

06
20

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Juni 2020 B 8784 72. Jahrgang

Deutschland € 7,90

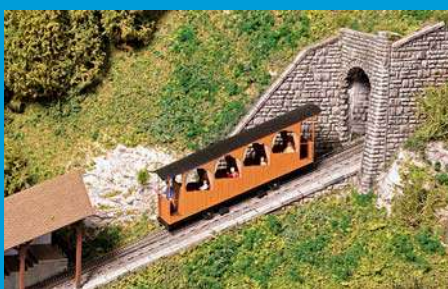
Österreich € 8,70 Schweiz sFr. 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 10,20
Niederlande € 10,00, Luxemburg € 9,20
Dänemark DKK 84,95

www.miba.de

Kleine Möbelfabrik ganz groß Gebr. Vierling



Im MIBA-Test: Baureihe
V 75 / 107 von Piko in H0



Schaukasten statt Urlaub:
Standseilbahn in N



Flicken und Deko für
den Epoche-IV-Bahnsteig





www.donnerbuechse.com
info@donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware in den Spuren: 1 • G • H0 • H0m • H0e • TT • N • Z**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Revell: Bausätze • 3D-Puzzles • Farben**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVDs**
- ➔ **Versandkostenfrei ab € 49,- innerh. Deutschland**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**



Vogteistr. 18 50670 Köln Tel. 0221 - 12 16 54
3 Minuten Fußweg von
US Hansaring
5 eigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten: Dienstag – Freitag: 10:00 – 18:30 Uhr
Samstag: 10:00 – 16:00 Uhr
Montag: RUHETAG

Ähren

Aufgaben

BECKMANN TT

ESU

FALIER

fischer-modell

herpa

HOBBYTRAIN

JÄGERDOORF COLLECTION

KATO

Kibri

KRES Modelle

uehn

LEMKE

Märklin

U.S. Models Exclusive

märklin

MINIS Multiscale 1:120

NOCH

PIKO

VOLLMER

V

THILLI 71

TRIX

SOMMERFELDT

Modellbahn Schirmer
Förderung von Modellbahnen

REKOLPAN

Revell

PSK Modelbouw

print

Preiser

Das Corona-Virus hat die Welt weiterhin fest im Griff. Viele öffentliche Institutionen sind – Stand Ende April – geschlossen: Theater, Kinos, aber auch Schulen sind dicht. Wann das Leben wieder seinen normalen Gang gehen kann, wird zwar jetzt bereits heftig diskutiert, steht aber letztlich noch völlig in den Sternen.

Zwangsläufig hocken Menschen zuhause und müssen feststellen, dass so ein Familienleben nur für ganz starke Nerven geeignet ist. Es ist eben eine große Herausforderung, Kinderbetreuung und Homeoffice unter einen Hut zu bringen. Wobei diejenigen, die überhaupt daheim weiterarbeiten können – wie z.B. wir Journalisten – noch das bessere Los gezogen haben.

Die heimische Arbeit hat aber durchaus auch Vorteile. Bisher unverzichtbare Rituale wie Waschen, Rasieren und Anziehen werden endlich nicht mehr überbewertet – beim Schreiben von Mails sieht ja jetzt keiner zu (für die Webcam am Laptop gibt es übrigens diese total praktischen Abdeckungen). Die coronabedingte Gesichtsbehaarung ist inzwischen sogar zum Trend geworden, wobei wir uns je nach Dauer der Ausgehbeschränkungen im Spätsommer fragen werden: Ist das noch ein Bart oder schon ein Chewbacca-Kostüm?

Fein raus ist, wer nicht raus will. Wir Modellbahner zum Beispiel können uns das schlechte Gewissen komplett sparen, wenn man bei herrlichem Sonnenschein daheim am Basteltisch lang aufgeschobene Projekte endlich bearbeiten will. Aufforderungen wie „Geh doch mal an die frische Luft!“ können nun mit dem Segen höchster Regierungsstellen abgeschmettert werden: „Ich darf nicht.“ Ende der Diskussion.

Lok up statt Lockdown!

Die zusätzlichen Gelegenheiten zur Beschäftigung mit Lokomotiven kommen uns Modellbahnern also durchaus grad recht. Wie man auf der Leserbriefseite sieht, haben manche unserer Leser dieser Krise mit Augenzwinkern zudem noch eine heitere Seite abgewonnen.

Dennoch hoffen wir natürlich ebenso wie alle anderen, dass die Maßnahmen bald Wirkung zeigen und infolgedessen wieder gelockert werden können. Dann können Sie auch wieder raus – Betonung auf „können“, Sie müssen ja nicht, meint *Ihr Martin Knaden*



Als Betriebsdiorama für seine äußerst realistisch gealterten Fahrzeuge baute sich Michiel Stolp eine kleine Fabrik mit Gleisanschluss, in der Möbel hergestellt werden. Selbstverständlich werden Holz und Fertigprodukte über die Schiene gefahren. Foto: Maarten Stolp
Zur Bildleiste unten: Piko brachte die kleine Diesellanglokomotive der Baureihe V 75 – später als 107 bezeichnet – heraus. Sebastian Koch hat das Modell auf Herz und Nieren getestet. Wolfgang Besenhardt zeigt, dass eine Standseilbahn auch als Schaukasten in N funktionsfähig gebaut werden kann. Michael Weiß gestaltete die Bahnsteige seines Epoche-IV-Kopfbahnhofes realistisch mit Flecken, damit sie nicht mehr so „clean“ aussehen.

Fotos: Sebastian Koch, Wolfgang Besenhardt, Michael Weiß



JETZT ZUM KENNENLERNEN!

Unsere digitalen Bibliotheken

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.



Baureihen 50, 52 und 42

Best.Nr.: 601802-e

nur € 16,99

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore und im Google-play-Store verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.

neu +++ neu +++ neu +++ neu

UNSERE VGB MEDIATHEK

Jetzt einfach RioGrande-Filme streamen. Bequem auf allen internetfähigen Geräten!

RioGrande- und die Video-Edition Eisenbahn-Romantik präsentieren ihre seit Jahrzehnten beliebten Filme nun auch als Stream zum Anschauen auf Tablets, PCs – und natürlich auf internetfähigen TV-Geräten. Einfach anmelden, einloggen und losschauen!

Zahlreiche Titel sind bereits online – unter www.vgbahn.de/streamen!

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

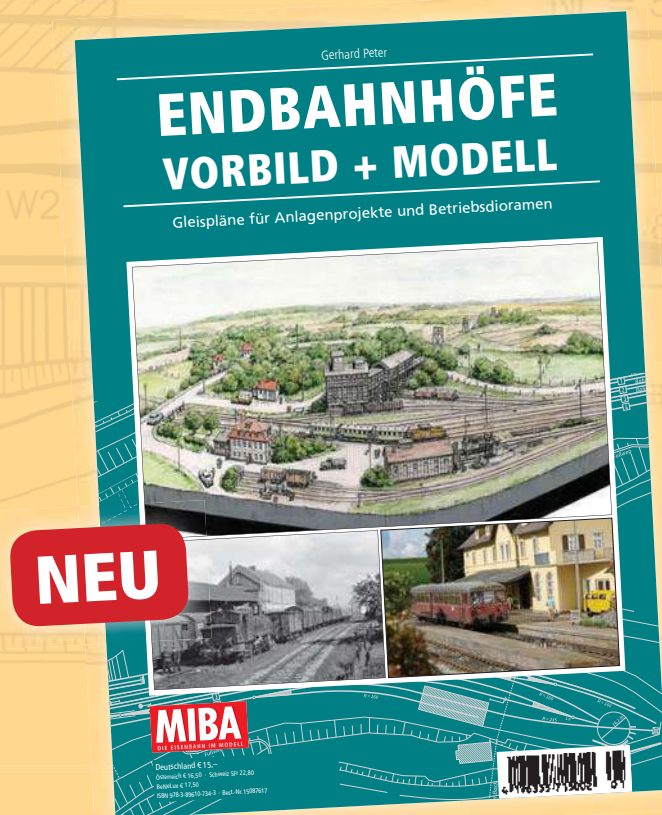


www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de

Hiermit **planen** sie **richtig**



Die Nachbildung von Endbahnhöfen hat für Modellbahner immer einen gewissen Reiz, sei es betrieblich durch notwendiges Umsetzen und Rangieren oder wegen des geringen Platzbedarfs. Für diese neue MIBA-Planungshilfe wurden Bahnhöfe der Staatsbahn wie auch solche von kleinen und großen Privatbahnen ausgewählt. Alle Vorbildgleispläne sind neu gezeichnet und bieten zusammen mit umgesetzten Modellvorschlägen in verschiedenen Baugrößen viele Anregungen. Die fantastischen Schaubilder von Reinhold Barkhoff dienen der Visualisierung und bieten detaillierte Umsetzungshinweise für den Nachbau im Modell. Wer vor der Planung oder dem Bau einer Modellbahn-Anlage steht, findet in der neuen MIBA-Planungshilfe eine Fülle von praxisnahen Anregungen, gerade wenn vorbildgerechte Betriebsabläufe bei kompakten Abmessungen gefragt sind.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
148 Abbildungen, darunter zahlreiche farbige Gleispläne,
Zeichnungen und 3D-Ansichten
Best.-Nr. 15087617 | € 15, –

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

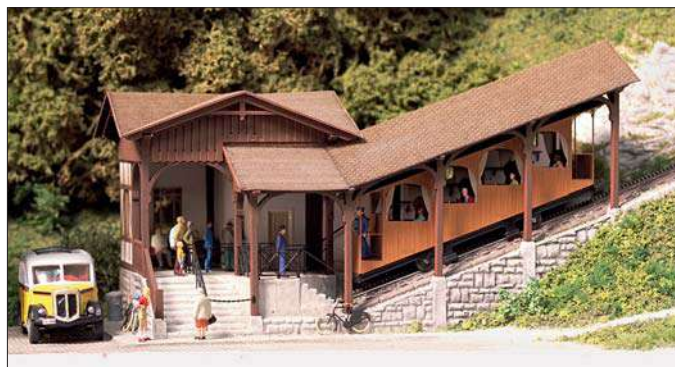


8 Michiel Stolp präsentiert mit dem Industrieanschluss „Gebrüder Vierling Industriemöbelfabrik“ sein neues Diorama, das trotz der begrenzten Fläche höchst detailliert gestaltet ist und auf der Basis bereits vorhandener Segmente entstand.

Foto: Gerard Tombroek



52 Ferien in Frankreich – die Region zwischen Ardèche und Haute Loire ist ein beliebtes Touristenziel. Wim Wijnhoud, MIBA-Lesern kein Unbekannter, hat auf seiner Anlage Urlaubserinnerungen aus dieser Gegend verarbeitet. Foto: Horst Meier



46 Ein überaus reizvolles Thema ist eine Standseilbahn mit ihrer Talstation. Gerhard Peter stellt die interessante kleine Schaulanlage von N-tram vor. Foto: Wolfgang Besenhardt



16 Für den Rangierdienst im Bahnknoten Leipzig beschaffte die DR 1962 die Dieselloks der Baureihe V 75, um die bis dahin eingesetzten Dampfloks zu ersetzen. Mit ihr konnten zudem auch Nahgüter- und Personenzüge befördert werden. Dirk Endisch berichtet über das Vorbild, das aktuelle Modell in der Baugröße H0 von Piko hat Sebastian Koch ausführlich getestet. *Foto: Dirk Endisch*



70 Ein Bahnsteig muss nicht zwangsläufig aus einer grauen Fläche bestehen – Reparaturen und Baumaßnahmen sorgen beim Vorbild mit der Zeit für einen Flickenteppich. Michael Weiß zeigt, wie dies im Modell aussehen kann. *Foto: Horst Meier*



64 Bereits vor vielen Jahren erfand Bemo die „Neustädter Kreisbahn“ mit einem eigenen Farbschema. Sebastian Koch frischte seine alte H0e-Anlage auf – sie hat nun die NKB als neues Thema. *Foto: Sebastian Koch*



36 Beim Zugangebot der Bahntochter DB Regio Nordost zwischen Berlin und Hamburg kommen ehemalige InterRegio-Wagen und Loks der BR 182 zum Einsatz. Mit Wagenmodellen von Tillig kann man den Zug in H0 und TT nachbilden. *Foto: Sebastian Koch*

MODELLBAHN-ANLAGE

- Eine Modellbahnanlage im Maßstab 1:32 – Teil 1: das Recycling Vierheim wird Vierling 8
- Wie aus der Hepsander Kleinbahn ein Streckennetz in H0e entstand Vom Single zum Konzept 40
- Gekonnte Präsentation eines speziellen Themas als Schaudiorama Die Standseilbahn als 3D-Bild 46
- Eisenbahn im tiefen Tal der Ardèche – Teil 1 Ganz schön wild 52

VORBILD

- Die Baureihe V 75 der DR schloss 1962/63 kurzfristig eine Lücke Hektor hilft im Hauptbahnhof 16

MIBA-TEST

- DR-Diesellok V 75/107 als H0-Modell von Piko Leipziger Allerlei 20
- Siemens-Vectron DE der Baureihe 247 von Tillig Diesel-Vectron in TT 86

MODELLBAHN-PRAXIS

- Bau einer individuellen Behandlungsanlage Kohle, Wasser und Schlacke 24
- Redigitalisierung: Die Folgen einer Neumotorisierung des VT 69.9 von Minitrix Altes Schätzchen mit Musik 32
- Fiktive Neustädter Kreisbahn als Anlagenthema in H0e (Teil 1) Irgendwo im Kreis Neustadt 64
- Die Bahnsteige des Bahnhofs Taunusweg Geteert und geflickt 70
- Betriebssichere Modelle auf schmaler Spur Feine Loren für die Feldbahn 77
- Abwechslungsreiche Belaubung für Büsche und Bäume Realistische Blätter 80
- Eine bewegte Wippe für den H0-Spielplatz Authentisch gewippt 82

VORBILD + MODELL

- Der InterRegioExpress Berlin–Hamburg in Vorbild und Modell Berlin–Hamburg in Verkehrsrot 36

NEUHEIT

- Die UIC-Z2-Wagen der DR als Roco-Modelle Halberstädter in H0 30
- TrainSimWorld – neue Inhalte für Fans deutscher Eisenbahnstrecken Das Rhein-Ruhr-Festival 60

RUBRIKEN

- Zur Sache 3
- Leserbriefe 6
- Bücher 88
- Neuheiten 90
- Kleinanzeigen 94
- Vorschau · Impressum 106



Auf einer Bahnsteigbank wartet ein Preiserlein auf den nächsten Zug. In Zeiten der Corona-Krise ist das mutmaßliche Mitglied der Risikogruppe vorbildlich mit Maske ausgestattet. Auch auf der Modellbahn ist man also voll im Trend!
Foto: W. Kösner

MIBA

Schutz auch in H0

Zu meinem Leidwesen musste ich feststellen, dass meine Modellbahn-Mäxchen in H0 leider ganz ungeschützt gegen das Corona-Virus sind, obwohl sie doch in größeren Gruppen (vorläufig noch) in ihren Boxen wohnen. Um sie vor einer endgültigen Durchseuchung zu schützen, habe ich einem ersten Mitglied der Risikogruppe einen Mundschutz organisiert (trotz der schwierigen Verfügbarkeit von Gesichtsmasken).

Das Foto zeigt einen Wartenden, so wie er gerne am Bahnsteig angetroffen werden kann. Damit hoffe ich auf eine gesunde H0-Bevölkerung bei mir zu Hause und wünsche Ihnen und Ihren Lesern alles Gute und eine baldige, glückliche Rückkehr zu wieder lustigeren Zeiten.

Wolfgang Kösner

MIBA

Fahrbetrieb wie im Modell

Als ich im April 2019 meine Umschulung zum Triebfahrzeugführer begann, hätte ich mir nicht träumen lassen, eine Situation wie auf einer Modellbahn zu erleben. Ich hatte die Chance, mit über 50 mein Hobby zum Beruf zu machen und habe es bisher nicht bereut. Nun fahre ich seit Mitte Februar im OWL-Netz. Zu Beginn von Corona war es bizarr, als Lokführer leere Züge durch menschenleere Landschaften in menschenleere Städte zu fahren. Auch Bahnsteige waren teilweise wie leer gefegt – eben fast wie auf so vielen Modelleisenbahnen. Bleibt nur zu hoffen, dass Corona bald überstanden ist. Viele Grüße und Gesundheit für alle Mitarbeiter der VG-Bahn!

Günter Ordon

MIBA 5/2020

Anlagen mit oder ohne Plan

Schon wieder eine Anlagenvorstellung ohne Gleisplan in MIBA 5/2020 ab Seite 8! Es ist erst wenige Ausgaben her, da hat schon einmal ein Leser diese Unsitte angeprangert, Anlagen ohne Gleisplan(-skizze) vorzustellen. Mir nimmt es wirklich einen Großteil des Vergnügens, den Bericht und die Bilder der teilweise hervorragenden Anlagen „aufzusaugen“. Ohne Plan bzw. Skizze fehlt einfach die Orientierung, wo man sich auf der Anlage befindet und auch die Relationen. Es muss ja kein haargenau maßstäblicher Plan sein.

Die Ausrede, man könne nichts machen, wenn der Urheber keinen Plan mitgibt, lasse ich nicht gelten: Dann gibt es halt keine Veröffentlichung! Ganz einfach!

Burkhard Hiller

Anm.d.Red.: Sehr geehrter Herr Hiller, ganz so einfach ist es leider nicht, denn wir möchten schön gestaltete Anlagen, die noch dazu mühsam fotografisch in Szene gesetzt wurden, ungern unseren Lesern vorenthalten. Oder wären Sie bereit, ein MIBA-Heft mit 8 leeren Seiten zu kaufen?

MIBA-Spezial 124:

Geislinger Steige

Habe gestern Spezial 124 erhalten. Anspruchsvolle Kost! Allerdings ist dem Autor ein dicker Fehler unterlaufen: Der Scheitelpunkt der Geislinger Steige liegt bei Amstetten (Württemberg) und nicht in Geislingen. Dort beginnt die „Steige“. Die 194 ist in Amstetten und nicht in Geislingen (vergl. Bildunterschrift S. 85 und Fließtext S. 86, Spalte 2). Nichts für ungut – bleibt gsdnd!
Kurt Maier

MIBA 5/2020:

Nürnberger Straßenbahn

Wie konnte das einer Zeitschrift passieren, die jahrzehntelang in Nürnberg erstellt wurde? Ich meine die Bildunterschrift auf Seite 46 oben, laut der die Straßenbahnwagen der Reihe 301 von der DÜWAG hergestellt wurden ...

Nein, von 1962 bis 1966 lieferte die MAN Nürnberg an die VAG 56 Einrichtungs-6xGelenktriebwagen, wie alle anderen Straßenbahnwagen davor und danach. Von der DÜWAG stammten nur die Drehgestelle und die Drehfälttüren, alles andere war Eigenentwicklung der MAN und natürlich auch „Made in Nürnberg“.

Mir fiel die Ungereimtheit sofort auf, schließlich war die MAN fast 10 Jahre lang mein erster Arbeitgeber, ich habe aber vorsichtshalber im Buch „150 Jahre Schienenfahrzeuge aus Nürnberg“ von L. Uebel und W.-D. Richter, EK-Verlag 1994, nachgeschaut und dort die Bestätigung gefunden.

Karl-Heinz Buchholz

MIBA 5/2020: Leserbrief

Signalisierung

Zur o.g. Zuschrift Ihres Lesers, Herrn Lothar Fuchs, darf ich Ihnen folgenden Kommentar zusenden: Ohne das Signal- und Sicherungswesen wäre ein Betrieb bei der Eisenbahn im eigentlichen Sinne nicht denkbar. Herr Fuchs spricht mir daher aus der Seele, wenn er in seinem Leserbrief zurecht bemängelt, dass viele Modelleisenbahner dieser Tatsache offenbar keine Bedeutung beimessen.

Ich kann mich noch gut an die Zeiten erinnern, in denen unsere Hobbykollegen ihren Ehrgeiz in die eisenbahntechnisch richtige Gestaltung – das Signalwesen eingeschlossen – der Modellbahnanlagen legten. Es gab sogar einzelne Modellbahner, die mit ihrem Wissen selbst Eisenbahnfachleute beeindrucken konnten.

Vielen Modellbahnern ist wohl unbekannt, dass über die „singenden“ Drähte nicht nur diverse Sprechströme u.a.m., sondern auch die für das Arbeiten der Blockapparate auf den Betriebsstellen (Zugdeckung) notwendige elektrische Energie ihren Weg fand.

Ulrich Meyer

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.



Edition **n:**
neu
konstruktion

Das Ungetüm

Um die immer schwerer werdenden Züge über den Gotthard zu befördern, entschied das Direktorium der Schweizerischen Bundesbahnen den Bau von riesigen Doppellokomotiven. Die von Schweizer Unternehmen gelieferten Lokomotiven mit der Bezeichnung Ae 8/14 waren in der Lage im Flachland Zuglasten von bis zu 2000 Tonnen zu ziehen. Eine Besonderheit stellte die Ae 8/14 11851 her, welche über Führerstände der Ae 6/6 verfügte. Die 11851 war in diesem teilmmodernisierten Zustand noch bis 1976 in Betrieb, und wurde 1977 verschrottet. Unser aktuelles H0-Modell der Edition Reihe gibt die Lok in diesem teilmmodernisiertem Zustand der letzten 15 Einsatzjahre wieder, ausgerüstet mit vielen neuen Funktionen in der Digital-Ausführung.

Elektrolokomotive Ae 8/14 11851, SBB



- Feine extra angesetzte Scheibenwischer
- Verchromtes Wappen an den Stirnfronten
- Filigrane Stromabnehmer
- Beide Lokhälften werden von je einem Motor angetrieben (Digitalbetrieb mit 2 Decodern über eine Adresse gesteuert)
- Die Führerstands-Beleuchtung kann mit einem DIP-Schalter geschaltet werden

6-tlg. Set: Güterzug „Gotthardbahn“, SBB



► Ideale Ergänzung zur Ae 8/14

Art. Nr.: 76051

Art. Nr.: 71813	=	8/2
Art. Nr.: 71814	= 	8/2
Art. Nr.: 79814	~ 	8/2

Nutzen Sie die Zeit daheim und widmen Sie sich doch dem schönen Hobby Modelleisenbahn. **ROCO** liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren **e-shop www.roco.cc**. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

Eine Modellbahnanlage im Maßstab 1:32 – Teil 1: das Recycling

Vierheim wird Vierling

Zum dritten Mal organisierte Michiel Stolp im Februar 2020 die Ausstellung „01 TREFF“ im Dorfhaus „De Twee Marken“ in Maarn. Erneut versammelte sich die europäische Crème de la crème der Anlagenbauer und Hersteller der Baugrößen 0 und 1. Selbstverständlich war Michiel Stolp persönlich mit von der Partie und präsentierte sein neues Diorama, den Industrieanschluss „Gebrüder Vierling Industriemöbelfabrik“.



