 05-15 oder -16 • Fax 027 42/30 70
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife für die Fachhandelsrubrik
»Partner vom Fach«
Sie werden staunen, wie günstig Werbung in der MIBA ist. Tel.: 0 81 41 / 5 34 81-152 (E. Freimann)

seit 1977 Lokschuppen Hagen-Haspe Exklusive Modelleisenbahnen • Ihre Adresse für Kleinserienmodelle
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 40 • Tel. +49 (0) 23 31 / 40 44 53 • Fax +49 (0) 23 31 / 40 44 51 • Mobil: +49 (0) 171 / 471 56 00

Exklusive Handarbeitsmodelle sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren **N, HO, O, I und II**. Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter **www.lohag.de**. Was im Internet vermerkt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.
Lokomotiven, Wagen und vieles mehr
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen.
Wir liefern pünktlich und zum Sonderpreis.

Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.
Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig.
Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.
www.lohag.de
Kein Internet? Listen **KOSTENLOS** anfordern
Tel.: +49 (0) 2331/404453

Möchten Sie Kleinserienmodelle oder Sammlungen usw. verkaufen, in Zahlung oder in Kommission geben? Wir stehen Ihnen gern mit unserer langjährigen Erfahrung und weltweiten Kontakten zur Verfügung.

ANKAUF
MODELL & TECHNIK

ANKAUF
von Sammlungen seit 1978
gegen Barzahlung!

MODELLBAHN-SCHMIDT

Tel.: 0 61 54 / 6 94 29 10
Fax: 0 61 54 / 6 94 29 13
moba-schmidt@t-online.de

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/68 24 74 • Fax: 0621/68 46 15

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
Digitalservice und Reparaturen
Weltweiter Versand

ANKAUF

Ihr Märklin Fachgeschäft im Odenwald
Michelstädter Modellbahntreff
Angelika Hotz • Braunstraße 14 • 64720 Michelstadt
Wir führen Neuware, Gebrauchtes und Sammlermodelle.
Unser kostenloser Service: Wir verwalten Ihre Suchliste.
Nähere Infos hierzu gerne telefonisch oder per E-Mail.
Tel.: 0 60 61 / 92 16 92 • Fax: 0 60 61 / 92 16 93
E-Mail: Angelika-Hotz@t-online.de • Hpage: MichelstaedterModellbahntreff.de
Geöffnet: Vorm. Dienstag-Samstag 9.30-12.30 Uhr • Nachm. Di., Do. + Fr. 14.30-18.30 Uhr

BIS PLZ

67071

MIBA UND FACHHANDEL
MODELLBAHN PUR

VON PLZ

71334

MIBA UND FACHHANDEL
MODELLBAHN PUR



Modellbauzubehör-Versand
Rai-Ro
www.rairo.de
Mit Leidenschaft zur Präzision und Qualität!

Überzeugen Sie sich von unserem Sortiment für Modellbauer: Abformsilicone, Epoxidharz, Kunststoff- und Metallprofile, Airbrushmaterial, Pinsel, Farben sowie spezielle Werkzeuge, Maschinen und Instrumente für Ihr Hobby.

bereits seit über 20 Jahren zählt zu unseren Stärken:
• der persönliche Kontakt • die hohe Qualität
• ein schneller Versand

Modellbauzubehör-Versand – Inh. Rolf-Dieter König
Tulpenweg 10b • 88652 Überlingen
Tel.: 0 76 51 / 8 31 12 25 • E-Mail: webshop@rai-ro.de

www.modelleisenbahn.com • order@modelleisenbahn.com

**RIESIGE
AUSWAHL**

ZU ATTRAKTIVEN
PREISEN

ÜBER
50.000
ARTIKEL

SEMINARE
WORK-
SHOPS

ONLINE
SHOP

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

ALLE
NAMHAFTEN
HERSTELLER
;-))

**RIESIGE
GARTEN-
BAHN-
ANLAGE**
ÜBER 2.000 qm

SECOND
HAND
SHOP

EVENT-
REISEN

**SERVICE
BERATUNG
REPARATUR**
NETTE KOMPETENTE
MITARBEITER



**Das
Ganzheits-Erlebnis!**
FÜR JEDEN MODELLEISENBAHNER

71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
Tel. +49(0)7151 93 793-0, Mo.-Sa. 09:00–19:00 Uhr

72764 Reutlingen, Metzgerstr. 13
Tel. +49(0)7121 3474 743, Mo.-Fr. 9:30–13:00 u. 14:00–18:30,
Sa. 09:30–16:00 Uhr

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!“

Versand
Ankauf

Mo. geschl.