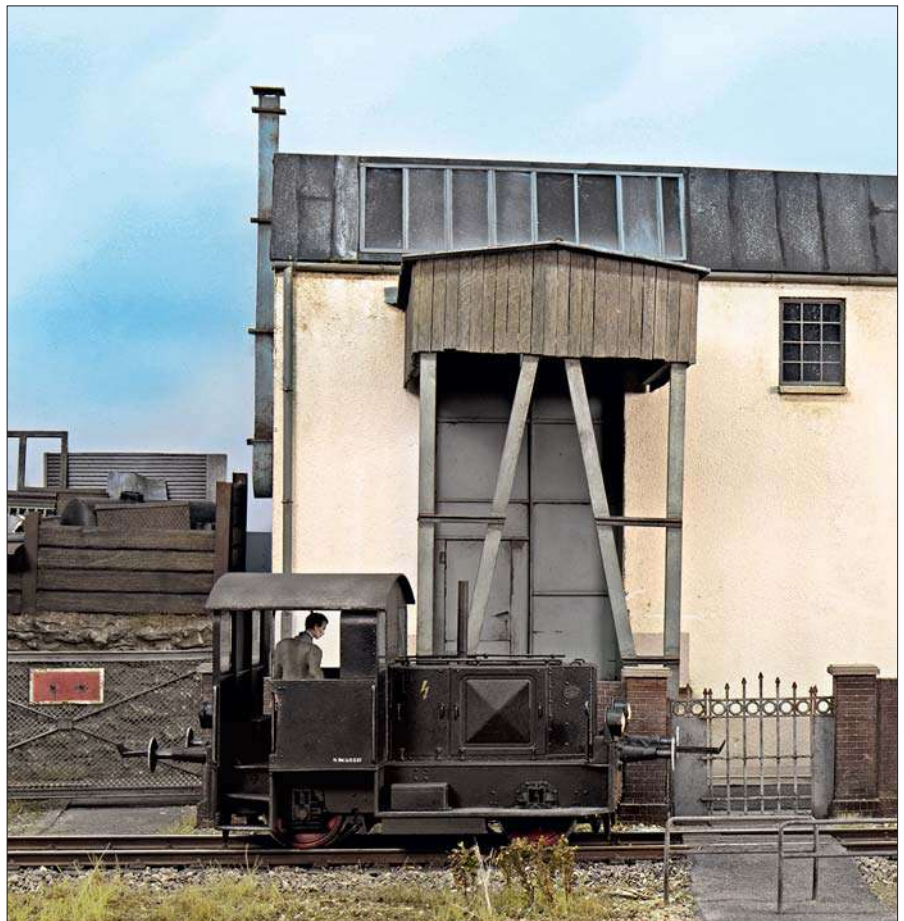


Nach seinen Dioramen „Vierheim Industrie“ und „Wuppertaler Straße“ stellte Michiel Stolp nun den Werksanschluss einer Industriemöbelfabrik vor. Bei der Konzipierung seiner Kreationen analysiert Michiel (der sich eher als Künstler denn als Modellbauer versteht) zunächst eingehend die gewählte „Ära“ seines Vorbilds. Wie wurde seinerzeit gebaut? Welche Materialien bestimmten das Erscheinungsbild? Wichtige Erkenntnis: Farben, die zur Umgebung und zur gewählten Epoche passen sollten, können für den Gesamteindruck entscheidend sein. Stets gilt, was Michiel unterstreicht: „Eine Modellbahn muss eine Geschichte erzählen.“

Manchmal gerät ihm dies freilich recht subtil: Zwei Elstern und ein Vogelnest in den Baumkronen gehören dann ebenso dazu wie ein einzelnes Fahrrad, das an einer Fabrikmauer lehnt. Selbst Wände mit Rissen an der Oberfläche und schadhaftem Putz bestimmen die Atmosphäre weitaus stärker, als man zunächst meint.

Wie man im großen Foto links und im Foto rechts sieht, besitzt das Unternehmen im Einfahrbereich der Werkhalle einen Brückenkran. Die Kranbahn mit Laufkatze verbirgt sich hinter der Holzverkleidung und führt durch das Tor in der Seitenwand in die Werkhalle hinein. Letztere ist auf der Kulisseenseite nur im Anschnitt nachgebildet worden.

Auch wenn die handgemalte Fassadenwerbung bereits realitätsnah „verwittert“ und „verwaschen“ erscheint, besteht kein Zweifel am Fertigungsprofil der Firma „Gebrüder Vierling Gewerbe und Industriemöbelfabrik“, die Werkbänke, Schränke, Stühle, Schreibtische, Schließfächer und viele weitere nützliche Möbel für Handwerk und Gewerbe herstellt.





Nach Versuchen mit einem einteiligen Satteldach sowie einem klassischen Holzdach fiel die Entscheidung zugunsten einer Werkhalle mit „Sägezahndach“, auch als „Sheddach“ bekannt. Diese Dachform besteht aus kleineren pultartigen Dachaufbauten hintereinander. Michiel Stolp fertigte die Basisform aus einer 1 cm dicken PVC-Platte. Die Kö 1 im Foto unten gehört der Möbelfirma.



In eine solche Umgebung passen weder glänzende Loks noch Wagen. In der Werkstatt von Michiel verwandelte sich das Patinieren von einer Nebentätigkeit zum Fulltime-Job. Wer als Kunde zu ihm kommt, darf selbst entscheiden, wie weit die Patinierung gehen darf.

Wiederverwendung

Michiel Stolp verkauft seine Dioramen vor allem „um Platz für die nächsten zu erhalten, denn das Bauen macht am meisten Spaß“. Zu seinen Arbeiten zählt das Vierheimer Industrie-Diorama, das wir in MIBA 10/2017 beschrieben. Das Konzept – ein Gleisplan mit zwei Gleisen und zwei Weichen zum Anschluss von Fabrikgebäuden – fand viel Zustimmung. Das Fehlen von Umlaufmöglichkeiten für Loks zwang die Fabrik zum Kauf einer eigenen Rangierlok, um die DB-Loks aus ihrer rangiertechnisch bedingten Blockierung zu „befreien“, wodurch plausibel wurde,

dass auf den Anschlussgleisen zwei Loks aktiv sind.

Der Erfolg dieser „Philosophie“ motivierte Michiel, unter Beibehaltung vorhandener Gebäudefundamente etwas Neues auf den Segmenten des Industriedioramas zu gestalten. Er suchte brauchbare Beispiele im Internet: Was könnte Bayern bieten? Wie ließe sich so etwas mit dem bestehenden Gleisplan verbinden? Einfach war das nicht: Bei einer Tiefe von 55 cm diktieren Einschränkungen anstelle unbegrenzter Möglichkeiten die Planung, zumal im Maßstab 1:32! Will man mehr als nur eine Fabrikfassade mit Gleis davor zeigen, könnte ja Letzteres auch in die Fabrik hinein führen.

Nach eingehendem Studium zahlreicher Beispiele entschied sich Michiel, die Anordnung der Gleise und Gebäude sowohl streng logisch als auch aus dem angedachten Erscheinungsbild abzuleiten. Er probierte unterschiedliche Aufstellungen aus und schob die einzelnen

Elemente so lange hin und her, bis der gewollte Effekt eintrat. Dieses empirische Vorgehen schloss nicht aus, nach Tagen unbefriedigender „Schieberei“ auch mal einen Neustart zu wagen.

Gleise im Straßenpflaster

Bei den „Schiebeversuchen“ entstand die Idee, einen Abschnitt des Anschlussgleises in die Pflasterung der Hallenzufahrt zu verlegen. Schienen-

Die Industriemöbelfabrik exportiert offenbar auch in die Niederlande, wie am Güterwagen der Staatsbahn NS erkennbar ist. Der Wagen der Gattung CHOK ist ein umgebautes Hübner-Modell. Um die Möbel nassgeschützt verladen zu können, wurde ein seitliches Schleppdach angebaut.



fahrzeuge, die „auf der Straße“ fahren, faszinieren Michiel schon seit langem; nun sollten sie auch das neue Diorama bereichern.

Schwierig dabei erschien zunächst, dass die NEM-Räder der vorhandenen Fahrzeuge relativ breite „Rillen“ in der Straßenoberfläche benötigen, um problemlos laufen zu können. Eine zweite Schiene als Gegenstück zu einer eingepflasterten Schiene würde, soviel war klar, ein sehr unvorteilhaftes Bild ergeben – unglaublich und „klobig“.

Die Lösung fand sich am Beispiel der Entladestraße hinter der Firma KM1 in Lauingen: Die Straße ist asphaltiert, die Rillen an der Innenseite der Schienen werden mit einem Streifen länglicher Steine „asphaltfrei“ gehalten – eine ideale Lösung für die Modellbahn! Aus einem etwa 5 mm dicken Forex-Streifen wurden passende Seitensteine hergestellt und die verbleibende „Lücke“ mit Kopfsteinpflaster von Juweela gefüllt.

Zurück zur Idee

Nachdem Michiel der Herausforderung mit der Straßenspur erfolgreich begegnet war, widmete er sich noch einmal der Grundidee einer Fabrik, die sowohl ihr Material auf der Schiene erhält als auch den Versand per Eisenbahn bevorzugt. Dabei sollte es auch bleiben, doch stellte sich immer wieder die Notwendigkeit verschiedenster Abänderungen und Varianten des Grundmotivs ein – ganz nach dem Motto, dass nichts konstanter ist als der Wandel.



Die werkseigene Kö 1 zieht den gedeckten Güterwagen aus der Versandhalle ab, um ihn anschließend für die Übernahme durch die Bundesbahn bereitzustellen (Foto unten). Die farblich perfekte Gestaltung der Szenerie verstärkt den Eindruck eines einheitlichen Ganzen; viele der zahlreichen Details erkennt man dadurch erst auf den zweiten Blick.





Dieses Detailfoto zeigt nicht nur subtile Kleinigkeiten wie das angelehnte Fahrrad und den verwitterten Mauerputz, sondern auch die sorgfältig eingepflasterten Schienen.

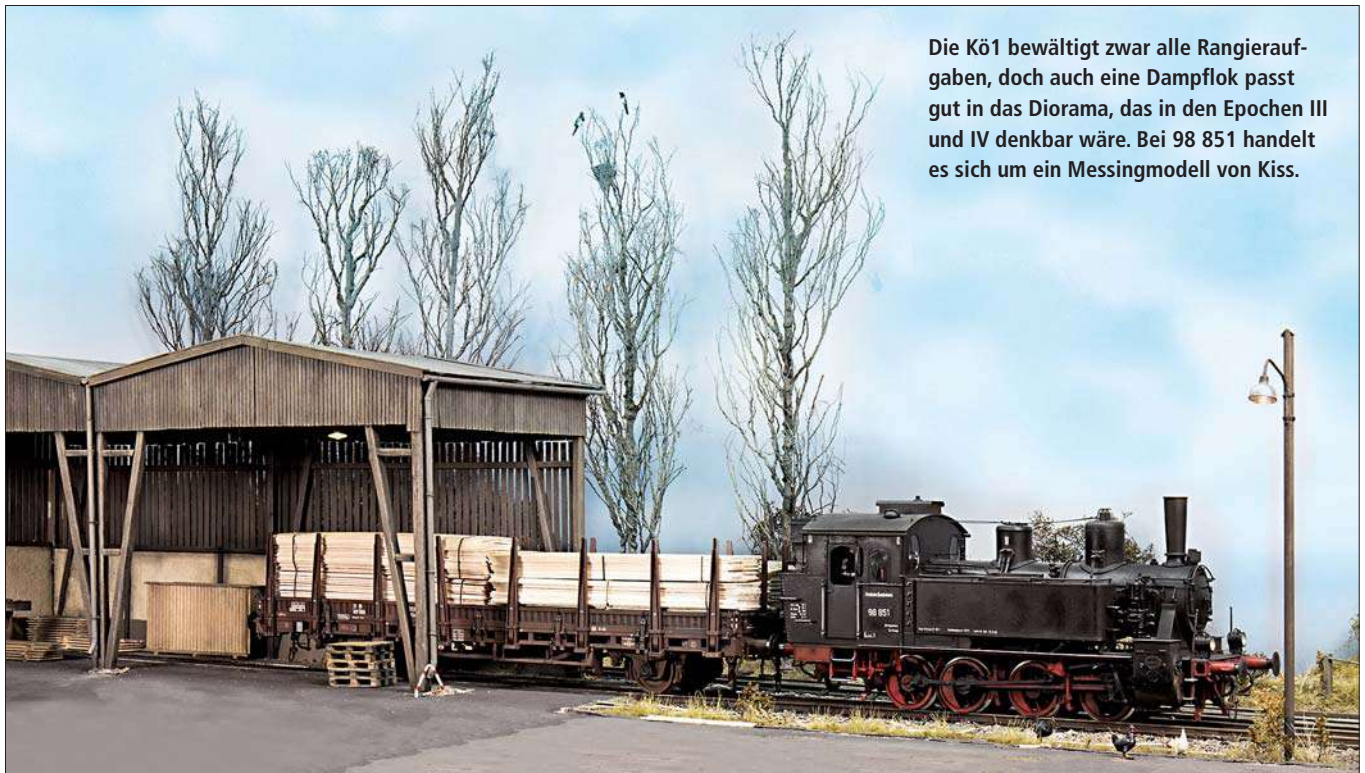
Bewuchs und Gebäude

Gemeinsam mit seinem Freund Henri, einem begnadeten Begrünungsspezialisten, sollte die Fabrik ein Umfeld aus eher sommerlichem Bewuchs erhalten. Doch der Versuch misslang, denn das neue Grün wollte weder zum Hintergrund noch zu den Gebäuden passen. Also – radikale Änderung.

Das bereits vorhandene Gras wurde rückstandslos entfernt und frische Erde aufgetragen. Als Basis für neuen Bewuchs dienten bräunliche 2-mm-Fasern, gefolgt von einer hellbraunen und olivgrünen Mischung aus 4,5-mm-Fasern. Das Finish bildeten Fasern in Beige mit Längen von 6 bis 12 mm. Wie sich herausstellte, passten sie viel besser zum Hinter- und zum Untergrund.

Zwischenzeitlich gab es den Plan, hinter einer romantischen Fassadenverkleidung ein klassisches Metallverarbeitungswerk zu etablieren. Doch die holzverkleidete Fabrikhalle erwies sich als wenig zufriedenstellend, als eine Lok der Baureihe 212 von KM1 vor das Gebäude fuhr: Die Versandhalle für Gü-

Beim Blick auf den linken Teil des Dioramas (in spätherbstlicher Natur) fällt kaum auf, dass die DB-Lok mit ihrer kurzen Wagengruppe aus der Öffnung zum Fiddleyard kommt.



Die Kö1 bewältigt zwar alle Rangieraufgaben, doch auch eine Dampflok passt gut in das Diorama, das in den Epochen III und IV denkbar wäre. Bei 98 851 handelt es sich um ein Messingmodell von Kiss.



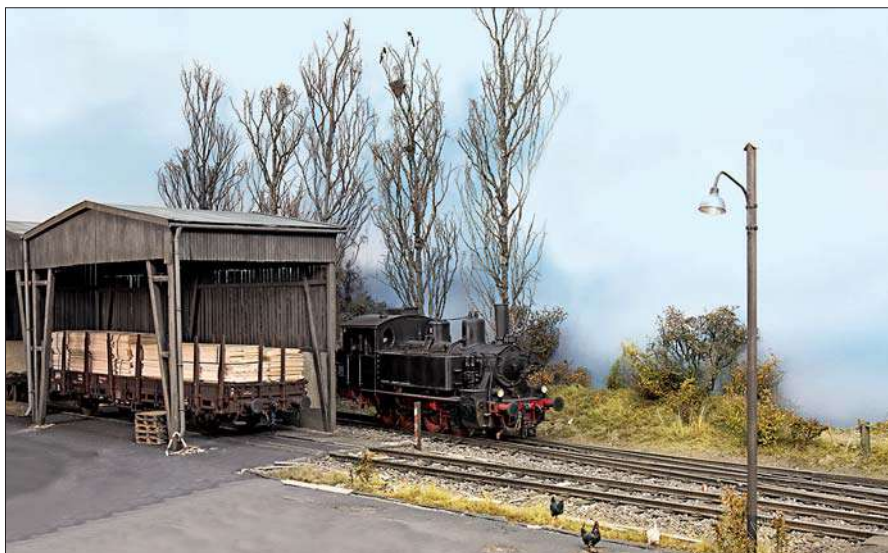
Links: Mustergültig verladene Stapel sehr fein gesägter, 0,8 mm dicker Schnittholz Bretter aus Balsaholz. Ein 1 mm breites schwarzes Klebeband dient als Spanngurt zur Befestigung auf dem Rungenwagen.

terwagen erschien zu klein; die sensible Beziehung zwischen der Struktur des Bauwerks und der Umgebung war gestört. Michiel musste nichts weiter tun, als „nur“ ein neues Gebäude zu errichten. Das Thema „Metallverarbeitung“ war damit vom Tisch; die Möbelfabrik etablierte sich endgültig.

Der Holzschuppen

Nach Fertigstellung der Möbelfabrik entstand die Idee, auch den Köf-Schuppen mit Dienstgebäude vom Vierheim-Diorama zu ersetzen. Eigentliches Ziel musste es wieder sein, die Durchgangsöffnung zum Fiddleyard zu tarnen. Dazu war ein ausreichend hohes, langes Gebäude erforderlich. Ursprünglich war geplant, einen Lokschuppen zu errichten, der sich auch für die Unterstellung einer kleineren Dampflok eignen sollte.

Letztendlich entstand aber keine „Lokremise“, sondern ein größerer Holzschuppen, in dem das Rohholz für



Nachdem die kleine GtL 4/4 den Rungenwagen zugestellt hat, rollt sie zurück zum Fiddleyard und verlässt so das Diorama wieder. Der Holzschuppen verdeckt die Öffnung mit der Zufahrt zum „Schattenbahnhof“.

die Fabrik geschützt lagert. Der Schuppen sollte zwar solide konstruiert, aber nicht allzu massiv wirken. Um Einblick in sein Inneres (mit Gleis) zu erhalten, bekamen die Einfahrt und die Seite parallel zur vorderen Anlagenkante keine geschlossenen Wände bzw. Torflügel. Durch die Spalten der Rückwandverbreiterung sieht man, dass dort die „Welt“ weitergeht – ein Effekt, der die Authentizität des Ganzen günstig beeinflusst. Der Schuppen weist noch eine interessante Funktion auf: Ohne Güterwagen bietet er der Kö 1 ein zeitweiliges Domizil.

Liegt es am Namen der Firma Vierling, dass dieses Diorama mindestens vier Änderungen bei Planung und Bau erfuhr? Bleibt nun alles so? Wie schaut die Zukunft aus? Längst hegt Michiel Stolp neue Pläne – was niemanden überraschen dürfte. Vierling steht zum Verkauf, damit Platz für Neues entsteht. Falls Sie interessiert sind: <http://becasse-weathering.blogspot.com>. Doch zuvor schauen wir uns im zweiten Teil noch den erstaunlich lebhaften Betrieb auf dem Gelände der Möbelfabrik an.

Text: Gerard Tombroek, Übersetzung und deutsche Bearbeitung: Paul de Groot und Franz Rittig



Feierabend bei der Firma der Gebrüder Vierling: Auf dem eingepflasterten Zufahrtsgleis steht abholbereit ein beladener G-Wagen, auf dem Krangleis vor dem Schleppdach wartet der schon bekannte Wagen aus den Niederlanden. Im unteren Foto ist die alte GtL 4/4 mit dem „Niederländer“ und einem Kesselwagen für die Heizölversorgung der Firma unterwegs. Der Kesselwagen ist ein „Dreikammer-Kesselwagen“ von Kiss. Fotos: Gerard Tombroek





Die Baureihe V 75 der DR schloss 1962/63 kurzfristig eine Lücke

Hektor hilft im Hauptbahnhof

Ende der 1950er-Jahre bestand dringender Bedarf an modernen Dieselloks für den Rangierdienst im Bahnknoten Leipzig. Dort bestimmten noch immer Dampfloks der überalterten Baureihen 74⁴⁻¹², 89⁶⁰⁻⁶⁶, 89⁷⁰⁻⁷⁵ und 94⁵⁻¹⁸ das Geschehen. Selbst die Einheitsloks der Baureihe 80 – bevorzugt eingesetzt in Leipzig Hbf – genügten nicht mehr allen Anforderungen. Vor allem hemmten sie die Bemühungen, Leipzig Hbf als Ankunftsor t einer modernen Messestadt zu präsentieren. Die Lösung bestand in der Anschaffung der V 75, die Dirk Endisch hier vorstellt.

Die Deutsche Reichsbahn stand vor der Frage, wo ein kurzfristiger Ersatz für die „Rangierloklotte“ in Leipzig zu finden war. Die Schienenfahrzeugindustrie der DDR konnte noch keine geeigneten Maschinen anbieten. Die beiden Prototypen der V 60¹⁰ wurden gerade erst messtechnisch untersucht; ihre Serienlieferung vor 1962 entfiel. Man erwog den Einsatz der Baureihen V 15¹⁰/V 15²⁰ in Doppeltraktion nach dem Vorbild der V 36. Doch die Versuche brachten wenig Erfolg. Da sich die Ablösung der Dampfloks nicht mehr allzu lange hinauszögern ließ, beschloss die zuständige Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) den kurzfristigen Import von geeigneten Maschinen aus der benachbarten Tschechoslowakei.

Dort hatte man seit 1948 an der Entwicklung moderner Diesellokomotiven gearbeitet und verfügte seit 1954/55 über eine dieselelektrische Drehgestell-Maschine für schweren Rangier- und leichten Güterzugdienst. Die von der

Firma ČKD gelieferten sechs Prototypen waren bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD zunächst als Reihe T 434.0 (später T 436.0) mit einer Leistung von 700 PS im Einsatz.

Amerikanische Bauweise

Konstruktiv hatte sich ČKD am Vorbild US-amerikanischer Dieselloks orientiert: mit langen, hohen Vorbauten und seitlichen Umläufen vor nur einem Endführerstand. Die Vorbauten nahmen die komplette Maschinenanlage auf, während der Führerstand über die ganze Fahrzeugbreite reichte. Diese Anordnung schränkte bei Vorwärtsfahrt (Vorbau voran) die Sicht zwar ein; gleichwohl galt die neue Lokomotive schon bald als beliebt und zugkräftig.

Nach Abschluss der Versuchsfahrten überarbeiteten Staatsbahn und Hersteller 1956/57 die Konstruktion, wobei ein auf 750 PS leistungsgesteigerter Motor zum Einbau kam, der direkt mit dem Hauptgenerator verbunden war.



Foto linke Seite: Die museale 107 018-4, geliefert als V 75 018, entspricht in ihrer Farbgebung und Beschriftung dem Zustand der Baureihe ab 1969/70. Oben V 75 003 bei Lieferung. Foto: Gerhard Illner, Slg. Dirk Endisch

Die T 435.0 genannte Reihe überzeugete mit einer Anfahrzugkraft von 21 Mp. Abweichend von dem bei der DR favorisierten schnelllaufenden Dieselmotor mit hydraulischer Kraftübertragung zeichnete sich die T 435.0 durch den langsamlaufenden Viertakt-Sechszylinder-Diesel 6 S 310 DR und Tatzlager-Fahrmotoren aus. Für 60 km/h zugelassen, besaßen die Maschinen Mehrfachsteuerung, was Einsätze auch in Doppeltraktion erlaubte. Auf Zugheizanlagen verzichtete man.

DDR-Start als Industrielok

Die T 435.0 wurde zum vollen Erfolg. Ihr bellendes Auspuffgeräusch verhalf ihr zu einem Rufnamen für Haus- und Hofhunde: Hektor! Bis 1962 stellten die

Auch die vorwärts fahrende 107 018 zeigt deutlich die vom deutschen Lokomotivbau prinzipiell abweichende amerikanische Bauweise, für die man sich beim Hersteller schon 1948 entschieden hatte. Foto: Dirk Endisch





Oben: Seitenansicht der 107 018-4 mit weißer Lackierung der Geländer. Links am Vorbau das runde Firmenschild des Herstellers. Foto: Sebastian Koch

Rechts: Die Bahnräumer der Lokomotiven, scherzhaft auch „Kuhfänger“ genannt, zeigten sich anfänglich mit einem schwarz-gelb gemusterten Warnanstrich. Foto: Gernot Gattermann

Bei der KEG erhielten die Loks eine moderne Farbgebung im Stil dieses Unternehmens. Foto: Dirk Endisch



Tschechoslowakischen Staatsbahnen 150 Exemplare in Dienst. Weitere 83 Maschinen gingen an Industriebetriebe. Die Maschinen ließen sich gut exportieren, gelangten in die UdSSR, nach Albanien, Indien und in den Irak. 1960 erwarb der VEB Zementwerk Karsdorf in Sachsen-Anhalt T 435 0536 als Werkklok WL 009; 1962 folgten vier weitere Exemplare.

Hektor in Leipzig

Bei der zuständigen Rbd in Halle wusste man von Hektors Erfolgen im nahen Karsdorf. Auf Anregung aus Halle bestellte die HvM 1961 insgesamt 20 Exemplare der als V 75 bezeichneten Lok. Am 29. November 1962 traf V 75 001 im Bw Leipzig Hbf West ein; bereits am 28. Januar 1963 endete die Lieferung. Wunschgemäß trugen die Loks signalroten Lack mit weiß abgesetzter Dachpartie. Rahmen und Drehgestelle waren schwarz, die Geländer gelb. Der schwarz-gelb gemusterte Warnanstrich der Bahnräumer wich später einheitlichem Schwarz, das auch die Geländer erhielten. Im Zuge der Hauptuntersuchung ab 1969 ersetzte man das Signalrot durch ein Bordeauxrot, das auch die sowjetische V 200 trug. Einzelne Maschinen erhielten später hellrote Aufbauten.

Mit Hektors Hilfe gelang im Januar 1963 der Traktionswandel im Rangierdienst in Leipzig Hbf. Man sah die Loks auch auf dem Magdeburg-Thüringer Bahnhof, im Dresdner Güterbahnhof und im Bayerischen Bahnhof. V 75 002, V 75 005 bis 012 und V 75 014 erhielten Rangierfunk. Bei Bedarf kam es zu Arbeits- und Bauzugdiensten, für die sich die Kaltstarter besonders gut eigneten. Einsätze nach Döbeln, Pörsten, Rochlitz/Glauchau, Wurzen und auf Nebenbahnen in der Dübener Heide beschränkten sich auf den Sommer und erforderten Beimänner, da den V 75 die Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa) fehlte. Nur V 75 004 und 013 erhielten später eine Sifa. 1966/67 waren einige Loks in den Bws Falkenberg (Elster), Leipzig-Engelsdorf, Leipzig-Wahren und Wittenberg beheimatet.

Der lange Abschied

1968 übernahmen V 60¹² (ab Juni 1970 Baureihe 106²⁻⁹) schrittweise den Rangierdienst in Leipzig Hbf. Von der V 75, nun als Baureihe 107 eingeordnet, benötigte das Bw Leipzig Hbf West im



Lange Zeit gehörten auch sie zum Alltag: Nahgüterzüge mit V 75 bzw. Baureihe 107. Hier passiert die museal hergerichtete 107 018 die Saalebrücke Bad Dürrenberg. Foto: Dirk Endisch

Sommer 1977 letztmalig täglich sechs Exemplare für den Rangierdienst in Leipzig Hbf und im Bayerischen Bahnhof. Ein neues Betätigungsfeld bot Falkenberg (Elster), wo 1978 zunächst 107 009, 170 012 und 107 016 eintrafen. Dort ausfallende Maschinen wurden durch 107 003, 005 und 015 ersetzt. Im Sommer 1983 gab es den letzten Dienstplan und im November

1983 stellte Eilenburg 107 015 als letzten Hektor am Ort außer Dienst. Die noch in Leipzig stehenden 107 004 und 013 spielten da schon keine Rolle mehr. Sie gingen 1987 nach Karsdorf, wo es immer noch fünf Exemplare gab.

Die 1993 aus der Werkbahn hervorgegangene Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) übernahm noch vier ehemalige T 435.0 als 0701 bis 0704

und setzte sie deutschlandweit für Bau- und Arbeitszüge ein. Nach der Insolvenz der KEG (2004) erwarb die ARCO Transportation GmbH die Maschinen, von denen zwei 2011 verschrottet wurden. Nur zwei Loks blieben dank der Railsystems RP GmbH erhalten. Während 107 018 noch betriebsfähig ist, kann die zweite Maschine, eine ehemalige KEG-Lokomotive, im Auslieferungszustand als T 435.0554 im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg bewundert werden. *Dirk Endisch/fr* 

Die KEG setzte die letzten Loks der Reihe T 435 deutschlandweit im Arbeits- und Bauzugdienst ein. Im Oktober 2002 hatte KEG 0701 in Rottenbach zu tun. Foto: Slg. Dirk Endisch





DR-Diesellok V 75 / 107 als H0-Modell von Piko

Leipziger Allerlei

1962 für den Rangierdienst in den Leipziger Bahnhöfen beschafft, gelangte die V 75 in der Epoche IV auch in andere Dienststellen. Piko hat die BR 107 nun als zeitgemäßes H0-Modell umgesetzt. Neben Aufgaben im Rangiergeschäft können mit ihr auch Nahgüter- und Personenzüge befördert werden. Sebastian Koch hat den Neuling der Sonneberger getestet.

Mit der Baureihe 107, vormals als V 75 bezeichnet, baut Piko sein Dieselloksegment nach DR-Vorbild kontinuierlich aus. Nachdem im ersten Quartal die Wirtschaft durch das Corona-Virus stark beeinträchtigt war, war es umso erfreulicher, dass Piko wieder in China fertigen und liefern kann. Das Modell ist seit Ende April erhältlich.

Das gemäß Epoche IV EDV-gerecht beschriftete Modell kann sämtliche Aufgaben seines Vorbilds übernehmen. 107 009 war zuletzt in Falkenberg (Elster) eingesetzt und wurde dort 1981 gestellt. Als Revisionsdatum ist am Modell der 30. Mai 1970 angeschrieben. Anfang der 1970er-Jahre war diese Maschine noch im Leipziger Verschiebedienst eingesetzt. In ihren letzten Betriebsjahren war sie aber auch auf Nebenstrecken unterwegs. Das Piko-Modell eignet sich für den Modellbahner also zu mehr als nur zum Rangieren.

Rangier-, Nahgüter und Personenzugdienste bewältigt das Modell spielend. Es verfügt über eine Getriebeübersetzung, welche langsames Fahren

und feinfühliges Steuern ermöglicht. Das Rangieren wird so zum reinen Betriebsvergnügen – soviel schon mal vorab!

Außengestaltung

Piko hat das Modell exakt dem Vorbild entsprechend nachgebildet. Das Modell besteht aus einem Zinkdruckgussrahmen, der auch die Motoraufnahme bildet. An den Rahmen sind von unten Tank, Trittstufen und Pufferbohlenarmaturen angebracht. Die Oberfläche des Umlaufes besitzt eine sehr feine Riffelstruktur. In kleinen Löchern sind die Handläufe aus Metall montiert. Gegebenenfalls sollte man sie mit Sekundenkleber fixieren. Um sie vor Verbie-



Das H0-Modell der 107 009 von Piko trifft die Proportionen des Vorbildes exakt. Wie beim Vorbild sind die Führerhäuser am Ende von hinten und an der linken Seite über den Umlauf zu betreten. Türklinken und Scharniere wurden feinst nachgebildet. Das maßstäbliche Geländer besteht aus hellelfenbein lackiertem Metall. In die NEM-Schächte kann man Blenden mit angespritzter oberer Strebe der Schienenräumer stecken. Die Streben sind sauber bedruckt.

gen zu schützen, ist hier Vorsicht angeraten.

Die Drehgestelle bestehen aus seitlichen Blenden und dahinterliegenden Bremsarmaturen. Sehr schön sind die kleinen Bremszylinder, die man zwischen Drehgestell und Rahmenunterseite erkennt. Von dort aus ist das Bremsgestänge nachgebildet. Die Drehgestelldetails sind angeformt.

Gemäß dem Vorbild mussten die schwarzen Drehgestelle nicht bedruckt werden. Die Primärfederung der Radsätze wurde an den Drehgestellenden mit Schraubenfedern und Dämpfern richtig angedeutet. Eine Sekundärfederung zwischen Drehgestell und Lokrahmen besaß die kleine Tschechin nicht.

Das Oberteil der Lok besteht aus einem Vorbau und einem Führerhaus. Die Gravuren am Vorbau entsprechen dem Vorbild in jedem Detail. Wer die Anzahl der Lüftungsschlitze und Lamellen zählt, erkennt keine Unterschiede zum Vorbild.

Alle wichtigen Details wurden im Formbau berücksichtigt, frei stehende Griffe oder Leitungen sind als Einzelteil montiert. Die von außen angesetzten silbernen Lampenringe mit ihren nachgebildeten Befestigungsschrauben wirken sehr vorbildnah. Auf dem Dach sind Typhon, Klappen und Griffe ebenfalls angesetzt. Gleiches gilt für die Windabweiser neben den Seitenfenstern des Führerhauses.

Apropos Fenster: Die nach vorn und hinten weisenden Fenster sind korrekt mit schwarzem Rahmen versehen, der die Gummieinfassung gut nachbildet. Die seitlichen Fenster zeigen wie das Vorbild einen auffälligen Rahmen in metallischem Silber. Alle Fenster sind äußerst passgenau eingesetzt.

Die Bedruckung des Modells entspricht exakt dem Vorbild. Am Lokkasten sind alle Angaben als Schilder mit schwarzem Grund und alufarbener Schrift dargestellt. Der Rahmen ist seidenmatt lackiert und gemäß dem Vorbild beschriftet. Die Schriftzüge und Symbole wurden gestochen scharf und an den korrekten Stellen aufgedruckt. Die Anschriften sind wie beim Original in Weiß bzw. Gelb gehalten. Beheimatungsschilder fand man auch beim Vorbild nicht. Das Dach ist in Hell elfenbein lackiert, was für die 107 009 korrekt ist. Bei den Vorbildloks wurde zum Messeinsatz auf ein gepflegtes Äußeres Wert gelegt. Mitunter wurden die hellen Dächer vor den Messen weiß gestrichen.



Die Seitenansicht der Lok zeigt die feine Gravur der Lüfteröffnungen in den Türen des Vorbaus und des Lüftersegmentes. Die Seitenfenster sitzen passgenau in einer Aussparung. Darüber ist eine Regenrinne erhaben ausgeführt. Hinter den Rädern erkennt man die Bremszylinder.

Die Drehgestelle wurden vorbildgerecht nachgebildet und seidenmatt lackiert. Alle äußeren Anbauteile sind angeformt. Deutlich ist zu erkennen, dass die Lok nur eine Primärfederung besitzt. Die Schraubenfedern und Dämpfer sind außen neben den Rädern angeordnet.



Das Dach des Piko-Modells ist fein graviert. Dachhaken, Klappen oder der Auspuff sind angeformt. Das Lüftergitter, Griffe, Leitungen und das Typhon auf dem Führerhaus sind werkseitig montierte Steckteile. Die Windabweiser an den Seitenscheiben sind eingesetzte Teile aus transparentem Kunststoff. Der Umlauf wird durch den Zinkdruckgussrahmen gebildet und besitzt eine feine Riffelstruktur. Die Metallgeländer sind in winzige Löcher gesteckt.



Im Digitalbetrieb können die seitlichen Nummernschilder im Vorbau beleuchtet werden. Über die Funktionstaste 6 sind sie werksseitig steuerbar. Es wird eine gelbliche Lichtfarbe, wie durch Glühbirnen erzeugt, imitiert.

Fotos: Sebastian Koch

Auch der Führerraum des Piko-Modells ist über LEDs auf der Platine und Lichtleiter beleuchtbar. Hier wird die Lichtfarbe durch die hellgrüne Inneneinrichtung dominiert. Wer mit Farbe die Inneneinrichtung optimiert, kann im Inneren einen wahren Hingucker erzeugen.



Innere Werte

Das Gehäuse lässt sich vom Fahrwerk nach Lösen von drei Schrauben abheben. Zwei Schrauben sind von unten zugänglich und befinden sich neben dem hinteren Drehgestell. Die dritte Schraube liegt unter der Abdeckung des Lüfterrades im Dach. Diese Kunststoffabdeckung muss man vorsichtig

abhebeln und dann noch das Lüfterrad entfernen – das mag umständlich erscheinen, doch war wegen des schmalen Motorvorbaus konstruktiv keine andere Lösung möglich.

Im Inneren der Lok erkennt man den nachgebildeten Führerraum mit den zwei Führerpulten des Vorbildes. Der Motor mit zwei Schwungmassen befindet sich längs in Fahrzeugmitte und

treibt über zwei Kardanwellen die Schnecken in den Getriebekästen der Drehgestelle an – ein vielfach erprobter Antrieb mit der bereits erwähnten vorbildnahen Getriebeübersetzung.

Über dem Motor befindet sich ein mehrteiliges Gewicht aus Zinkdruckguss, welches je nach Modellausführung noch den Lautsprecher trägt. Auf dem Gewicht ist die Platine verbaut, die eine Plux22-Schnittstelle trägt. An der Platine ist ein großer Pufferkondensator angelötet. Dieser ist mit Klebeband fixiert. Beim Aufsetzen des Gehäuses sollte man darauf achten, die Anschlusslötstellen des Kondensators nicht einzuklemmen. Zwischen Platine und Gehäuseunterkante ist ausreichend Platz für einen Decoder vorhanden. Für einen nachträglichen Lautsprechereinbau befinden sich zwei Löt pads auf der Platine.

Im Digitalbetrieb verfügt das Modell über zusätzliche Lichtfunktionen. So lassen sich über die Funktionstasten Rücklichter, Rangierlicht, die Innenbeleuchtung des Führerhauses und die seitlichen Loknummern illuminieren. Der Einsatz von Piko- und Uhlenbrock-Decodern war erwartungsgemäß problemlos, beim ESU-Lokpilot 4 differierte die Belegung der Ausgänge: Hier ist auf den Funktionstasten 3 und 4 der Rangiermodus bzw. die Beschleunigungszeit hinterlegt. Die Funktionstasten verschieben sich daher in den Werkseinstellungen um zwei nach hinten. AUX3 ist bei ESU dann auf F5 hinterlegt.

Der Sound des dieselelektrischen Antriebes wird im Modell sehr gut wieder-



Zur Demontage des Gehäuses muss man zwei bodenseitige Schrauben und eine unter dem Lüfterrad lösen. Die Abdeckung und das Lüfterrad aus Kunststoff müssen dazu vorsichtig nach oben abgenommen werden. Die Geländerstreben sind vorbildgerecht gebogen und von oben in den Umlauf gesteckt.



Messwerte BR 107	
Gewicht der Lok:	312 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	185 g
30‰ Steigung:	173 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	82 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	60 km/h bei 9,3 V
V _{min} :	ca. 1,7 km/h bei 1,8 V
NEM zulässig:	78 km/h bei 11,6 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max} :	55 mm
aus V _{Vorbild} :	37 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	ca. 190 mA
Volllast:	ca. 470 mA
Lichtaustritt:	ab 2,0 km/h bei 2,0 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	13,5 mm
Länge:	6,0 mm
Art.-Nr. 52420, DR, Ep. IV, analog, uvP: € 169,99	

Maßtabelle BR 107 in H0 von Piko			
	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	12 560	144,4	144,8
Länge über Rahmen:	11 320	130,1	130,4
Maße Puffer			
Pufferlänge:	620	7,1	7,1
Pufferhöhe über SO:	1 045	12,0	12,0
Höhenmaße über SO			
Dachscheitel:	3 905	44,9	45,5
Höhe Dachaufbauten:	4 165	47,9	47,9
Höhe Umlauf:	1 484	17,0	17,2
Breitenmaße			
Breite Rahmen:	2 900	33,3	33,7
Achsstände			
Gesamtachsstand:	8 700	100,0	100,0
Drehzapfenabstand:	6 300	72,4	72,3
Drehgestellachsstand:	2 400	27,6	27,7
Raddurchmesser:	1 000	11,5	11,3
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)			
Radsatzinnenmaß:	–	14,4 _{+0,2}	14,3
Spurkranzhöhe:	–	0,6 _{+0,6}	1,2
Spurkranzbreite:	–	0,7 _{+0,2}	0,7
Radbreite:	–	2,7 _{+0,2}	3,0

gegeben. Er bietet Abwechslung unter den unzähligen Dieselfahrzeugen.

Auf der Hauptplatine sind vor dem Führerhaus die LEDs für die Beleuchtung der Lampen in der Führerhausrückwand und die Innenbeleuchtung verbaut. Über Lichtleiter wird der Lichtschein durch und in das Führerhaus geführt. An der Fahrzeugfront ist eine zweite Platine auf den Rahmen gesteckt, die die Stirnbeleuchtung und die LEDs für die Beleuchtung der Loknummern in den Seitenwänden des Vorbaus trägt. Auch hier sorgen Lichtleiter für eine gezielte Ansteuerung der Lichtempfänger. Vorne und hinten sind rote LEDs vorhanden, die je nach An-

steuerung die Lampengehäuse in rotem Licht erscheinen lassen. Im Analogbetrieb sind nur die Front und Schlusslichter fahrtrichtungsabhängig beleuchtet.

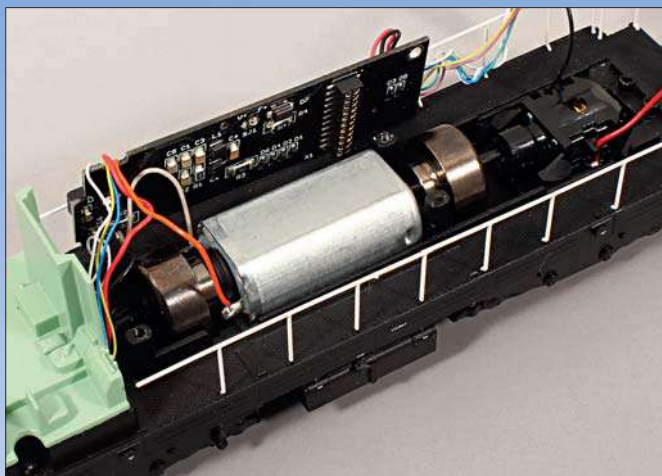
Mit Gleichstrom lässt sich die Lok feinfühlig steuern und erreicht bei 12 Volt eine etwas höhere Vorbildgeschwindigkeit von 82 km/h. Im Digitalbetrieb setzt sich die Lok bei Fahrstufe 1 langsam mit umgerechnet 2 km/h in Bewegung. Bei Fahrstufe 128 erreicht die Lok mit einem Uhlenbrock-Decoder in Werkseinstellung eine Höchstgeschwindigkeit von 78,3 km/h. Das liegt innerhalb der NEM-Toleranz von 30 Prozent.

Die Zugkraft des kleinen Vierachsers ist durch das hohe Gewicht, die zwei Haftreifen und die rangierfreundliche Übersetzung sehr gut.

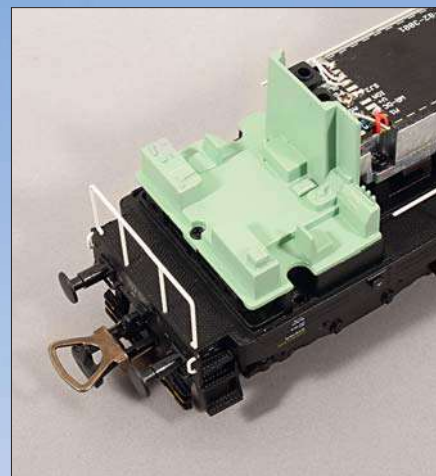
Fazit

Mit dem jüngsten Modell hat Piko seine erfolgreiche Serie an DR-Lokomotiven fortgesetzt. Für den Preis erhält man nicht nur einen gewichtigen Gegenwert, sondern auch einen sehr filigranen. Mit weiteren Lackierungen der DR, ostdeutschen Industriebetrieben oder ausländischen Bahnverwaltungen wird Piko noch viele Varianten auflegen können. *Sebastian Koch* 

Unter dem Vorbau befindet sich der Motor mit Ballastgewicht. An die Platine ist ein Pufferkondensator angeschlossen. Unter der vorderen Metallabdeckung findet der Lautsprecher seinen Platz. Die Plux22-Schnittstelle liegt vor dem Kondensator. Alle Drähte sind sauber durch Aussparungen in den Gewichten geführt. Die vordere Beleuchtungsplatine ist aufgesteckt.



Die Welle des mittig liegenden Motors trägt zwei Schwunghmassen. Von hier übertragen Kardanwellen die Kraft, die die Schnecken in den Getriebekästen der Drehgestelle antreiben.



Der Führerraum wurde durch ein Metallstück nachgebildet. Korrekt sind die beiden Führerpulte nachempfunden.



Bau einer individuellen Behandlungsanlage

Kohle, Wasser und Schlacke

Damit Dampfloks betriebsfähig sind, benötigten sie bekanntlich Kohle und Wasser, zudem müssen die Verbrennungsrückstände entsorgt werden. Dies wollte Bruno Kaiser im Modell darstellen; auf Basis des neuen Faller-Bausatzes entstand daher eine individuell gestaltete kleine Lokbehandlungsanlage – ein Bastelvorschlag für ein Wochenende daheim!