Haus der 1000 Lokomotiven
mit Modellbahn-Museum
Modellbahnen + Zubehör • Ankauf + Verkauf
www.modellbahn-rocktaeschel.de
e-mail: rockt@t-online.de
Modellbahnhaus Rocktäschel
94161 Ruderting/Fischhaus Tel.: 08509/2036

Modellbahn Pürner

Südweg 1 (Am Bahn-Km 32,8)
95676 Wiesau/Oberpfalz
Tel.: 096 34 / 38 30
Fax: 096 34 / 39 88 • www.puerner.de

Modellbahn-Sommerfest 2014
am Samstag, den 5. Juli
Jetzt schon vormerken!

Seit 1982 Ihr Modellbahnspezialist
mit der umfangreichen Produktpalette
– jetzt auch mit Märklin



Österreich

MIBA UND FACHHANDEL
HOBBY OHNE GRENZEN

Seit 1947, Qualität zu Erzeugerpreisen!

KLEINBAHN

Wien 1, Schottenring 17 | Wien 22, Wagramer Strasse 98 | Wien 23, Gatterederstrasse 4

Linz, Coulinstrasse 15 | Salzburg, Griesgasse 2A | Klagenfurt, Bahnhofstrasse 24

Nur über die eigenen Verkaufsgeschäfte, den Postversand +43 676 84 34 67 733 oder den Onlineshop erhältlich.

www.kleinbahn.com

HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos

Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)

Shop: Salzburg • Schranngasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)

Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis • Postkarte genügt!

MÄRKLIN

Omas' & Opas' Spielzeugladen

Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg • Auerspergstr. 55 • Tel. 0043/0662-87 60 45 Fax: 8752 38

Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 9.00–12.00 Uhr u. Mo.-Fr. 14.30–18.00 Uhr

Wir führen von Märklin: alt und neu in Spur H0, I u. Z.

Primex, Hobby, Exclusiv (MHI) Delta & Digital, Ersatzteile.

Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Tillig, Viessmann sowie Puppen, Steiff-Replicas und Blechspielzeug sowie alle weltweiten Sondermodelle von Märklin.

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Weitere Themen:

Klein aber fein:

Detailreiches Diorama
Feenwald

Kunstwerke für die Modellbahn:

Fachwerkhäuser im
Maßstab 1:87

Best.-Nr. 7535

14,80 €

Mehr
MobaTV
unter **www.
modellbahn-tv.de**
(inkl. Infos zu allen
lieferbaren Aus-
gaben)

Modell Bahn **TV**

Ausgabe 35

Jetzt neu!
Nur 14,80 €

Moderiert von
Hagen von Ortloff



■ Tolle Anlagen:
Furka-Bergstrecke II
Modellbahnwelt
Odenwald

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

■ Loktest
E 94/1020 von Roco
Laufzeit 48 Minuten

■ Neuheiten:
Märklin: Köf III, 103
Roco: Taurus, 2143
Brawa: Nebenbahnwagen
Fleischmann: Wagner-Verdi-1216



ModellBahnTV auf Ihrem Smartphone!

Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahnTV35-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter:
http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_35.htm

Was bringt die MIBA im September 2014?



Eine Nebenbahnstation kann durch einen angegliederten Landhandel betrieblich sehr aufgewertet werden. Damit aber das Gebäude auf der Anlage möglichst individuell erscheint, zeigt Horst Meier den Zusammenbau des Piko-Bausatzes mit vielen Änderungen. *Foto: Horst Meier*



Im Herbst 2014 wird die bekannte Rennsteigbahn von Ilmenau nach Schleusingen im Thüringer Wald 110 Jahre alt. Stephan Rieche widmet sich mit seinem Vorbild- und Modellbeitrag jedoch nicht den Steilstrecken, sondern dem Bahnhof Schleusinger Neundorf. *Foto: Stephan Rieche*