An der Behandlungsanlage herrscht reges Treiben. Nachdem die BR 86 mit frischer Kohle versorgt wurde, geht es zum Ausschlacken und Wasserfassen. Mit dem kleinen Kran können derweil die Vorräte im Bansen ergänzt werden.

Der Bau von Bw-Anlagen als Modell hat schon viele Modellbahner zu mehr oder weniger umfangreichen Aktivitäten herausgefordert. Die Gestaltung eines größeren Bahnbetriebswerks – das sei hier schon einmal veraten – behalten wir uns für das Erscheinen der neuen Märklin-Dreh-scheibe in Verbindung mit dem passenden Faller-Lokschuppen für den weiteren Jahresverlauf vor. Aber angeregt durch die neue Bekohlung von Faller (ein wiederaufgelegtes Pola-Modell ...) geht es dagegen auch eine ganze Nummer kleiner – nämlich mit dem Bau einer recht überschaubaren Lokbehandlungsanlage. Ganz so wie aus der Packung sollte das Modell freilich nicht bleiben – es lässt sich nämlich gut als Basis für eine Umgestaltung nach eigenen Vorstellungen verwenden.

Kern jedweder Restaurierungseinrichtungen für Dampfloks sind immer die Bekohlungsanlage und die Wasserversorgung. Selbst wenn es eigentlich schon genügend unterschiedliche Modelle zu diesem Thema gibt, wollte ich hier einmal den neuen und zudem preiswerten Faller-Bausatz einsetzen, wenn auch weitgehend nur als Materialspender ...



Bau des Bansens

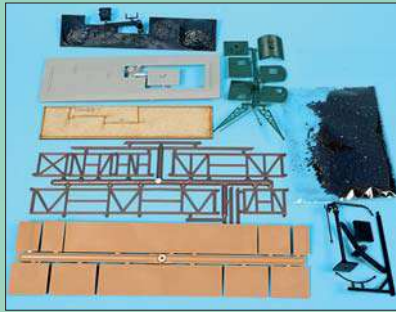
Sinn des Projekts soll sein, die Abläufe beim Vorbild nachvollziehbar zu gestalten. Das ist bei der Originalversion des Bausatzes leider nicht unbedingt der Fall, lässt sich aber durch einen Umbau ändern. Ausgangspunkt unserer Bastelarbeit ist der Bau des Kohlenbansens. Dessen Wände sind für unsere Zwecke deutlich zu hoch ausgefallen, deshalb werden sie um 8 mm auf 20 mm Höhe reduziert. Dies geht am einfachsten auf einer Modellbaukreissäge, lässt sich aber auch mit einem Handwerkszeug wie beispielsweise der Roco-Universal-säge (heute u.a. bei Peter Post erhältlich) oder einem scharfen Bastelmesser mit Abbrechklinge erledigen.

Die dem Bausatz beiliegenden Fachwerkstreben erschienen mir unpassend, daher habe ich sie erst gar nicht verwendet. Nicht gekürzt, sondern im Gegenteil noch auf 38 mm erhöht wird dagegen der Teil des Bansens, der als Kransockel dient. Dazu lassen sich praktischerweise die zuvor abgeschnittenen Mauerteile verwenden.

Im Original-Bausatz umschließt der Kohlenbunker eine insgesamt durchgängige Fläche, die lediglich oben durch eine Platte für die Nachbildung der Kohlehaufen abgedeckt wird. Beim Vorbild finden sich jedoch oft Kohlebunker, die in verschiedene Abschnitte unterteilt sind. Grund dafür war, dass hier unterschiedliche Kohlensorten bevorratet werden konnten.

Meinen Bansen habe ich daher in fünf Segmente aufgeteilt und entsprechende Zwischenwände eingesetzt. Um auch innen die Ziegelstruktur zeigen zu können, müssen die vorhandenen Wandteile mit Mauerabschnitten verkleidet werden. Dazu reichen die übriggebliebenen Mauerteile aus dem Faller-Bausatz allerdings nicht aus. Vollmer hat aber eine Ziegelmauerplatte mit exakt passender Steinstruktur (Art.-Nr. 46028) im Angebot, die hier herangezogen werden kann.

Der Bansen ist zum Gleis hin offen, die Abteilungen lassen sich aber auch mit Balkenlagen unterschiedlich hoch verschließen. Um dies auch im Modell darstellen zu können, werden vorne an die Eck- und Zwischenwände T-Profile geklebt, die es früher einmal im „Metallprofilesoriment“ bei Faller gab; vergleichbare Teile sind aber nach wie vor von Vollmer (Art.-Nr. 45021) erhältlich. Die „Balken“ für die Abschottung entstehen aus passend zurechtge-

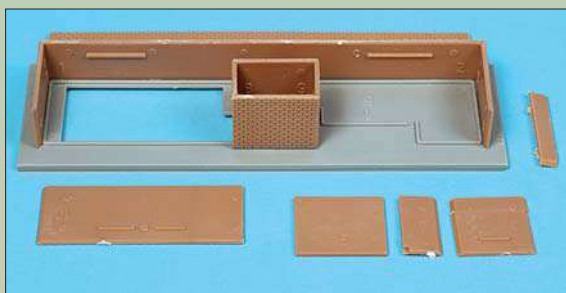


Die Bauteile des Faller-Bausatzes der Bekohlungsanlage sind bis auf den „Deckel“ innerhalb des Kohlenbunkers alle aus Kunststoff gefertigt. Im Bild rechts wurde die Bekohlung so zusammengebaut, wie sie „aus der Packung“ kommt. Die Kohlennachbildung kann alternativ mit der Kunststoffeinfügung nachgebildet oder auch auf der beiliegenden MDF-Platte mit dem Kohlenimitat vorgenommen werden.



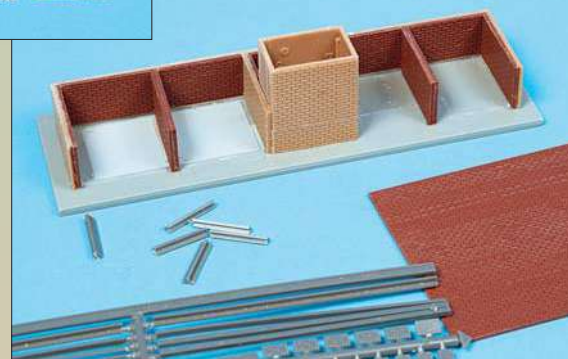
Der fertig zusammengesetzte Bausatz der Bekohlungsanlage wurde hier probeweise schon einmal ins Gelände integriert. Wenn man es genau nimmt, bleibt in dem Kranhäuschen für den Preiser-Kranführer aber kaum Platz.

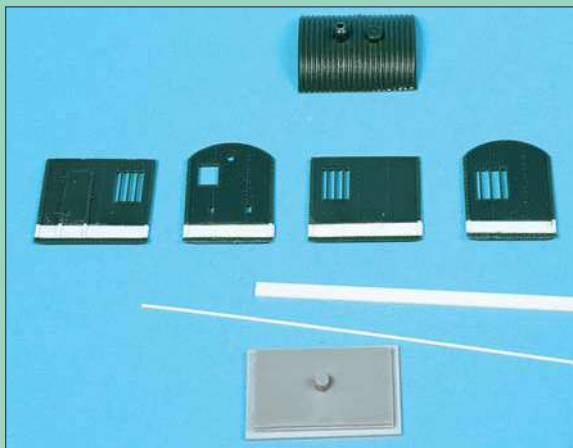
Auch aufgrund der zu geringen Höhe können Lokomotiven nicht so recht bekohlt werden – mit dem kurzen Ausleger lässt sich der Kohlenkasten der BR 86 kaum erreichen ...



Mit etwas Überlegung ist aus dem Bausatz aber durchaus ein realistisches Modell zu erstellen. Als Erstes werden die zu hohen Bansenwände gekürzt.

Mithilfe der abgeschnittenen Mauerteile wird der Kransockel erhöht. Der Bansen wird außerdem mit zusätzlichen Zwischenwänden in vier Abschnitte unterteilt; die Ziegelplatte von Vollmer weist fast die gleiche Struktur auf und eignet sich bestens zur Ergänzung der Innenwände. Aus Kunststoff-T-Profilen entstehen die Halter für die Holzbohlen als mobiler Verschluss.





Das zu niedrige Kranhaus wird mit einem Polystyrolstreifen um 8 mm erhöht. Ein feines Polystyrolprofil von Evergreen dient zur Ergänzung der Nietreihen. Dass die Nietreihen fehlen, ist später nach dem Lackieren kaum noch zu sehen ...



Der Bansen nimmt Form an, die T-Profile sind vorn an die Mauern geklebt. Das vergrößerte Kranhaus ist außerdem bereits lackiert – seine Proportionen passen nun deutlich besser zum Preiser-Bahnarbeiter.

Aus Evergreen-Profilen entsteht indes der verlängerte Ausleger. Er sollte so lang werden, dass die Spitze mindestens bis zur Mitte des Bekohlungsgleises reicht.



Die Bansenwände haben eine obere Abdeckung aus Evergreen-Profilen erhalten. Die Boxen des Bansen können mit „Holzbohlen“ verschlossen werden.

schnittenen, dunkel gebeizten Leisten. Als oberen Abschluss erhalten die Bansenwände abschließend noch eine „Blechabdeckung“ aus feinen Evergreen-Profilen.

Kohlenkran mit Ausleger

Um die mit Kohle beladenen Hunte auf die Lokomotivtender zu hieven, dient der Kran aus dem Bausatz. Leider ist dessen Bedienungshaus maßstäblich zu niedrig und der Ausleger zu kurz ausgefallen – damit lässt sich kaum der Loktender erreichen! Das Manko am Kranhaus lässt sich leicht durch das Anfügen von Kunststoffstreifen abstellen. Dazu wird zuerst an der Unterseite des Häuschens die Nietreihe abgetrennt.

Nach Einfügen eines 4 mm hohen Streifens sollte man zusätzlich die hier fehlende Strukturierung des genieteten Blechhäuschens zumindest mit aufgeklebten dünnen Profilstreifen andeuten. Hier fehlen jetzt zwar die Nietreihen, was nach dem Bemalen und Patinieren des Kranhäuschens aber nur bei sehr genauem Hinsehen auffällt.

Auch die Verlängerung des zu kurz geratenen Kranauslegers ist keine wirklich große Kunst, wenn passende Polystyrolprofile von Evergreen oder Plastruct zur Verfügung stehen. Am einfachsten lässt sich die Auslegerspitze strecken; etwas mehr Arbeit macht dagegen das Anfügen eines weiteren Gittersegments zum Kranhaus hin.

Betriebsstoff Kohle

Nun muss der Bansen natürlich noch mit Kohle versehen werden. Dem Bausatz liegt ein Beutel mit einem körnigen schwarzen Streumaterial als Kohleimitat bei. Zum Materialsparen sollte man zuerst die Anhäufungen in den einzelnen Bunkersegmenten mit Styropor oder ähnlichem Material aufpolstern; nach dem Einfärben dieses Untergrunds mit schwarzer Farbe kann das Schüttgut aufgeleimt werden.

Deutlich realistischer als das Streumaterial wirkt natürlich echte Kohle. In diesem Fall verwendete ich Anthrazit, den ich vor langer Zeit einmal in einer alten Schlagwerk-Kaffeemühle auf Modellgröße zerkleinert hatte – dem Schlagmesser ist dies seinerzeit allerdings nicht sonderlich gut bekommen! Echte Kohle ist aber auch von mehreren Anbietern zu beziehen; so bieten beispielsweise Asoa und Minitec so-

wohl passende Körnungen als auch unterschiedliche Sorten an.

Ausschlackung

Eine Verbrennung kann in einer Dampflok nur optimal erfolgen, wenn der Schlackenrost regelmäßig gereinigt wird. Für diese mehr als schmutzige Tätigkeit waren in den Behandlungsanlagen Schlackengruben und manchmal auch kleine Bansen zur Aufnahme der Abfallstoffe zu finden. Dies sollte auch hier auf unserer kleinen Anlage dargestellt werden.

Schlackengruben werden als Modell von verschiedenen Herstellern angeboten. Hier habe ich auf einen alten Faller-Bausatz zurückgegriffen, der in etwas modifizierter Form heute noch erhältlich ist. Für die Grube muss in der Basisplatte zuerst eine entsprechende Ausnehmung vorgesehen werden. Dort wird sie mit Schienenprofilen versehen eingebaut, der Schienenweg anschließend eingeschottert. Passende seitliche Anschlüsse sind in dem Bausatz als „Betonböden“ vorhanden. Darauf lassen sich sowohl ein Schlackenbansen als auch ein Wasserkran einschließend seines Bodeneinlaufs einsetzen. Der hier verwendete Wasserkran stammt übrigens aus dem Sortiment von Auhagen (Art.-Nr. 41626).

Das Gelände drumherum

Nachdem die Hauptbestandteile unserer kleinen Anlage installiert sind, müssen sie miteinander verbunden und die Höhenunterschiede ausgeglichen werden. Hierzu dient wieder einmal die bewährte Spachtelmasse aus Quarzsand und Weißleim. Je feinkörniger der Sand ist, umso detailliertere Spachtelarbeiten lassen sich damit im Gelände durchführen. Die Fugen der „Betonplatten“ verschleißt man dagegen besser mit Acrylspachtel, den es u.a. bei Stangel gibt.

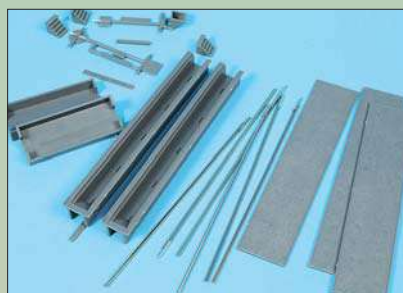
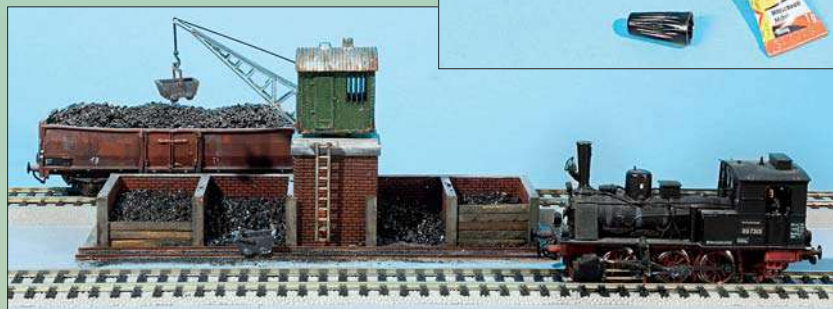
Anschließend kann nach der Spachtelmasse die übliche Bemalung und Patinierung des Geländes sowie der aufgestellten Hochbauten und Gerätschaften erfolgen. Acrylfarben leisten hier gute Dienste. Sodann steht natürlich noch die Begrünung des nicht zubetonierten Geländes mit handelsüblichen Fasern und Flocken an.

Auf dem nunmehr fertiggestellten Schaustück mit den zum Behandlungsgleis geöffneten Kohlenbansen und dem in ausreichender Höhe mit verlän-



Anstelle des dem Bausatz beiliegenden Imitats wurde für die Füllung des Bansen's echte Anthrazitkohle verwendet.

Nach der Verbreiterung der Grundplatte wurden Schienenprofile für die Baugröße Z zur leichteren Beförderung der Kohlenhunte verlegt; als Abstandslehre diente eine passende Holzleiste. Danach konnte die Bekohlung komplett bemalt und auch gleich patiniert werden.



Die kleine Behandlungsanlage wird um eine Schlackengrube ergänzt. Im Anlagengrund muss daher die Ausnehmung für die Grube angefertigt werden. Neben der Ausschlackengrube wurde noch ein Wasserkran aufgestellt; für sein Fundament mit Ablauf erhält die Grundplatte einen passgenauen Ausschnitt.





Die Grundplatten der einzelnen Behandlungsanlagen wurden mit Sandspachtel im Gelände eingearbeitet, danach konnte es an die „Begrünung“ gehen. Sie sollte im Bereich der Behandlungsanlagen aber eher sparsam ausfallen.



Die BR 86 wird gerade bekohlt. Mit dem erhöhten Sockel und dem verlängerten Ausleger erhielt der kleine Kran ein deutlich individuelleres Aussehen ... Nachschub – die Köf bringt einen Kohlenwagen zu den Behandlungsanlagen, damit die Vorräte im Bansen wieder aufgefüllt werden können. *Fotos: Bruno Kaiser*

Kurz + knapp

- Bekohlungsanlage
Art.-Nr. 120286 € 19,99
- Zwei Untersuchungsgruben
Art.-Nr. 120136 € 29,99
- Faller
www.faller.de
- Wasserkran H0
Art.-Nr. 41626 € 7,20
- Auhagen
www.auhagen.de
- erhältlich im Fachhandel

gertem Ausleger agierenden Kran lassen sich die Arbeitsabläufe des Vorbilds nun auch im Modell exakt nachvollziehen.

Fazit

Der Bau der hier gezeigten kleinen Anlage mit der individuell überarbeiteten Bekohlung hat mir jedenfalls Spaß gemacht! Auch aus einem zunächst einmal weniger attraktiv erscheinenden Bausatz lässt sich durchaus eine stimmige Modellszene gestalten. Natürlich kann man die Frage stellen, ob sich diese Arbeit lohnt, wenn doch durchaus vorbildgerechte Kleinbekohlungen als Modell angeboten werden. Zugegebenermaßen hat dieser Einwand durchaus seine Berechtigung. Dagegen kann ich nur einwenden, dass man so ein vorbildgerechtes Modell erhält, das in dieser Form nicht auf anderen Anlagen zu finden ist – was manchmal den persönlichen Aufwand durchaus rechtfertigt!

bk



IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ 5 Parkplätze in der Vogteistraße 18

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr
▶▶▶ MONTAG: RUHETAG ◀◀◀

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

Praktisch überall in der damaligen DDR konnten in den späten 80er-Jahren solche Garnituren angetroffen werden. Man beachte insbesondere die stirnseitig angebrachten Details wie Bremsschläuche und Heizkabel, die den Wagen als Zurüstteile beiliegen.



Die UIC-Z2-Wagen der DR als Roco-Modelle

Halberstädter in H0

Im Frühjahr lieferte Roco den ersten Schwung der DR-Schnellzugwagen des Typs Z2 an den Fachhandel. Diese Wagen bilden eine wichtige Gattung innerhalb der DR-Fahrzeuge, weshalb die Modelle sicherlich seit langem herbeigesehnt werden. Und angesichts der hervorragenden Ausführung werden sie sicherlich schon bald auf zahlreichen Anlagen zum Einsatz kommen. Martin Knaden stellt die Wagen vor.

Von den sechs angekündigten Typen dieser DR-Wagenfamilie brachte Roco zunächst mal vier: die normalen Sitzwagen der Klassen A, AB und B sowie den Halbgepäckwagen BDms. Alle Wagen sind exakt in 1:87 gefertigt, haben also entsprechend der Vorbildlänge von 26,4 m eine Modelllänge von 303 mm. Damit sind die sogenannten Halberstädter Schnellzugwagen komplett, denn die beiden anderen – der Liegewagen und der Speisewagen – wurden beim Vorbild nicht vom Raw Halberstadt gebaut, sondern stammen vom Waggonbau Bautzen.

Die Wagen entsprechen den Vorgaben nach UIC. Sie basieren auf den UIC-X-Wagen, die ihrerseits auf den

von der DB entwickelten Nachkriegswagen aufbauten, haben aber die für UIC-Z typische Abteil-Einteilung: elf Abteile beim B-Wagen und 4 + 6 Abteile beim AB-Wagen. Lediglich der A-Wagen hat statt vorgesehener 9 Abteile der 1. Klasse deren 10. Mit dem Verzicht auf eine Klimaanlage entsprechen die Wagen somit dem Typ UIC-Z2.

Roco hat all diese Merkmale akribisch umgesetzt. Und man soll sich nicht täuschen: Auch die überwiegend glatten Seitenwände können im Modell so manche Falle bilden (man erinnere sich an die verunglückten Fenster älterer UIC-X-Wagenmodelle ...). In diese Falle ist Roco nicht getappt und hat die Übersetzfenster perfekt nachgebildet:

Der obere Teil des Rahmen steht ein wenig über die Seitenwand hinaus, der untere liegt ein paar Zehntel weiter innen. Da die Rahmen nahezu spaltlos eingesetzt sind, ergibt sich somit ein perfektes Erscheinungsbild.

Auch die Gravur im Bereich der Türen entspricht exakt den Vorgaben der Vorbilder. Die Griffstangen neben den Türen sind separat angesetzt – ohne dabei zu dick zu wirken. Die Drehgestelle geben das Vorbild der Bauart GP-200 genau wieder.

Durch die glasklaren Fenstereinsätze kann man bequem das Innere der Wagen erkunden. Dabei fällt insbesondere die mehrfarbige Inneneinrichtung auf, die besonders beim AB-Wagen die unterschiedlichen Klassen verdeutlicht.

Die Farbtrennkanten zwischen Wagenkasten und hellelfenbeinfarbigem Fensterband sind gestochen scharf lackiert. Das gilt auch für den in Orange aufgedruckten 1.-Klasse-Streifen und die Bedruckung, die sogar auch die Anschriften an den Stirnseiten und Piktogramme an den Türfenstern umfasst.

Fazit: Die neue Wagenfamilie macht Lust auf mehr: Speise und Liegewagen kommen in Kürze. Zum anderen sind die vergleichsweise modernen Wagen auch noch bei der DB und im Ausland gefahren – Roco hat also noch zahlreiche Lackiervarianten des Vorbilds in der Hinterhand. **MK**



Oben: Der B-Wagen war mit 800 Exemplaren der meistgebaute Wagen dieser Fahrzeugfamilie. Roco bietet ihn daher zur Darstellung authentischer Garnituren mit zwei verschiedenen Wagennummern an.

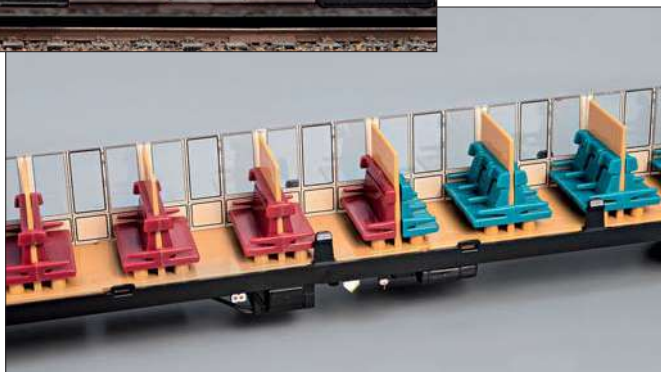


Die Drehgestelle entsprechen dem ab 1988 nur noch verwendeten Typ GP-200.

Links: Farbtrennkanten und Bedruckung sind tadellos gelungen.



Rechts: Beim ABm wird die Farbenvielfalt deutlich: Polster in Weinrot und Petrol, Trennwand zum Gang metallisch bedruckt und auch die Bremsumsteller sind mehrfarbig. Fotos: A. Bauer-Portner



Kurz + knapp

- DR-Schnellzugwagen der Bauart UIC-Z2 – sog. „Halberstädter“
- Art.-Nr. 74800: Am
- Art.-Nr. 74801: ABm
- Art.-Nr. 74802: Bm
- Art.-Nr. 74803: Bm (andere Wagennr.)
- Art.-Nr. 74804: Bcm (Liegwagen)
- Art.-Nr. 74805: BDms
- Art.-Nr. 74806: WRm (Mitropa/DR) (Bcm und WRm mit vorbildgerecht anderen Stirnfronten und Einstiegsbereichen des Typs Bautzen)
- Baugröße H0
- je € 64,90
- Roco
- erhältlich im Fachhandel

Tastenmodul LW150, Art.Nr. 25150
Ergänzungsset LY145, Art.Nr. 80145
Das Ergänzungsset enthält ein Anschlusskabel
sowie 32 gelbe und je eine rote und grüne LED.

Digital
plus
by Lenz



6
Jahre Garantie

Schöner schalten

Sind Sie nicht der PC-Fahrer, der seine Anlage mit Software steuert? Mögen Sie lieber ein klassisches Stellpult mit Tastern und LED? Aber auf den Komfort digitaler Ansteuerung mit echter Rückmeldung* auf dem Stellpult möchten Sie dennoch nicht verzichten? Dann brauchen Sie die Verbindung zwischen analogen Tasten/Schaltern und digitalen Schaltdecodern: unser **Tastenmodul LW150**. Für 16 digital angesteuerte Magnetartikel je Modul, mehrere Module mit jeweils individueller XpressNet Adresse können gleichzeitig eingesetzt werden.

*ausführliche Information hierzu auf unserer Webseite:



Redigitalisierung: Die Folge einer Neumotorisierung des VT 62.9 von Minitrix

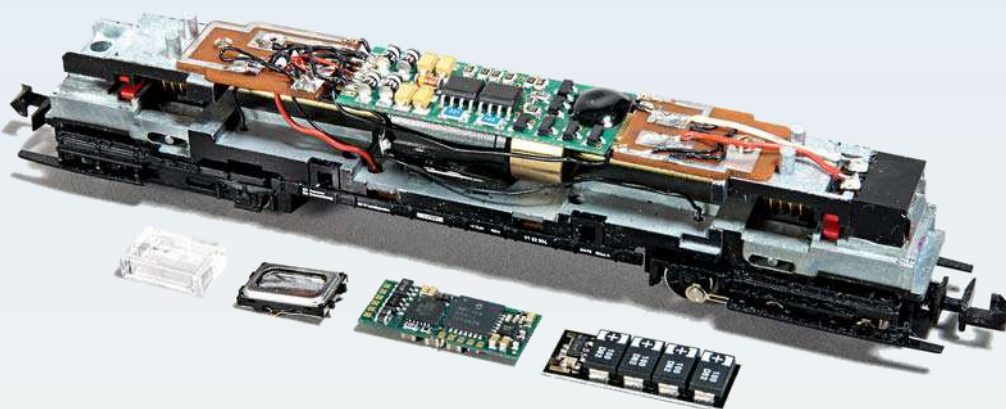
Altes Schätzchen mit Musik

Nach einer notwendigen Neumotorisierung des VT 62.9 von Minitrix kam der Wunsch auf, den Altbaubetriebswagen mit aktueller Digitaltechnik und Betriebsgeräuschen aufzurüsten. Das ist im Prinzip keine große Sache, erforderte jedoch ein wenig Kreativität. Gerhard Peter berichtet von der Redigitalisierung.

Auch wenn der VT 62.9 bei der DB ein „Einzelkind“ war und schon 1957 ausgemustert wurde, so bietet er doch den gewissen nostalgischen Charme. Diesen versprüht auch das schon in die Jahre gekommene Minitrix-Modell. Der Altbaubetriebswagen steht schon seit vielen Jahren bei mir klaglos im Einsatz und erhielt bereits Mitte der 1990er-Jahre einen Selectrix-Decoder – damals schon mit Motorregelung. Vor ein paar Jahren machte der Motor schlapp und es stellte sich die Frage, diesen entweder gegen einen Ersatzmotor zu tauschen oder einen Glockankermotor einzubauen.

Die Entscheidung fiel zugunsten des Glockenankermotors. Im Decoder wurde die Regelung an den neuen Motor angepasst und der Triebwagen war wieder geschmeidig unterwegs. Was mich allerdings schon viele Jahre nervte, war die ungleichmäßige Illuminierung der Stirnlampen. Das Manko mit LEDs zu beheben, sollte kein Problem darstellen.

Beim Zerlegen des Triebwagens kam die Idee auf, anstelle der sehr üppig be-



Der Minitrix-Triebwagen zeigt sich hier schon durch SB-Modellbau remotorisiert, jedoch noch mit einem Selectrix-Decoder, der Mitte der 1990er-Jahre installiert wurde. Die zusätzlichen Gewichte rechts und links neben den Antriebswellen wurden entfernt. Die Fahreigenschaften waren bereits nach der ersten Digitalisierung vom Feinsten. Vor dem Triebwagen sind die neuen Komponenten wie Lautsprecher, Sounddecoder und Stromspeicher zu sehen.

messen und nicht notwendigen Gewichte einen Sounddecoder einzubauen. Platz ist ausreichend vorhanden, zumal die Verglasung eh keinen Durchblick gewährleistet, um den Antrieb zu tarnen.

Die Wahl des Decoders war im Prinzip klar: entweder den SD05A oder den SD10A von Doehler und Haass. Zudem hat D&H das passende Soundprojekt zu dem Altbautriebwagen im Programm. Zur Auswahl standen die Lautsprecher LS1308 und LS1511.

Vorbereitungen

Bisher erfolgte die Fahrstromübertragung von den Rädern zum Motor bzw. Decoder über Schleifkontakte und über das Fahrzeugchassis. Um eine absolut sichere Stromversorgung zu gewährleisten, führte ich Kabel von den Rad Schleifern durch das Chassis zum Decoder. Dazu bohrte ich Löcher von 1,2 mm Durchmesser leicht schräg durch das Chassis. Dabei ist es wichtig, dass die Kabel die Bewegungsfreiheit der Drehgestelle nicht beeinträchtigen.

Die nächste Aktion galt der Beleuchtung. In den Lampenkästen hätte eine passende Platine mit LEDs und den notwendigen Vorwiderständen problemlos Platz. Extra eine Platine zu ätzen oder eine zu fräsen war mir für ein

einzelnes Fahrzeug zu aufwendig. Wegen des weiß/roten Lichtwechsels wählte ich bedrahtete 0603-Duo-LEDs mit gemeinsamer Anode.

In die Lichtkästen setzte ich Kunststoffstücke ein, um die LEDs vor den Lichtleitern fixieren zu können. Wegen der Anschlusskabel auf der Rückseite klebte ich die LEDs mit Stabilit Express in die Aussparungen des Füllstücks. Die Kabel führte ich nach oben zur Sammelplatine, die ich aus einer Streifenrasterplatine anfertigte. Fixiert wird die Platine von zwei Zapfen und einer Schraube, die auch die alte Lokplatine arretierten. Der Einfachheit halber löte ich die Widerstände senkrecht vor die Platine. Jede LED der Duo-LEDs erhielt in der Zuleitung zur Katode einen 15-k Ω -Widerstand. Die Anodenanschlüsse wurden mit dem Plus-Pad des Lokdecoders bzw. dem des Lokpuffers verbunden.

Platz für die „Musik“

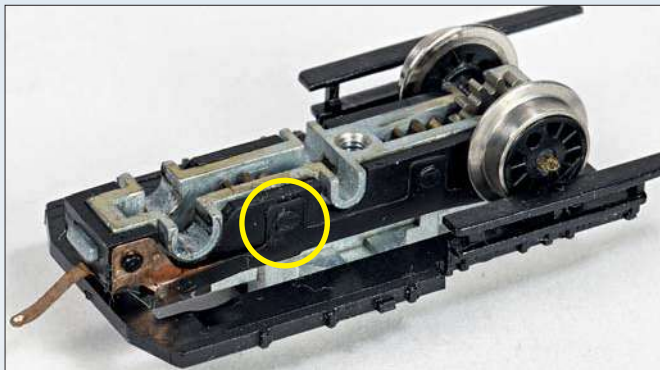
Im mittleren Bereich des Triebwagens ist nach Entfernen der zusätzlichen Gewichte ausreichend Platz für Sounddecoder, Lautsprecher und Pufferspeicher; Letzterer stammt von Fichtelbahn. Auch oberhalb des Motors wäre anstelle des alten Lokdecoders Platz für den Sounddecoder. Probeweise habe

ich einfach die Bauteile verteilt und die günstigste Variante umgesetzt – siehe auch Seite 35.

Der Decoder SD10A von Doehler & Haass hat vier verstärkte Ausgänge, mit denen sich die weiße und rote Beleuchtung vorn und hinten getrennt ansteuern lässt. Und da der Triebwagen sowohl Personen- wie auch Post- und Güterwagen mitgenommen hat, ist die Möglichkeit des einseitigen Abschaltens der Stirnbeleuchtung willkommen. In der Anleitung des Decoders gibt es zum Einstellen der entsprechenden CVs ein Beispiel.

Für die Montage des Lautsprechers mit doppelseitigem Klebeband im schmalen Bereich des Chassis musste ich zuvor die Kontaktfedern auf der Rückseite des Lautsprechers entfernen. Seitlich angelötete braune Litze stellen die Verbindung zum Decoder her. Den Resonanzkörper musste ich auf einer Kleinkreissäge etwas flacher sägen; er zeigt zum Gehäuse. Den Strompuffer klebte ich mit dünnem doppelseitigem Klebeband auf das Chassis.

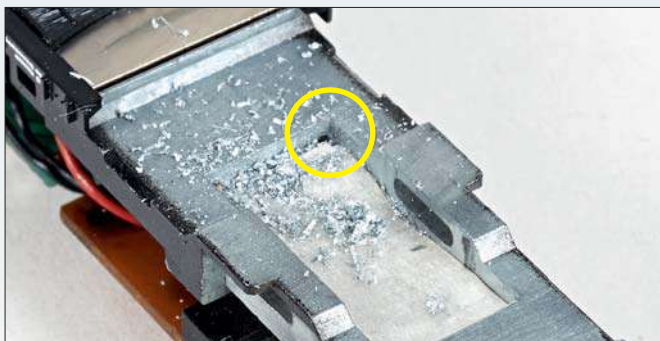
Nach der Verkabelung folgt zunächst ein genereller Funktionstest. Dazu checkte ich das Fahren zuerst mit einem Gleichstromfahrgerät. Der Triebwagen ließ sich sanft anfahren und zeigte ausgeglichenes Fahrverhalten. Die Stirnbeleuchtung leuchtete wie er-



An das seitlich befestigte Stromabnehmerblech wird im markierten Bereich das Kabel für die kontaktlose Verbindung gelötet.



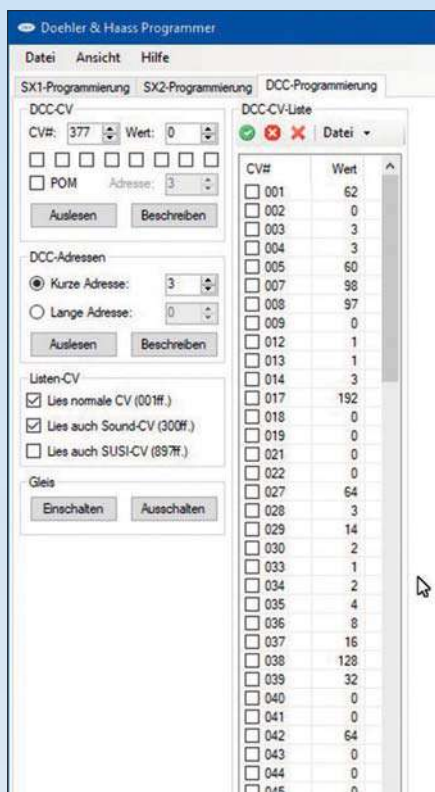
Die Kabelverbindungen werden nach schräg oben weggeführt und durch die neuen Bohrungen im Chassis geführt.



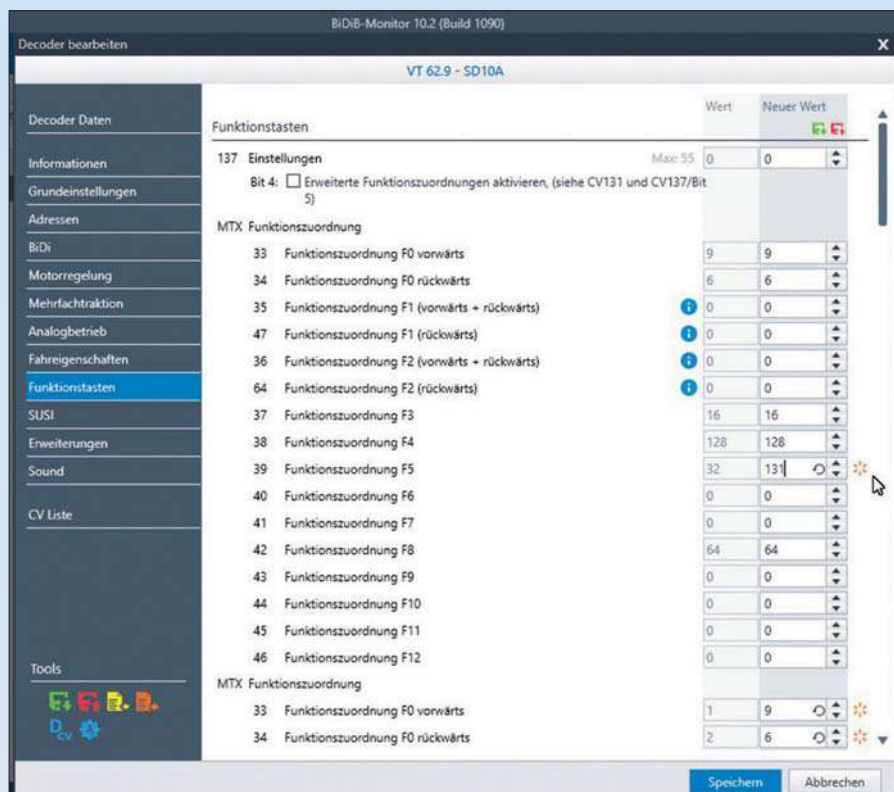
Vor dem Durchbohren des Chassis im geschätzten 30°-Winkel wurde die Öffnung der Drehgestellaufnahme mit Malerkrepp abgeklebt.



Von der Seite ist die Kabelführung vom Drehgestell durch das Chassis vorbei an der Antriebswelle zur Platine nachvollziehbar.



Über die Software und den Programmer von D&H können die einzustellenden Parameter in verschiedenen Modi geändert werden.



Wer die BiDiB-Zentrale GBMBoost nutzt, kann D&H-Decoder nur per CVs einstellen. Von Vorteil ist die Einteilung der CVs in Funktionsgruppen und kurzen Erklärungen zu den CVs. Hinter den blauen Punkten mit dem „i“ verbergen sich weitere Informationen.

wartet. Im Digitalbetrieb mit der BiDiB-Zentrale GBMBoost wartete der VT gleichfalls mit ausgewogenen Fahreigenschaften auf. Alle Funktionen wie im D&H-Infoblatt zum VT-62.9-Projekt aufgelistet ließen sich schalten. Damit sind alle Funktionen gegeben und die Redigitalisierung wäre abgeschlossen.

Jedoch waren noch einige Einstellungen im Decoder zu ändern, typischerweise das Umstellen der Lokadresse von 3 auf z.B. 62, oder das Reduzieren der Höchstgeschwindigkeit in der CV 5 auf den Wert 60. Mit ihm fährt der Triebwagen 82 km/h. Die Höchstge-

schwindigkeit wurde übrigens bei der DB mit dem 210-PS-Motor von 65 auf 80 km/h heraufgesetzt.

Trotz der 15-kΩ-Widerstände leuchteten die Stirnlampen noch recht hell. Die Helligkeit setzte ich über die CV 52 herunter. Die Schallkapsel verstärkt zwar die Lautstärke, jedoch war mir diese dann doch etwas zu leise. Besonders das Horn dürfte kräftiger ertönen. Da die Einzelgeräusche bereits auf den maximalen Wert eingestellt waren, setzte ich die Gesamtlautstärke herauf und passte die einzelnen Geräusche durch Reduzierung der Werte an.

Des Weiteren sagte mir die Zuordnung der Funktionen zu den Funktionstasten nicht zu. Die unteren Funktionstasten bis F8 waren nur mit Lichtfunktionen und dem Fahrgeräusch belegt. Der Rest der schaltbaren Geräusche lag oberhalb von F9, was für den manuellen Fahrbetrieb mit einem Handregler unpraktisch ist. Bei geschickter Verteilung ließen sich die wichtigen Geräusche wie Pfeife, Schaffnerpfeiff und Glocke per Mapping auf die Funktionstasten F3-F8 verteilen, was über den Menüpunkt „Sound“ des BiDiB-Monitors schnell erledigt war.



Kurz und knapp

- Sounddecoder SD10A
Art.-Nr. SD10A-0 (ohne Kabel)
€ 77,90
- Lautsprecher LS1308
€ 4,90
- Schallbox für LS1308
€ 1,20
- erhältlich direkt bzw. im Fachhandel
- Doehler & Haass
<https://www.doehler-haass.de>
- Lokpuffer Puff-N
Art.-Nr. 100120
€ 9,90
- Speichererweiterung
„Puff-Kondensatoren“ (5 Stück)
Art.-Nr. 100121
€ 6,50
- erhältlich direkt
- Fichtelbahn
<https://www.fichtelbahn.de>

Die Zuordnung der Funktionen sieht aktuell wie folgt aus:

- F0 = Licht ein
- F1 = Licht hinten aus
- F2 = Licht vorn aus
- F3 = Fahrgeräusche ein
- F4 = Horn kurz
- F5 = Rangiergang und -licht
- F6 = Schaffnerpfeiff
- F7 = Glocke
- F8 = Türen
- F9 = Horn lang
- F10 = An- und Abkuppeln
- F11 = Bremsenquietschen
- F12 = Gleisbogenquietschen

Das Licht über die Tasten F1 bzw. F2 auf der zum Zug zeigenden Seite auszuschalten, ist eine D&H-typische Logik. Das Einstellen dieser Funktion wird im Handbuch anhand eines Beispiels beschrieben. Zu beachten ist, dass die CVs 35 und 47 auf 4 sowie 36 und 64 auf 8 gesetzt bleiben.

Eine andere Option für die vorbildgerechte Signalisierung des Fahrzeugs ist das getrennte Einschalten der Stirnlampen auf jeweils einer Seite über F0 und F1, sodass nur die Zugspitze bzw.

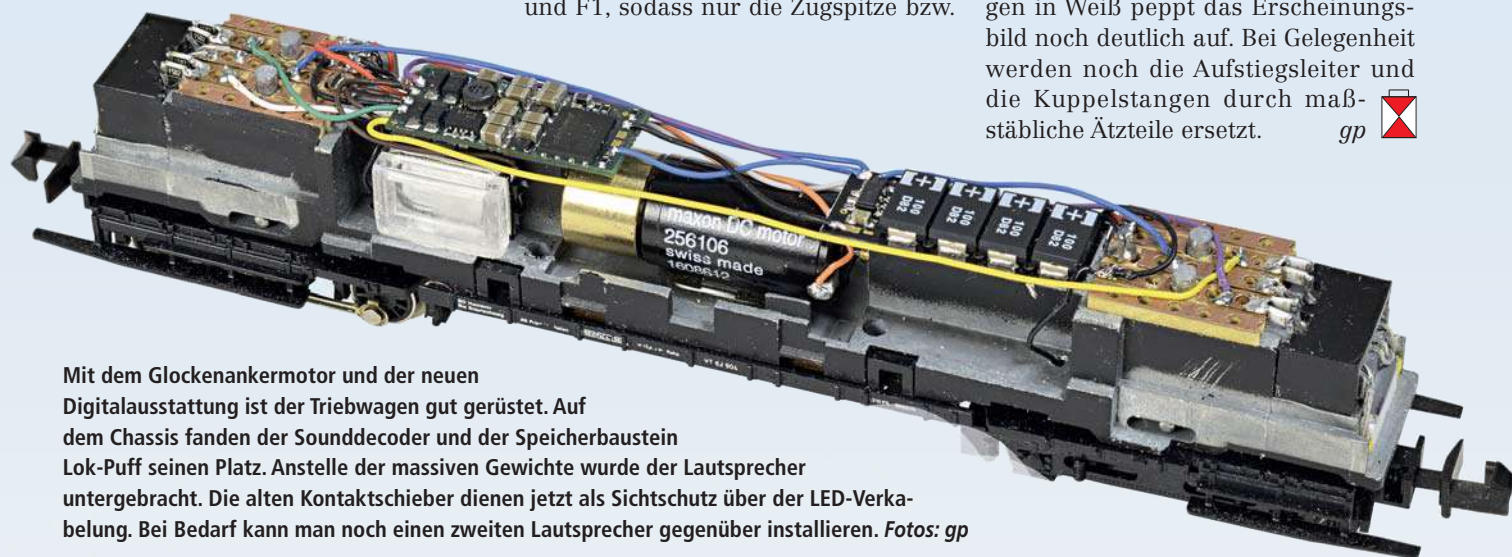
bei Wendezügen das Zugende bei schiebender Lok eingeschaltet ist. Auch diese Möglichkeit lässt sich für ein einheitliches Verhalten einstellen.

Über die CV 131 ließ sich die nicht nötige Abblendlichtfunktion deaktivieren. Dafür wurden dem Rangiergang für F5 noch in der CV 39 beidseitig leuchtende Stirnlampen zugewiesen.

Abschließendes

Der handwerkliche Aufwand des Umbaus hat sich in Grenzen gehalten. Das Ergebnis des Umbaus rechtfertigt den finanziellen Aufwand durch den Einbau eines Glockenankermotors und der Digitalisierung mit einem Sounddecoder allemal. Mit dem neuen Decoder lässt sich nun auch die Stirnbeleuchtung einseitig abschalten, um Personen-, Post- oder auch Stückgutwagen mitzuführen. Dank installiertem Stromspeicher ertönt das Fahrgeräusch ohne störende Unterbrechungen.