Weitere Themen:

- Modellbahn-Praxis: Baustellen-Passantenschutz als Bausatz von Kölner Modell Manufaktur
 - MIBA-Test: Die E 41 als H0-Modell von Piko und ihr großes Vorbild
 - Anlagen-Vorschlag: Das Spalter Bockerl – ein vorbildorientierter Entwurf in zwei Varianten
- Aus Aktualitätsgründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 9/2014 erscheint am 22. August 2014

Ihre kompetenten Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



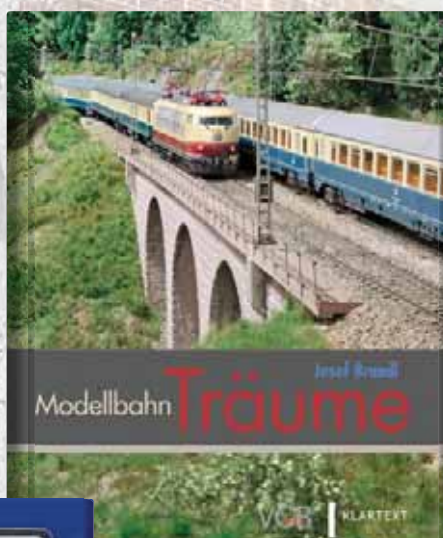
Perfekt bis ins Detail

Emmanuel Nouailliers Modellbau-Juwelen

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?“ hervor. Dieser neue großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

**40 Galerie-Seiten und 30 Modell-Bauanleitungen,
208 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover
mit Umschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581408**

je Band
€ 39,95



Josef Brandls Modellbahn-Träume

Wenn es um den Bau von naturalistischen Modellbahnanlagen geht, gilt Josef Brandl als Meister seiner Zunft. Er erschafft Miniaturwelten, die ihresgleichen suchen. Dieser großformatige Band gibt einen Gesamtüberblick über Josef Brandls Schaffen. Alle 18 Anlagen werden ausführlich in Bild, Wort und Planzeichnung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den jüngeren Werken liegt.

**18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen,
192 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover
mit Umschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581306**



Klassiker der Bundesbahn

Eine Epoche in Vorbild und Modell

Die großen Zeiten der Bundesbahn sind längst vorbei. „Rheingold“, „Blauer Enzian“ und „Riviera-Express“, Dampfloks aus Kaiserzeiten und Altbau-Elloks, V 200 und VT 11.5 – alles passé! Nur im Modell existiert noch die Typenvielfalt, welche die 50er- und 60er-Jahre bei Eisenbahnfreunden so beliebt macht. Otto Humbach lässt diese Klassiker der ersten beiden DB-Jahrzehnte wieder aufleben, in authentisch arrangierten Modellszenen – belegt durch zahlreiche historische Aufnahmen – und in perfekten Modellfotos. Entstanden ist ein opulent ausgestatteter Bildband voller legendärer Loks und Züge, eine Modellbahn-Zeitreise in die Epoche von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder.

**272 Seiten im DIN-A4-Großformat, gebunden mit Schutzumschlag, über 400 teils großformatig wiedergegebene Modellfotos und historische Schwarzweißbilder.
Best.-Nr. 15088126**

Begeisterung und Leidenschaft

Für Ihre nächste Bestellung:



**€ 5,-
Gutschein***
für alle Modellbahn-
produkte

Ihr Vorteils-Code:

AZ14MIBA

Bei Bestellung angeben oder Abschnitt beim Filialeinkauf an der Kasse vorlegen.

* Nicht mit Vorteils-Codes aus anderen Aktionen kombinierbar. 1x pro Kunde einlösbar. Keine Barauszahlung. Gültig bis 17.08.2014. Mindesteinkaufswert € 25,-. Gültig für das gesamte Modellbahn-Sortiment von Conrad Electronic ausgenommen Prepaid- und Geschenkkarten. Die kommerzielle Weitergabe und Veröffentlichung des Vorteils-Codes ist untersagt.

CONRAD ELECTRONIC



Ihr Spezialist für Modellbau, Elektronik und Technik

Katalog • Filiale • Online-Shop: conrad.de

CONRAD ELECTRONIC