Das Feintuning der Loklampen durch Aufbohren (45°-Senkung) und Auslegen in Weiß peppt das Erscheinungsbild noch deutlich auf. Bei Gelegenheit werden noch die Aufstiegsleiter und die Kuppelstangen durch maßstäbliche Ätzteile ersetzt. gp 



Mit dem Glockenankermotor und der neuen Digitalausstattung ist der Triebwagen gut gerüstet. Auf dem Chassis fanden der Sounddecoder und der Speicherbaustein Lok-Puff seinen Platz. Anstelle der massiven Gewichte wurde der Lautsprecher untergebracht. Die alten Kontaktschieber dienen jetzt als Sichtschutz über der LED-Verkablung. Bei Bedarf kann man noch einen zweiten Lautsprecher gegenüber installieren. Fotos: gp

Digital-Profi werden!



Littfinski DatenTechni (LDT)
Kontakt über:
Bühler electronic GmbH
Ulmenstr. 43 / 15370 Fredersdorf

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-Praxis nur von LDT:
- Auf unserer Web-Site finden Sie
neben Produktinformationen auch
alle Bedienungsanleitungen und
Anschlussbeispiele zum
Downloaden.

- Digital-Profi werden: Das Buch für
Einsteiger und Fortgeschrittene.

www.ldt-infocenter.com



- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN
VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com



Im April 2014 startete die Bahntochter DB Regio Nordost mit einem eigenwirtschaftlichen Angebot zwischen Berlin und Hamburg. Zum Einsatz kommen ertüchtigte ehemalige InterRegio-Wagen und Loks der Baureihe 182. Das preisgünstige Angebot wurde in den vergangenen Jahren ausgeweitet. Mit den Wagen von Tillig kann man den Zug auch in H0 und TT nachbilden.



Der InterRegioExpress Berlin–Hamburg in Vorbild und Modell

Berlin–Hamburg in Verkehrsrot

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland ist nach klaren Regeln organisiert. Der Fernverkehr muss sich selbst rechnen, die Nahverkehre werden durch die Länder ausgeschrieben und kofinanziert. Da die Eisenbahngesellschaften für die Fernverkehre das wirtschaftliche Risiko tragen, können sie hier auch frei agieren. Die Behörden untersagen Angebote nur, wenn sie in Konkurrenz zu bezuschussten Angeboten des Nahverkehrs treten. Die Strecke Berlin–Hamburg ist eine der aufkommensstärksten im deut-

schen Fernverkehr. Sie wird seit der Fertigstellung der Ausbaustrecke über Wittenberge von der DB AG mit ICE und IC/EC betrieben.

In den vergangenen Jahren sind mit Locomore und Flixbahn private Anbieter in Erscheinung getreten, die mit eigenen Fernverkehren der DB AG Konkurrenz machen. Hinzu kam die Konkurrenz durch Fernbusse. Es schien zu befürchten, dass die neuen Anbieter auch die gewinnversprechende Strecke Berlin–Hamburg ins Visier nehmen.

In diesem stark umkämpften Wettbewerbsmarkt positionierte die DB AG ein sehr kostengünstiges Angebot, welches sie auf eigene Rechnung anbietet. Betrieben wird es von der Nahverkehrstochter der DB AG - DB Regio Nordost, die im Zug auch Nahverkehrstickets akzeptiert. DB Regio bespannte von Anfang an den Zug mit ihren Loks vom Typ „Taurus“, der Baureihe 182. Diese setzt man auch für den RE1 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg ein. Als Wagen werden ehemalige InterRegio-Wagen genutzt, die man



verkehrsrot lackierte und innen etwas ertüchtigte. Der alte InterRegio-Charme kann aber heute noch erlebt werden. Planmäßig hat der Zug sechs Wagen der 2. Wagenklasse; er wird aber auch häufig verstärkt. Die Wagen erhielten Schriftzüge, die für das Angebot werben. Oft sind aber auch rote Wagen ohne diese Schriftzüge zu finden. Eingestuft ist der Zug als InterRegioExpress (IRE).

Als Laufweg nimmt der Zug nicht die Ausbaustrecke über Wittenberge, sondern den Weg über Stendal, Uelzen und Lüneburg. Er hält in allen größeren Bahnhöfen und stellt so von dort aus auch direkte Verbindungen nach Hamburg und Berlin her.

Am 14. April 2014 führte man den IRE Berlin-Hamburg ein. Anfangs verkehrte ein Zugpaar pro Tag. Heute fährt der Zug nachfrageorientiert werktags morgens von Hamburg nach Berlin (sonntags erst am Mittag) und am späten Nachmittag wieder zurück. Donnerstag bis Sonntag verkehrt ein zusätzliches Zugpaar, welches tagsüber von Berlin nach Hamburg fährt und je nach Verkehrstag am späten Nachmittag oder Abend wieder zurück nach Berlin.

Eklatanter Lokmangel führte zeitweise auch zu Zügen, die neben der regulären BR 182 von den Maschinen der Baureihe 112 gezogen wurden. Teils stellte man diesen Garnituren einen Doppelstocksteuerwagen in Fahrtrichtung Hamburg bei. Einige Monate im Jahr 2018 setzte DB Regio auch eine gemietete schwarze Lokomotive der Baureihe 182 ein.

Für den IRE zwischen Berlin und Hamburg hat DB Regio Nordost ehemalige InterRegio-Wagen in Verkehrsrot lackieren lassen und mit großen Schriftzügen versehen (Bild oben links). Planmäßig besteht der Zug aus sechs Wagen der 2. Klasse. An nachfragestarken Tagen werden die Züge verstärkt und fahren mit bis zu acht Wagen. Am 27. September 2018 wird der Zug am Nachmittag von 182 014 in Richtung Hamburg gezogen. Diese Garnitur wurde auf acht Wagen verstärkt. Da der Zug planmäßig den Weg über Stendal nimmt, konnte er auf der Schnellfahrstrecke Berlin-Wolfsburg bei Elstal fotografiert werden (Bild links).

Da für den IRE Loks des Regionalverkehrs von DB Regio Nordost zum Einsatz kommen, bespannen auch Loks mit attraktiven Werbeklebeungen den Zug. 182 016 wirbt am 1. September 2019 vor dem IRE für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (rechts).



Die Wagen des Berlin-Hamburg-Express' erhält man von Tillig in H0 und TT. Hier wurde der Zug in TT nachgebildet. Die planmäßige Zuglok der Baureihe 182 erhält man von Piko in der Hobby-Ausführung. Mit wenigen Arbeitsschritten wurde das einfache Modell deutlich aufgewertet.

Die Bedruckung der Wagen aus dem Tillig-Sortiment entspricht dem Vorbild. Die typischen Schriftzüge und Piktogramme sind im Modell größenrichtig und gestochen scharf aufgedruckt.



Da der Zug keinen Steuerwagen besitzt, befindet sich die Lok immer vorne am Zug. Hier hält das von 182 001 gezogene Vorbild am 28. Juli 2017 im Bahnhof Berlin-Spandau.





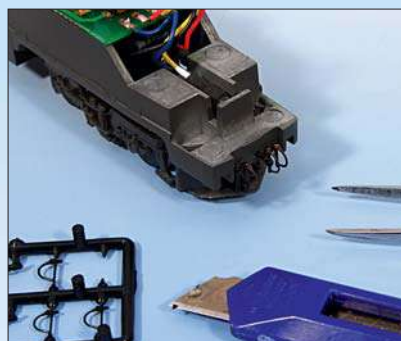
Seit seinem Bestehen befährt der Vorbildzug durchweg modernisierte Hauptstrecken. In idyllischen Bahnhöfen mit Formsignalen kann man den farbenfrohen Zug nur auf der Modellbahn einsetzen. Pikos Hobby-Taurus erhielt neue Stromabnehmer von Sommerfeldt und Luftschläuche an der Lokfront. Farblich wurden viele Details nachgearbeitet. Der zweite Wagen im Zug trägt nicht die Beschriftung für den IRE Berlin-Hamburg; solche Wagen kommen aber im Zug sehr häufig zum Einsatz. Auch dieses Modell ist bei Tillig erhältlich. *Fotos: Sebastian Koch*



Sommerfeldt bietet Tausch-Stromabnehmer für Pikos Taurus an. Sie lassen sich leicht montieren. Auch die Isolatoren und der Vakuum-Hauptschalter erhielten eine farbliche Überarbeitung.

Pikos Hobby-Taurus optimiert

Mt dem Taurus startete Piko einst sein Engagement in TT. Das Modell ist im Hobby-Segment erhältlich und stark vereinfacht. Das Gehäuse ist fein graviert. Durch Nachziehen von Klebefugen und Abdichtungen mit einem Fineliner kann man die Gravuren hervorheben und dem Modell so mehr Vorbildnähe verleihen. Auch die Lüftergitter in der Dachschräge wurden schwarz ausgelegt und alle Trittstufen in Silber lackiert. Die Öffnungen für die Sandbehälter wurden aufgebohrt und grau gestrichen (Bild rechts oben). Auch die Puffer wurden schwarz lackiert. Die Pufferbohle ist sehr schlicht gehalten. Hier wurden Bohrungen gesetzt, in die dann Luftschläuche und Kupplungshaken aus einem Tillig-Zurüstsatz platziert wurden (Bild rechts).



Zur Einführung der Baureihe 147 im Herbst 2019 nutzte man den Berlin-Hamburg-Express auch zur Mitarbeiterschulung.

Modellumsetzung

Die Modelle des Berlin-Hamburg-Express' sind in den Nenngrößen H0 und TT erhältlich. Tillig hat seine Personenwagenmodelle in Verkehrsrot mit den Aufschriften des Fernzuges in mehreren Versionen herausgebracht. Alle Loks, die vor dem Zug eingesetzt wurden, sind in passenden Ausführungen erhältlich. In H0 erhält man die Baureihen 182 und 112 von Roco und Piko, die Baureihe 147 von Piko. In TT ist der Taurus und die 147 im Piko-Sortiment, die Baureihe 112 bei Tillig erhältlich.

Die Piko-Modelle der 182 sind Hobby-Lokomotiven. Da in TT zu den Hobby-Loks eine Alternative für die Bespannung des Berlin-Hamburg-Express' fehlt, wurde das Modell hier etwas aufgewertet. Das Dach erhielt eine farbliche Überarbeitung und neue Stromabnehmer von Sommerfeldt. Am Gehäuse des TT-Modells wurden farbliche Anpassungen vorgenommen, so dass Details besser zur Geltung kommen. Die Stirnseite erhielt Luftschläuche. Manko des Hobby-Modells bleibt aber die dunkle gebogene Frontscheibe. *Sebastian Koch* 

MaGo fiNescale
Feines für Spur N
Vorbild-Gleis N & Nm
Vor- u. Nachläufer
Umbauten
Decoder
Lasercut Bausätze
www.mago-finescale.de

JL-Modellbahnbau
„Von der Planung
bis zur fertigen
Anlage!“
Ihre Adresse beim Anlagenbau!
Folgen Sie uns auch auf
YouTube
www.jl-modellbahnbau.com

Unser Streaming-Angebot für Eisenbahnfreunde
**MODELLBAHN
UMSCHAU**
gebührenfrei auf www.bahnwelt.tv
Und mit App für Fire TV, Apple TV, Android TV und Chromecast auch am TV-Gerät

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
Kompetenz
aus Leidenschaft
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

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

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
Ätztechnik
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

stangel
www.stangel.eu
Online
Bestellungen

Bäume und mehr
finden Sie in unserem Shop:
MODELLBAHN-SCHILDHAUER
Würzburger Str.81
01187 Dresden
Tel: 0351 27979215
www.mbs-dd.com

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –
**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI**
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de
Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231 / 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostsee
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.
Blockstellensteuerungen 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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)
BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV



Das Lebenswerk

Die grandiose Modellbahnanlage von Rolf Weinert

Weinert-Modelle sind seit Jahrzehnten bekannt für höchste Detaillierung und äußerst geschmeidige Fahreigenschaften. Zu verdanken ist dies Rolf Weinert und der ihm eigenen Akribie. Und wenn ein solcher „Pingel“ – wie man im Norden anerkennend sagt – eine Anlage baut, dann kann der Betrachter etwas Außergewöhnliches erwarten. Die MIBA ist stolz darauf, ihren Lesern diese einzigartige Modellbahnanlage präsentieren zu dürfen. Zu sehen ist der norddeutsche Bahnhof Syke, ein Durchgangsbahnhof an der Strecke Osnabrück-Bremen, mit der abzweigenden Schmalspurbahn Syke-Hoya-Asendorf. Der Anlagenentwurf stammt von niemand Geringerem als dem unvergessenen Rolf Knipper. Der Profifotograf Markus Tiedtke hat die unzähligen liebenswerten Motive auf diesem Gesamtkunstwerk in 1:87 mit viel Herzblut, aber auch technisch perfekt eingefangen. Ein Anlagenporträt der Extraklasse, das Sie sich nicht entgehen lassen sollten!

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 15087339 | € 12,-

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, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

MIBA-ANLAGEN
Die grandiose Modellbahnanlage von Rolf Weinert
Bahnhof Syke in H0 – ein Lebenswerk
• Mehr Anspruch geht nicht
• Die besondere Geschichte eines Langzeitprojektes
• Basis: ein Plan von Rolf Knipper
Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf
Ladestraße im Bahnhof Syke
Zugleise mit Feldbahn + Tongrube

NEU

MIBA
DIE EISENBahn IM Modell

Wie aus der Hepsander Kleinbahn ein Streckennetz in H0e entstand

Vom Single zum Konzept

In der MIBA-Ausgabe 1/2020 stellte Wolf Stößer seine romantische Hepsander Küstenbahn vor. Das kleine, kompakt und ausstellungsfähig gebaute H0e-Diorama verriet mit beidseitigen Gleisanschlüssen, dass es bei lediglich einer „Bühne mit Betrieb“ nicht bleiben sollte. Schon bald gingen Fragen ein, ob, wann und wie es weitergehen würde. Nach nicht einmal fünf Monaten kann Wolf Stößer heute eine umfassende Antwort geben: Seine Single-Anlage mauserte sich in der Zwischenzeit zu einem Kleinbahnnetz, das interessante Kombinations- und zahlreiche Betriebsmöglichkeiten bietet.



Kurz nachdem die dreiachsige Kleinbahndampflok auf der Drehscheibe des Lokbahnhofs der Hepsander Küstenbahn für die Zufahrt zu ihrem Lokschuppengleis „verschwenkt“ wurde (Foto oben), fährt auf dem Streckengleis davor ein Viehtransportzug mit Diesellok aus.





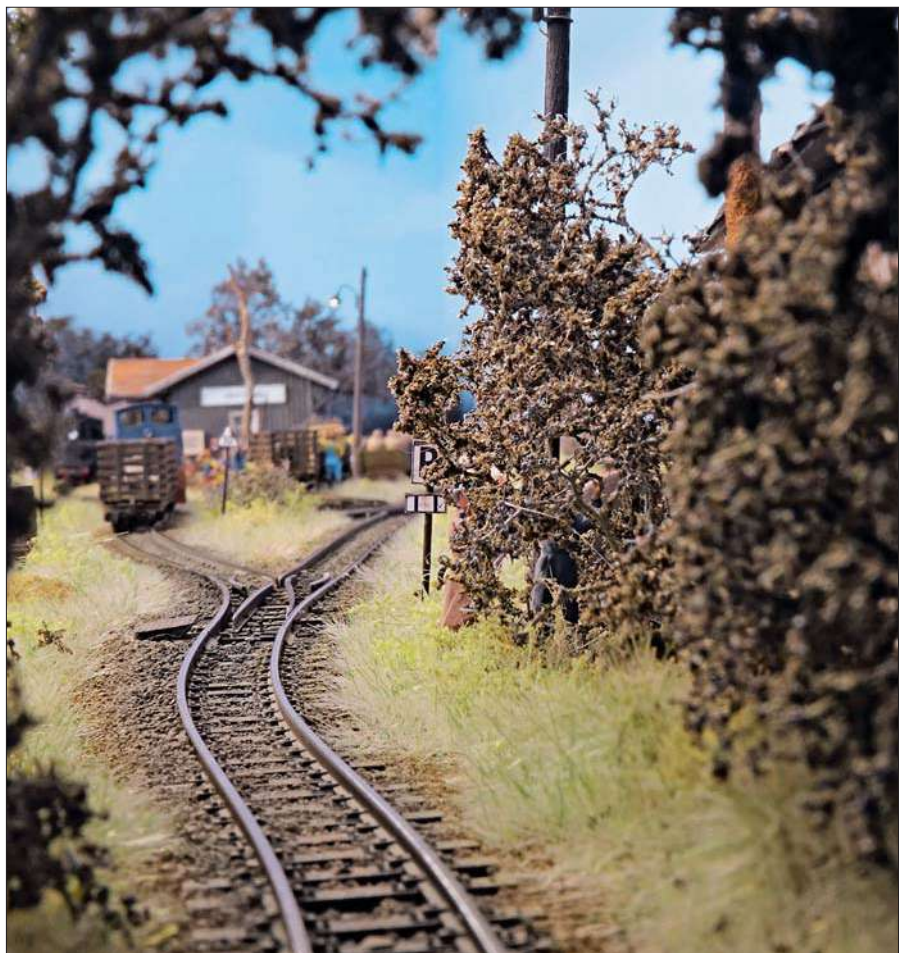
Die Triebwagen der Hepsander Kleinbahn dienen vor allem dem Ausflugsverkehr. Noch warten beide auf ihren Dienstbeginn.

Während diese Zeilen entstehen, herrscht erzwungene Ruhe an Deutschlands Küsten. Trotz wundervollen Osterwetters sind die Strände leer. Ein heimtückischer Virus hat verhindert, in der Sonne am Meer Erholung zu finden. Nicht so bei der Hepsander Küstenbahn, die sich inzwischen zu einem Kleinbahnunternehmen mit mehreren Bahnhöfen und Betriebsstellen entwickelt hat.

System aus drei Dioramen

Nachdem sich das Diorama 1 mit dem Leuchtturm im Ausstellungsbetrieb bewährt hatte, entstand die Idee zum Bau und Betrieb weiterer Dioramen. Als Erstes musste ein Bahnhof her, der den Triebwagen und Lokomotiven eine „Heimat“ spricht: einen Lokschuppen mit Drehscheibe, eine kleine Tankstelle und einige Abstellgleise bieten konnte.

Blick vom rechten Rand des Dioramas 3 „Bf Hepsand“ auf die Gleisanlagen. Das durchgehende Hauptgleis zweigt nach links ab.





Am Empfangsgebäude von „Hepsand“ (Diorama 3) wartet man auf den morgendlichen Triebwagen, der für seinen Tageseinsatz gerade aufgetankt wird (links). Niemand hat hier etwas dagegen, dass einige Reisende bereits eingestiegen sind.

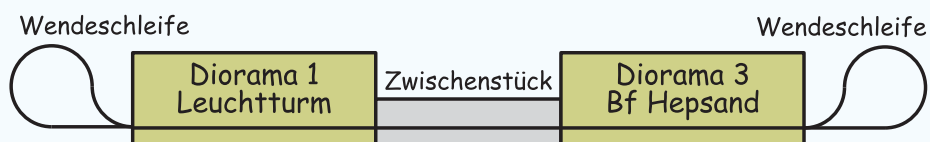
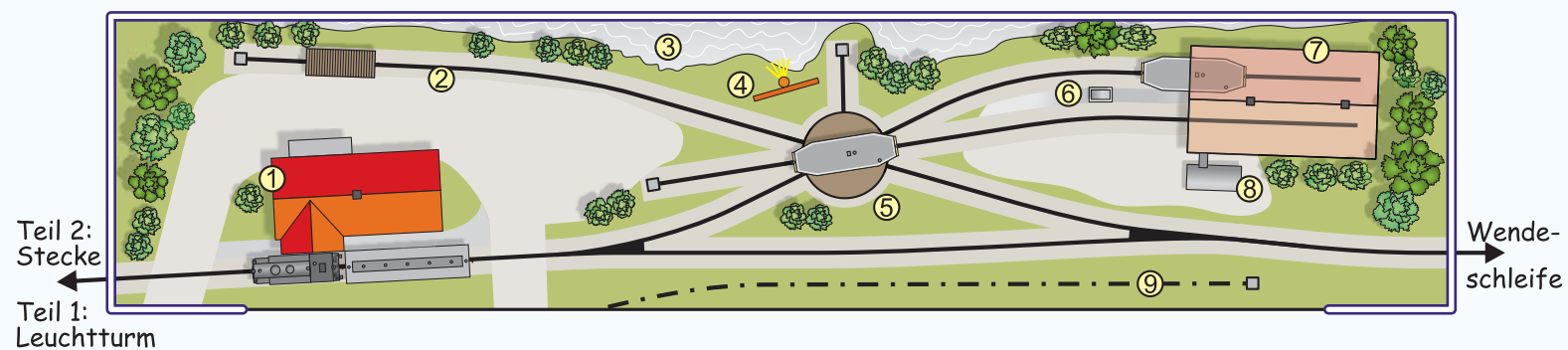
Das als „Bahnhof Hepsand“ bezeichnete, erneut wie eine Bühne aufgebaute Anlagensegment verkörpert den betrieblichen Mittelpunkt der Hepsander Kleinbahn, ohne sich im räumlichen Zentrum des Segmentarrangements zu befinden. Letzteres besteht aus drei Dioramen. Das Diorama 1 „Leuchtturm“ wurde bereits vorgestellt. Sein linker Gleisanschluss mündet in eine Wendeschleife, die als betriebliches Erfordernis lediglich dem Wenden der Züge dient und ohne Gestaltung auskommt.

Dem rechten Anschlussgleis des Dioramas folgt ein Verbindungsstück, das ebenfalls nicht gestaltet ist und dem Andocken des Dioramas 2 „Windmühle“ dient, welches sich derzeit noch im Bau befindet. Die Hepsander Küstenbahn setzt sich somit aus drei Dioramen mit zwei Zwischenstücken und zwei Endschleifen zusammen. Die sieben Elemente gestatten viele Kombinationen.

Als kleinste Aufbaumöglichkeit lässt sich jedes der drei Dioramen mit einer Wendeschleife zu einer funktionellen

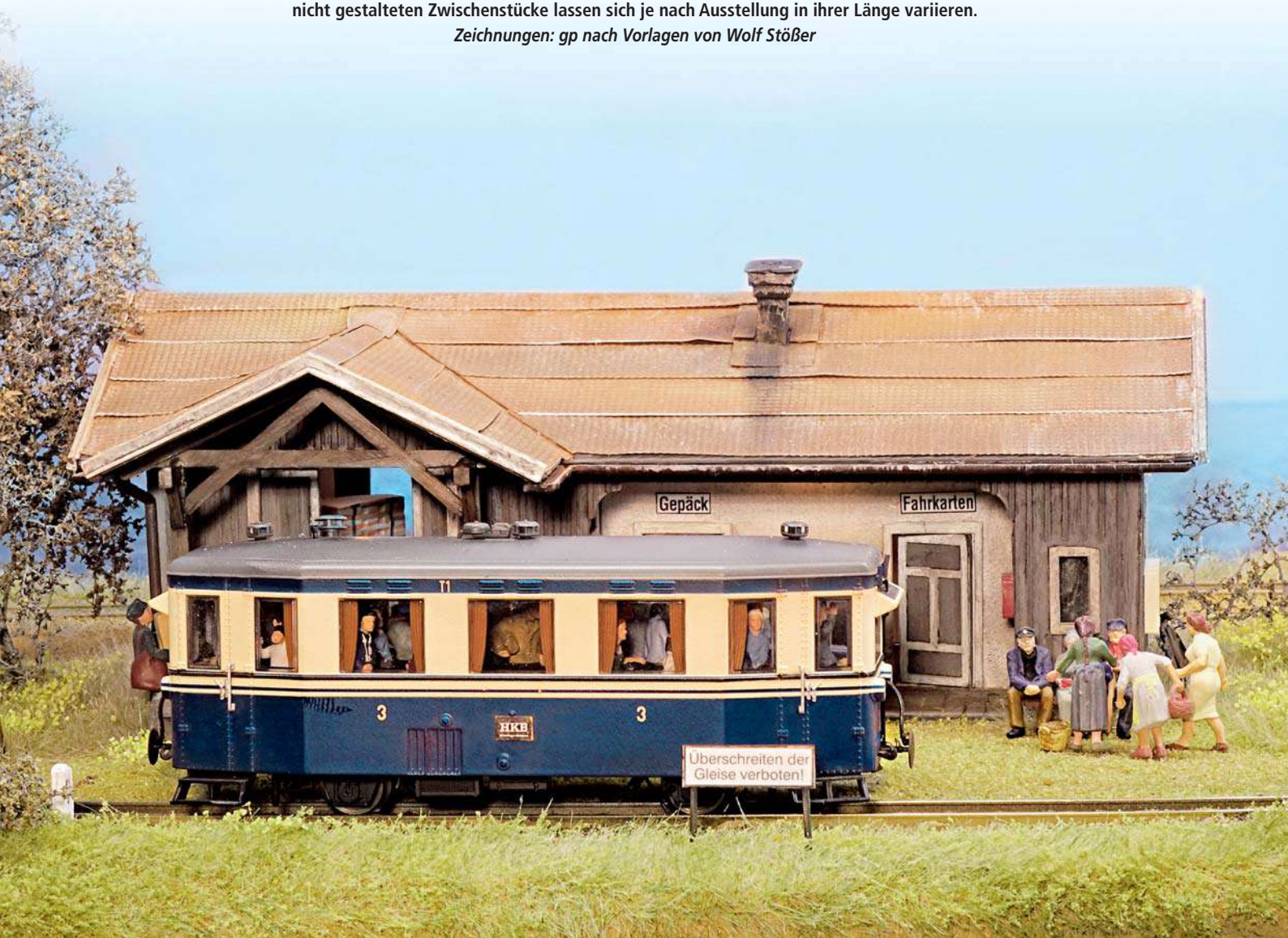


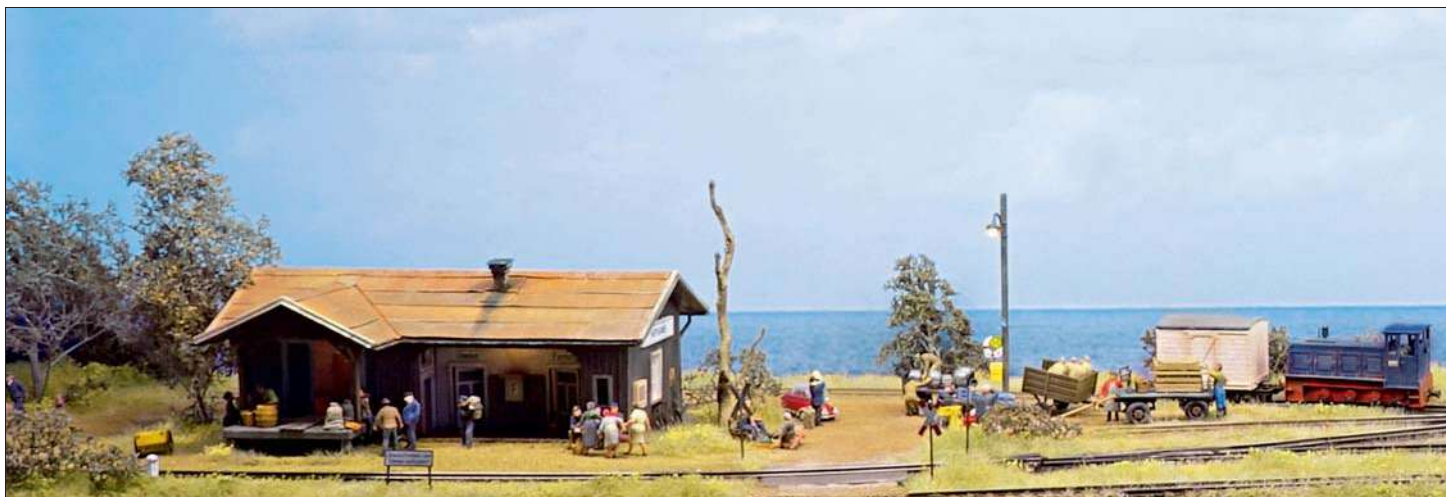
Der Triebwagen hat die Tankstelle verlassen und wird nun zum Bahnsteiggleis am Empfangsgebäude verschwenkt.



Ganz oben der Gleisplan des Bahnhofs „Hepsand“ (128x28 cm), der als Diorama 3 in der Segmentkombination den betrieblichen Mittelpunkt mit Empfangsgebäude (1), Ladegleis (2), Drehscheibe (5), Tankstelle (6) und Lokschuppen (7) mit Ölkessel (8) bildet. Das Lade- und Abstellgleis liegt unmittelbar über der gesicherten Steilküste (3), auf der das Leuchtfeuer (4) steht. Die nicht gestalteten Zwischenstücke lassen sich je nach Ausstellung in ihrer Länge variieren.

Zeichnungen: gp nach Vorlagen von Wolf Stößer





Trotz räumlicher Überschaubarkeit (oben das komplette Panorama des Bf „Hepsand“) kommen die Details nicht zu kurz. Im Foto links reges Treiben am Ladegleis oberhalb der gut gesicherten Steilküste.

Einheit verbinden. Das jeweils verwendete Diorama bildet dann einen Endbahnhof. Besteht die Kombination aus zwei Dioramen, ergeben ein Zwischstück sowie zwei Endschleifen bereits überraschend viele Betriebsmöglichkeiten. Die Skizze auf S. 43 empfiehlt, dazu die Kombination des ersten mit dem dritten Diorama. Die Krönung liegt im Zusammenschluss aller drei Dioramen. Man kann sich unschwer ausmalen, welche Möglichkeiten (eines planmäßigen Betriebs) diese Anordnung bietet.

Aufbau und Technik

Alle Dioramen entstanden in stabiler Kastenbauweise (Breite 128 cm, Tiefe 28 cm, Höhe 40 cm) mit Hintergrundkulissen und Beleuchtung. Das Gleismaterial stammt von Tillig, die Weichenantriebe der Marke Hoffmann von Aspenmodel.

Dem Kombinationswechsel geschuldet, lässt sich jeder Kasten elektrisch bzw. elektronisch separat betreiben. Die Wendeschleifen (mit Halbautomatik) kann man trotz unterschiedlicher Abmessungen (rechts 57 x 53 cm, links 53 x 50 cm) stapeln. Die Zwischstücke (40 x 28 cm) dienen als Adapter. Gefahren wird analog unter Verwendung von Heißwolf-Fahrreglern.



Außerhalb der Spitzenzeiten im „Bäderverkehr“ zum Strand hat die Kleinbahn verschiedene Aufgaben im Güterverkehr zu bewältigen. Hier stellt die Diesellok gerade den nächsten Viehtransportzug zusammen.



Die beiden VT der Firma Tillig haben sich im Ausstellungsbetrieb hervorragend bewährt. Ihrem exzellenten Laufverhalten steht auch die blaue Stangendiesellok vom Präzisionsmodellbau Rudolf Heinrich in nichts nach.

Küstenlandschaft

Auf dem Hepsander Bahnhofsareal kamen – wie schon am Leuchtturm – vor allem Noch- und Microrama-Produkte in fast voller Angebotsbreite zum Einsatz. Die sorgsam abgestimmte Kombination der Noch-Artikel zeitigt hervorragende Resultate und kann daher nur nachhaltig empfohlen werden. Nur bei den Küstenkiefern lieferte Freon konkurrenzlos natürlich wirkende „Gewächse“. *Wolf Stöber/fr* 

In Hepsand ist es Abend geworden. Nachdem die kleine Dampflok (ein Roco-H0e-Modell) ausgeschlackt wurde und Wasser genommen hat, ist das Triebwerk des winzigen C-Kupplers zu überprüfen *Fotos: Wolf Stöber*



Eine neue Produktgruppe erfordert auch ein neues Logo, oder?

Wie Sie eventuell schon erfahren haben, entdeckte ich meine Liebe zur Meterspur. Da es für 0m recht wenig zu kaufen gibt, ist die Aufgaben-Liste sehr voll. Ich möchte auch nur deutsche Vorbilder, die in industriellen Gebieten angesiedelt waren, produzieren. Also enge Radien und viel Rangierbetrieb. Eine kleine Straßenbahn und die passende Oberleitung ist auch auf der Liste.

Beginnen will ich mit Gleis und Weichen, Rollwagen und einer kleinen Rangierlok. Die Rollwagen sind sehr wichtig – erlauben sie doch den Spielbetrieb mit unseren schönen Regelspurmodellen.

Bereits lieferbar ist das Flexgleis 0m, Art.-Nr. 7960, 4 Stück á 914 mm zu 60,00 Euro. In Produktion befindet sich der 7,5-Meter-Rollwagen Art.-Nr. 7230 für 150,00 Euro. Erwartet wird das Muster im Sommer.

In Konstruktion befinden sich die Weichen und die Diesellok. Als Weichenvorbild habe ich mir eine von der Sauerländer Kleinbahn ausgesucht. Winkel 1:5 mit 45 Metern Abzweigradius im Vorbild, somit 100cm im Modell. Sie wird passend zu dem Flexgleis die gleichen Kleisen usw. erhalten und mit Peco-Code-100-Profil produziert – und das hier in Deutschland.

Die Diesellok MV8 ist wohl die bekannteste Rangierlok. Sie wurde von Orenstein & Koppel auch in anderen Spurweiten gebaut – ich fertige sie aber nur für Meterspur. Das Modell kommt mit Maxon-Motor, Sounddecoder (Originalsound von der Sauerländer Lok) und Licht. Eine Pendelachse bewirkt, dass immer alle Räder aufliegen. Die Lok wird mit der On3-Kadee-Kupplung sowie der ZT-Trichter-



Foto: W. D. Groote

kupplung geliefert. Der Ein- und Umbau ist einfach. Die Gesamtlänge (ohne Kupplungen) beträgt 105,00 mm. Das Modell wird in folgenden Versionen angeboten: Wandsbeker Industriebahn, Steinhuder Meerbahn, Appenzeller Bahn, Hohenlimburger Kleinbahn (zwei Betriebsnummern), belgische SNCV und Sauerländer Kleinbahn.

Und für die ersten 300 Lokbesteller als Schmäckerl kostenlos dazu: Das Buch von Wolf D. Groote aus dem Verlag Kenning „Die Hohenlimburger Kleinbahn“ im Wert von fast 25,00 Euro.



Nicht immer bietet die Modellbahnanlage Platz oder die gestalterische Freiheit, ein besonderes Thema im Modell umzusetzen. Eine ansprechende Möglichkeit sind kleine Schaudioramen oder Bühnenbilder, die man in einem Regal oder einem Bilderrahmen präsentiert. Ein sehr reizvolles Thema sind Standseilbahnen mit ihren Tal- oder Bergstationen. Letztere eignen sich für eine Umsetzung als Schaudiorama in einem Bilderrahmen.



Gekonnte Präsentation eines speziellen Themas als Schaudiorama

Die Standseilbahn als 3D-Bild



An sich haben Schienenseilbahnen bei der großen Mehrheit der Modelleisenbahner eine eher untergeordnete Bedeutung. Einmal eingetaucht in die Welt dieser an Seilen gezogenen Wagen eröffnet sich jedoch eine ungeheure Vielfalt unterschiedlichster Anlagen und Systeme. Wie so oft, reizt dann das neu entdeckte Thema auch zur Nachgestaltung, passt aber nicht so recht in die bestehende Anlage. Ein eigenes Diorama bietet hier Abhilfe. Zugeständnisse an eine völlig andere Umgebung sind nicht notwendig. Hinter einem Bilderrahmen platziert passt das gute Stück auch in Wohnräume, in denen die Modellbahn keine Rolle spielt.

Vielfältig und spannend

Die Geschichte der Schienenseilbahnen ist so alt wie die Eisenbahngeschichte selbst. Die Zugkraftübertragung per Seil ist ja an sich auch nichts Neues, denn bereits im alten Ägypten kamen Seilzüge zum Bewegen tonnenschwerer Lasten zum Einsatz und in den frühen Bergwerken Englands wurden hölzerne Grubenbahnen damit betrieben.

Neben den uns heute geläufigen und am weitesten verbreiteten Bauarten von Schienenseilbahnen gibt es auch die Form der Schrägaufzüge. Diese sind meist mit einer Plattform ausgerüstet, die zur Aufnahme von Fahrzeugen dient, wie beispielsweise bei der Oberweißbacher Bergbahn. Schrägaufzüge kamen auch bei Schiffshebewerken zum Einsatz. Ein beeindruckendes Beispiel ist das Hebewerk Saint-Louis-Arwiller im Elsass, das noch heute in Betrieb ist. Hier wird die komplette Schleuse mit Wasser und Schiff über einen Schrägaufzug befördert.

Interessant sind auch die unterschiedlichsten Gleisanlagen und Seilführungen von Standseilbahnen. Meist sind zwei Wagen mit einem Seil über eine große Umlenkung in der Bergstation verbunden. Das Gewicht des talwärts fahrenden Wagens schafft dabei den Ausgleich zum gleichzeitig bergwärts fahrenden Wagen. Der Antrieb der Anlage befindet sich in der Umlenkung der Bergstation. Diese Zweiwagensysteme finden in unterschiedlichen Gleisanlagen Anwendung. Am weitesten verbreitet ist die eingleisige Bahn mit einer Abt'schen Ausweiche, auf der sich – exakt in der Mitte der Strecke – die bergwärts und talwärts fahrenden Wagen begegnen und ausweichen. Wenn mehr Platz zur Verfügung stand,



Historische Postkarte der Braunwaldbahn in der Schweiz, Sammlung: W. Besenhardt



Historische Postkarte der Virgilbahn bei Bozen, Sammlung: W. Besenhardt

Buchtipp

Wer tiefer in die Welt der Schienenseilbahnen eindringen will, dem sei das Standardwerk zu diesem Thema ans Herz gelegt: „Schienenseilbahnen in aller Welt“ von Walter Hefti, erschienen 1975 im Birkhäuser Verlag Basel. Das Buch ist ein Nachschlagewerk, das systematisch und lückenlos alle diese Bahnen, von den Anfängen bis in die Gegenwart (1975) erfasst. Dazu geht es anhand verschiedener Beispiele ausführlich auf die Entwicklungen der unterschiedlichen Systeme ein. Reich illustriert und mit Hunderten von Zeichnungen und Fotos ergänzt, zählt dieses Buch zu den Standardwerken der Eisenbahnliteratur.

Das Werk ist natürlich verlagsseitig schon lange vergriffen.

Über Antiquariate oder Seiten wie www.zvab.com ist es aber immer wieder einmal verfügbar – es lohnt sich.





Das Diorama wurde auf einem N-tram-Modulkasten mit den Grundmaßen 38 x 15 cm aufgebaut und wird in einem, nach vorne und unten offenen Holzkasten mit Hintergrund und Beleuchtung eingesetzt. Der aufklappbare Bilderrahmen mit der schützenden Glasscheibe ist mit einem Scharnierband befestigt.



wurden auch zweigleisige Strecken gebaut, auf denen jeder Wagen sein eigenes Gleis hat. Bei vielen kleinen Bahnen mit kurzen Distanzen gibt es nur einen Wagen, der pendelt. Der Gewichtsausgleich erfolgt in diesem Fall meist über ein Ausgleichsgewicht, das zwischen den Schienen läuft. Darüber-

hinaus gibt es noch eine Vielzahl weiterer Antriebssysteme, deren Beschreibung den Rahmen dieses Artikels sprengen würde.

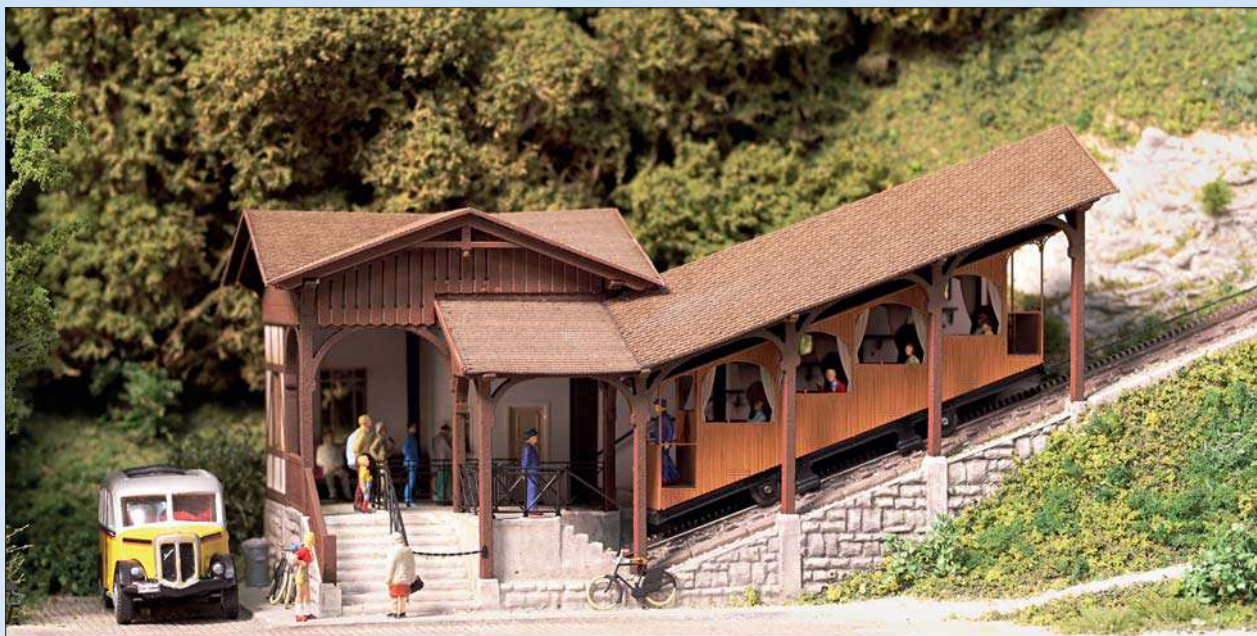
Standseilbahnen sind nach wie vor weit verbreitet und auf allen Kontinenten in unterschiedlichsten Ausführungen zu finden. Allein in der Schweiz

sind heute etwa 60 dieser Bahnen in Betrieb. Hier wurde bereits 1877 die erste personenbefördernde Bahn (Lausanne-Ouchy „La Ficelle“) eröffnet und mit Wasserkraft betrieben. Gebremst wurde damals noch über eine Riggengbach-Zahnstange. Heutzutage ist die Notbremse meist eine hochwirksame

Der Seilbahnwagen kurz vor der Einfahrt in die Talstation. Der Antrieb erfolgt über einen kleinen Getriebemotor mittels Seilwinde. Berg- und Talfahrt werden automatisch mithilfe eines Magnetschaltkontaktes gesteuert.



Der Seilbahnwagen wartet in der Talstation auf seine nächste Bergfahrt. Am Fahrkartenschalter hat sich ein kleiner Stau ergeben, während die ersten Fahrgäste bereits im Wagen Platz genommen haben und das Betriebspersonal scheint auch noch keine Eile zu haben.
Fotos: Wolfgang Besenhardt



selbstauslösende hydraulische Schienenbremse.

Die Schienenseilbahn im Modell

Neben der schon länger nicht mehr erhältlichen Schienenseilbahn von Brawa für die Baugröße N gibt es seit einigen

Jahren sehr fein detaillierte und in Kleinserie gefertigte Modelle von N-tram. Die N-tram-Modelle einer Talstation und eines Seilbahnwagens sind der Interlaken-Heimwehfluh-Bahn in der Schweiz nachempfunden. Die Talstation dieser Bahn entspricht dem, gegen Ende des 19. Jahrhunderts in

ganz Europa weit verbreiteten Pavillon-Baustil in Fachwerkmanier. Aus modellbahnerischen Überlegungen heraus wurde jedoch der Eingangsbereich gedreht und die Bahnsteighalle auf einer Seite geöffnet. Somit ist der Seilbahnwagen auch in der Station gut sichtbar, was den „Bahnhof“ reizvoller

catawiki

Einzigartige Modelleisenbahnen

Sorgfältig ausgewählt von unseren Experten





Durch neue Dekoration mit Details wie Fahrrädern, Figuren und Fahrzeugen lässt sich die Szene immer wieder neu entdecken.

macht. Die Neigung, sowie die Trep-
penabsätze und die vier Abteile des
Seilbahnwagens entsprechen denen
der Pilatusbahn. Die Modelle der Pila-
tusbahn von N-tram passen also auch
bestens, sind jedoch leider wegen der
limitierten Auflage ausverkauft.

Der Bausatz der Talstation besteht
aus gelaserten Kartonteilen in unter-
schiedlichen Stärken, die für das Fach-
werkgerüst, die Ziergiebel, das Dach
und die Außenwandteile verwendet
werden. Der Schalter- und Büroeinbau,
sowie die feinen Geländer und Brüs-
tungen sind aus Messing und in einem
Ätzrahmen zusammengefasst. Der So-
ckel ist mit einer hoch detaillierten Ker-
amikgussmasse abgeformt. Eine aus-
führliche Bauanleitung mit hilfreichen
Zeichnungen liegt bei. Der Zusammen-
bau erfordert Geduld und exaktes Ar-
beiten und ist nicht mit Kunststoffbau-
sätzen zu vergleichen.

Der Seilbahnwagen wird nur als Fer-
tigmodell angeboten, ist vollständig aus
feinsten Messingteilen montiert und
entspricht mit seinem Holzwagenkas-
ten und den Vorhängen exakt der ur-
sprünglichen Ausführung der Heim-
wehfluh-Wagen, lediglich Neigung und
Länge wurden angepasst. Entspre-
chend der beim Original verwendeten
Abt'schen Ausweiche sind auch im Mo-
dell auf einer Seite die Räder mit Dop-
pelflansch (Spurkränzen) ausgerüstet.
Auf der anderen Seite stützen fñh-
rungslose Rollen den Wagen.

Für den Betrieb und die Gestaltung
von Standseilbahnen bietet N-tram
Seilführungen an, die als Messingbau-
sätze geliefert werden. Die Teile lassen
sich zwischen den Schwellen handels-
üblicher Z- bzw. Nm-Gleise einkleben.

In Szene gesetzt

So vielfältig das Vorbild ist, so ab-
wechslungsreich sind die Möglichkei-
ten, spannende Motive in Szene zu set-
zen. Das hier gezeigte Diorama ist auf
Basis der N-tram-Talstation entstan-
den. Der Seilbahnwagen verschwindet
bereits kurz nach der Talstation in ei-
nem Tunnel. Dieser dient zum „Verste-
cken“ des Wagens während seiner ima-
ginären Bergfahrt. Angetrieben wird
das Ganze durch eine Seilwinde mit
Getriebemotor. Mit einem Magnet-
schaltkontakt erfolgt der automatische
Stopp in der Talstation bzw. im Tunnel.
Die jeweilige Rückfahrt wird dann per
Hand mit einem Taster freigegeben.

Wie die beiden historischen Postkar-
ten zeigen, gibt es viele weitere Anre-
gungen, um interessante Schaustücke
zu schaffen. Eine Brücke im Vorder-
grund, dahinter – kurz angedeutet – ein
steil abfallendes Gelände mit einem
nicht einsehbarer Talgrund und als
Hintergrund eine entsprechende Foto-
kulisse geben dem Schaustück Tiefe.
Links und rechts kann der Seilbahnwa-
gen hinter Felsen, Bäumen oder in
einem Tunnel verschwinden. gp 

Veranstaltungshinweis

Die Welt der kleinen Bahnen

Die außergewöhnliche Messe „Die Welt
der kleinen Bahnen“ auf Frauenchiem-
see muss wegen der Einschränkungen
durch die Corona-Pandemie verschoben
werden. Sie sollte vom 19. bis 21. Juni
2020 auf Frauenchiemsee (Fraueninsel)
im Herzen des Chiemgaus stattfinden.

Ausschließlich im Maßstab 1:160 prä-
sentieren durch diverse Veröffentlichun-
gen bekannte Modellbauer Kleinanla-
gen, Dioramen und Modularrangements
vom Feinsten. Viele der ausgestellten
Stücke sind betriebsfähig und zeigen
millimetergenaue Rangiertätigkeiten
mit konventionellen Steuergeräten
ebenso wie den PC-gesteuerten Fahr-
betrieb auf einer Kleinanlage.
N-tram, Initiator der kleinen Messe,
stellt anlässlich seines 15-jährigen Jubi-
läums einen Großteil der bis dato pro-
duzierten Modelle aus. Einen interessan-
ten Einblick in die Kleinserienfertigung
ermöglicht die Dokumentation der Ent-
stehung von Kleinserienmodellen.

Ein neuer Termin wird nach Rücksprache
mit Behörden und Fremdenverkehrsäm-
tern in Kürze festgelegt werden können.
Aktuelle Informationen dazu unter:
[http://www.die-welt-der-kleinen-
bahnen.de](http://www.die-welt-der-kleinen-bahnen.de) oder www.n-tram.de

Field System™

Basteln Sie Wiesen, Felder und mehr - mit Liebe zum Detail und Originalität

- Verwenden Sie den Static King®, um Static Gras vertikal aufzutragen
- Static Gras ist in vier Farben und Größen (2 mm bis 12 mm) erhältlich
- Kombinieren Sie Field System – Gräser problemlos mit anderen Bodendeckern von Woodland Scenics

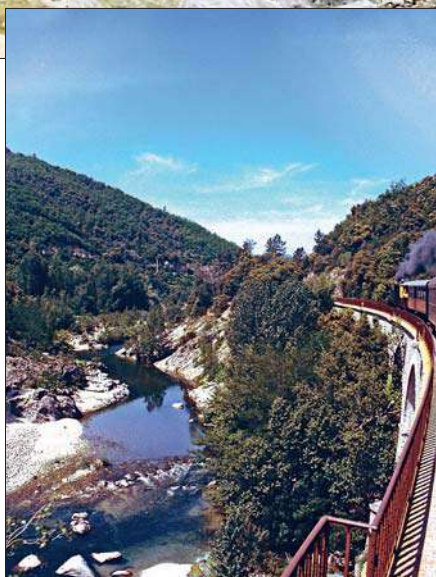


woodlandscenics.com

WOODLAND SCENICS®



Bachmann Europe Plc • Niederlassung Deutschland • Am Umspannwerk 5 • 90518 Altdorf/Nürnberg
Telefon + 49(0)9187 / 9722-0 • Fax + 49 (0)9187 / 972222 • bachmann@liliput.de



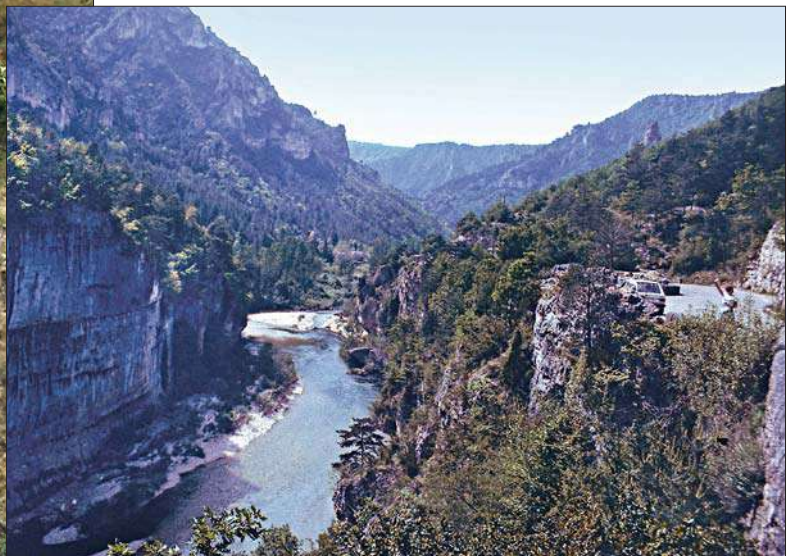
Eisenbahn im tiefen Tal der Ardèche – Teil 1

Ganz schön wild

Schon das eine oder andere Mal haben wir an dieser Stelle Anlagen mit französischem Thema präsentiert – allesamt auf der Intermodellbau in Dortmund ausgestellt. Regelmäßig waren die Erbauer aber auch Franzosen. Nun hat sich ein Niederländer dieses tollen Themas angenommen: Wim Wijhoud, MIBA-Lesern kein Unbekannter, hat in seiner Ardèche-Anlage Urlaubserinnerungen aus Südfrankreich verarbeitet – und das fast noch besser, als auf seiner „Wolzerdange“-Anlage.



Der Renault-Triebwagen mit seinem charakteristischen Dachaufsatz auf dem Ardèche-Viadukt. Im Volksmund erhielt er den Spitznamen „Irokese“.



In den Cévennes begeistert die Ardèche mit tiefen Tälern und spektakulären Aussichten. Mit einem Touristikzug kann man stellenweise auch durch das Ardèchetal fahren. *Alle Fotos: Horst Meier*

Es ist Frühsommer Mitte der 80er-Jahre in Südfrankreich. In der Ardèche ist es jetzt schon schön warm. Das grüne Gras wird bald gelb und in Saint Tourbière herrscht die Ruhe, die für diese angenehme Region typisch ist. Die ersten Touristen sind angekommen und die neue Ferienzeit hat begonnen.

Die Region zwischen der Ardèche und der Haute Loire, in der Saint Tourbière liegt, ist ein beliebtes Urlaubsziel. Die alte, ehemals strategisch wichtige Stadt liegt an der D 536, der Route Nationale von Clermont Ferrand nach Aubenas, etwa 50 Kilometer unterhalb des Wallfahrtsortes Le Puy.

Saint Tourbière liegt auf einem kleinen Hügel in der grünen Landschaft. Es ist ein malerischer, touristischer Ort – an der Provinzstraße gelegen. Und es ist ein guter Ausgangspunkt für Ausflüge in die Umgebung, ob mit dem Auto, dem Fahrrad, dem Kanu oder mit der Bahn. Der wöchentliche Regionalmarkt zieht neben Einheimischen auch viele Touristen an. Und auch eine Touristikbahn verkehrt in den Cévennes.

Ein paar alte Überreste der Stadtmauer sind noch am Stadtrand zu finden. Der SNCF-Bahnhof befindet sich am Stadtrand von Saint Tourbière. Diese alte PLM-Station hatte früher eine

wichtige regionale Funktion. Neben der durchgehenden Linie von Le Puy nach Ales (und weiter nach Marseille) gab es eine kleine Eisenbahnlinie nach Aubenas. Diese wenige Kilometer südlich verlaufende Nebenstrecke ist seit mehreren Jahrzehnten geschlossen. Die Station liegt zwischen einem steilen Berghang und einem Tal, die begrenzte Länge der Station wird von der rauen Landschaft bestimmt.

Pläne, die gesamte Strecke zweigleisig zu machen, wurden ebenso wie die geplante Elektrifizierung verworfen. Einer der Gründe, warum man sich nicht für Double Track entschieden hat,



Triebwagen hatten mitunter ein erhöhtes Führerhaus, um den Blick auf die Strecke in beiden Richtungen zu gewähren. Hier ist der XBD 5539 der SNCF von Rail87 unterwegs. Dabei steht das X für Dieseltriebwagen, das B für 2. Klasse und das D für Gepäck-/Dienstabteil.

liegt in den umfangreichen Änderungen an den Kunstbauten. Viele Tunnel und insgesamt drei große Viadukte hätten angepasst oder ersetzt werden müssen.

Die Station hat zwei lange Bahnsteiggleise, die sich auf einer Inselplattform befinden, und einen kleineren Bahnsteig direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Sie verfügt außerdem über ein kleines Depot mit einer Drehscheibe und einem dreiständigen Schuppen. Dieses Depot wurde für die Lokomotiven der Regionalzüge verwendet, die vom Bahnhof abfahren, aber auch für die Lagerung und begrenzte Instandhaltung einiger Hilfslokomotiven, die die lang laufenden Güter- und Personen-



Der Dieseltriebwagen Autorail Klasse X 5500 mit dem „halben“ erhöhten Führerstand vom Typ U-150 ‚Mobylette‘. Er hatte „falsche“ Drehgestelle: vier seitlich verschiebbare Achsen.

Rechts: Die BB 66 687, eine von 1959 bis 1968 gebaute Strecken-Diesellok ähnlich der deutschen V 100, vor einem gemischten Güterzug





züge auf dieser stark beschädigten, kontinuierlichen Strecke mittels Nachschub unterstützten. Der Lokschuppen ist noch immer in Gebrauch, ebenso wie der beschränkte Güterbahnhof und eine Reihe von Abstellgleisen. Der alte, originelle Ladekran ist nicht mehr vorhanden.

Unmittelbar südlich des Bahnhofs kreuzt die Eisenbahnlinie ein tiefes Tal mit einem kleinen Bach, der ein Stück weiter unten in die Ardèche fließt. Um nicht direkt unter der Stadt einen Tunnel graben zu müssen, wurde die Linie unter Saint Tourbière sozusagen fast an die Felsen geklebt. Es ist ein großartiges Schauspiel, wenn die Züge über das Viadukt und vor der Stadt zum Bahn-

Hier hat der Renault Triebwagen mit seiner gefälligen beige-rotten Lackierung gerade den ersten Tunnel durchquert und fährt nun Richtung Viadukt.

Mit einem gemischten Güterzug ist die Streckendiesellok der Reihe BB 66000 in ihrer stahlblauen Güterzugvariante von Saint Tourbière aus unterwegs.



Die zugkräftigen Loks der sechsachsigen Diesellokreihen CC 68000 und CC 65500 vor schweren Getreidezügen im Tal der Ardèche





Der Renault-Triebwagen der Bauart VH, der ab 1933 in einer Stückzahl von etwa 100 Exemplaren gebaut wurde, hatte schon recht gefällige Rundungen – vergleichbar mit den damaligen DRG-Triebwagen – und einen sehr auffälligen Dachaufsatz für eine stromlinienförmige Kühlung. Er war auch zweiteilig unterwegs: Als Doppeltriebwagen wurde im Jahr 1934 die Bauart VHD entwickelt, von der aber nur zwei Fahrzeuge das Werk verließen.

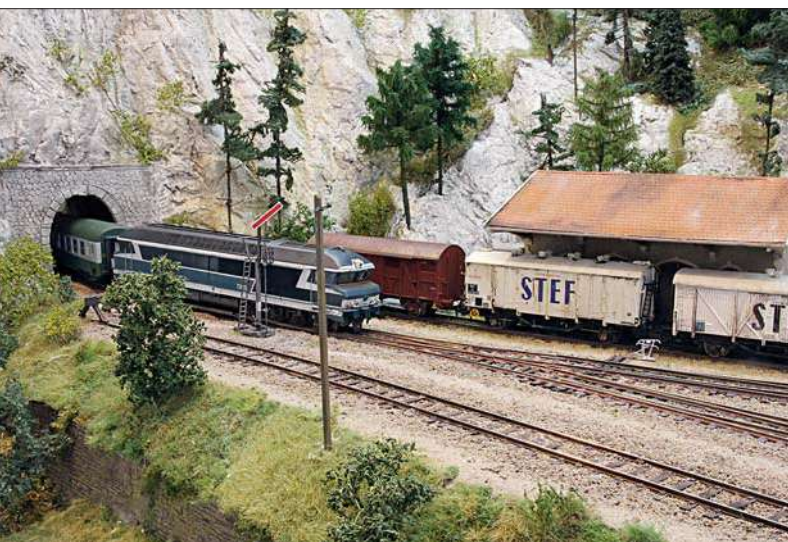


hof fahren. Nördlich des Bahnhofs liegt der höhere und rauere Teil der Ardèche. Die Eisenbahnlinie folgt dem Fluss durch ein enges Tal.

Die Jasmin-Église-Kapelle befindet sich auf einer der steilen Klippen, aus denen die Eisenbahnlinie herausgeschnitten wurde. Von der Kapelle aus hat man einen schönen Blick auf die Umgebung und kann den schönen kurvenreichen Verlauf dieser Eisenbahnlinie verfolgen.

Der Verkehr auf der Durchgangslinie ist vielfältig. Der Personenverkehr ist hauptsächlich Regionalverkehr und wird durch Schienenbusse und -züge betrieben. Gelegentlich überquert ein Durchgangszug von Clermont Ferrand in Richtung Marseille die Linie. Da die gesamte Strecke eingleisig ist, wird Saint Tourbière häufig für Zugkreuzungen verwendet.

Der Güterverkehr hatte in früheren Zeiten eine sehr große Bedeutung. Regional wurde viel Holz gefällt und auf die Schienen verladen. Verschiedene andere regionale Produkte wie Wein usw. wurden ebenfalls von Saint Tourbière aus gehandelt und versandt. Heutzutage bilden nur noch kurze, bunte Güterzüge den Großteil des Verkehrs, gemischt mit durchgehenden Getreide- und Stahlzügen. Die Traktion dieser Züge ist die Domäne der schweren CC 72000, CC 65500 und 68000. Die BB 66 400 ist ebenfalls ein regelmäßiger Besucher. Diese Loks sind in Saint Tourbière auch häufig im Personenverkehr zu sehen.



Eine CC 72000, genauer die 72067, ist auch für Nichtkenner der SNCF ein typisches Gesicht französischer Eisenbahnen. Sie ist mit 3600 Ps und 160 km/h etwa mit der deutschen V 320 vergleichbar und von einem französischen Künstler mitentworfen. Sie überquert das Viadukt und fährt in den Bahnhof ein, wo auch Güterverkehr stattfindet.

Überblick über den kleinen, aber doch recht umfangreich gestalteten Bahnhof Saint Toubière. Er bietet sowohl Platz für durchfahrende Fernzüge als auch für Regionalverkehr mit interessanten Nahverkehrs-Triebzügen. Der Mittelbahnsteig ist mit Bänken, Betten und Pflanzkübeln reich dekoriert. Die Reisenden warten in überschaubarer Anzahl – wie es zu einem kleinen Durchgangsbahnhof passt – auf den nächsten Triebwagen.



Von der Idee zur Umsetzung

Ich habe viele schöne Kindheitserinnerungen an Frankreich. Wir waren fast jedes Jahr im Urlaub dort. Die wunderbare französische Atmosphäre, die französische Stadt und die Landschaft haben mir immer ein großartiges Lebensgefühl vermittelt. Ich mag auch die Gestaltung der Städte, die Züge, die in den 70er- und 80er-Jahren dort liefen, und die mediterrane Atmosphäre. Nach Luxemburg (Kautenbach und Wolzerdange) stand deshalb schon lange eine französische Anlage mit diesen Eindrücken auf meiner To-do-Liste.

Über das Design wurde lange nachgedacht. Es wurde nicht entschieden, ein aktuelles Vorbild genau nachzubilden, sondern anhand von Beispielen und eigenen Erkenntnissen die Weichen zu stellen (Ardèche à la ...). Es war von Anfang an sicher, dass es eine kleine einspurige Strecke sein musste, die durch eine großartige Landschaft führt. Ich habe viele Inspirationen aus verschiedenen Magazinen und aus dem Internet erhalten. Die Ligne de Cévennes (Le Train special) sind die Bahnen in den Départements Jura und Hautes-Alpes mit enormen Ansprüchen.

Ich wollte eine typische französische Stadt bauen, in der noch immer das nostalgische „La Bonne Vie de France“ in der Luft liegt, einschließlich eines lebhaften Bahnhofs mit einem kleinen Bw. Ein kleiner Fluss und ein großes Eisenbahnviadukt standen ebenfalls ganz oben auf der Wunschliste.



Französische Triebwagen muten für den deutschen Betrachter schon etwas seltsam an, haben viele doch eine Vorliebe für hochsitzende Führerstände, damit der Triebfahrzeugführer von dort die Strecke in beide Richtungen beobachten kann.

Unten: Die ursprüngliche von Baldwin/USA stammende dieselelektrische Mehrzwecklokomotive 040 DA (jetzt: 62000) als Güterzuglok eines Getreidezuges (Makette) in St. Troubière. Die Loks wurden im Rahmen des Marshallplans beschafft und gerüchteweise nie bezahlt.





Der Triebwagen Autorail X 5600 mit seinem Beiwagen XR 9207 vom eher unbekannten Hersteller R37 hatte wegen des hoch sitzenden, einseitigen Führerstandes den Spitznamen „Schienenfloh“. In Deutschland gab es hochliegende Kanzeln auch bei der V 36.



Seltsam mutet auch die Stellwerksbank mitsamt den Spannwerken im Freien an. Unten: Im kleinen Bw mit seiner Drehscheibe und dem Rundlokschuppen sind vor allem kleinere Rangier- und Streckendienstfahrzeuge wie die Draisine DU 65 untergebracht.



Inspirationen

Im nächsten Schritt suchte ich im Internet und in den verschiedenen Magazinen und Spezialheften viele passende Beispiele. Ich habe mich dabei nicht von der Vielzahl der Szenen täuschen lassen, sondern einige ganz typische herausgepickt.

Da die Anlage auch für Ausstellungen konzipiert wurde, musste das gesamte Layout modular sein, damit es auf meinem eigenen Dachboden erstellt werden konnte. So beschränkte ich mich so wenig wie möglich auf die Größe, Länge und Höhe der Strecke und der Module. Es ging um die Atmosphäre!

Nach den ersten groben Skizzen, die alle von Hand auf A4-Skizzenpapier erstellt wurden, entwickelte sich eine bevorzugte Variante, die im Maßstab 1:10 gezeichnet wurde. Ich baute auch ein Modell dieser Entwürfe, um zu sehen, ob die Durchsichten, Höhenunterschiede und dergleichen gut aussahen. Gerade in dieser Phase der Arbeiten sieht man den erfolgreichen und weniger erfolgreichen Teil der Gestaltung. Man kann zu diesem Zeitpunkt noch gut umschwenken und Teile der Planung korrigieren. Nach weiteren Studien und einer zweiten Kleinanlage zur Kontrolle entwickelte sich langsam die endgültige Version.

Entgegen einer üblichen Vorgehensweise begann ich in meinem Fall als Erstes mit dem Bau des Bahnhofs. Hintergedanke war, dass dieser in seinem Rohbau zunächst noch als Schattenbahnhof für die Luxemburger Anlage „Wolzerdange“ (siehe MIBA 11/2017) diene, was sehr praktisch war. Wie Planung, Konzeption und der Städtebau vor sich gingen, wird in der zweiten Folge nachzulesen sein.

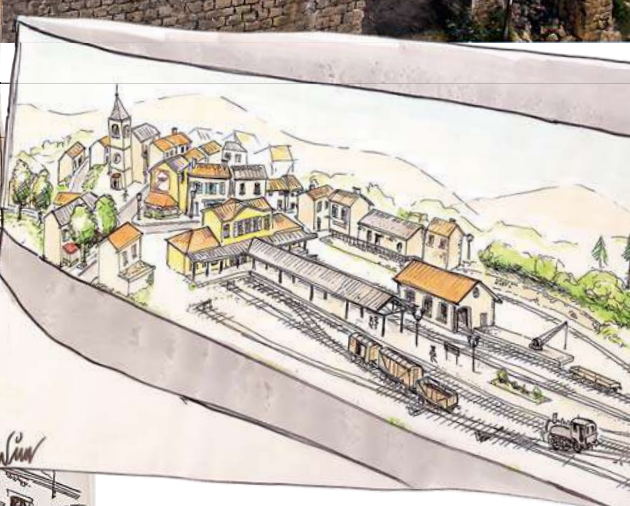
Wim Wijnhoud



Ein besonderer Teil der Anlage ist das Gebrigsstättchen selbst. Es liegt auf einer felsigen Anhöhe und wurde mit seinen rund 40 Häusern komplett selbst gebaut. Dass hierfür eine genaue Planung vonnöten war und die Gebäude erst als Platzhaltermodelle entstanden, damit später Wirkung und Sichtachsen optimal gelangen, erzählt unser zweiter Teil des Anlagenberichtes. Auf dem vorgelagerten Viadukt fährt ein Renault-Triebwagen der Bauart Autorail VH, genannt „Irokese“, Richtung Bahnhof.

Schon früh im Planungsstadium gab es landschaftliche Vorgaben wie Brücken, Viadukte, Bachläufe und auch erste Ideen zur

Stadtgestaltung – festgehalten in ersten Skizzen und auch in 3D-Zeichnungen.



Oben: Im ersten Entwurf plante Wim den Bahnhof noch als Kopfbahnhof ein, was sich aber für den Betrieb von langen durchgehenden Zügen als problematisch herausstellte. Auch diese Skizzen zeigen bereits die typischen Pastellfarben der späteren Anlagegestaltung.

Zeichnungen: Wim Wijnhoud



Die Datenbank für Modellbahner

COLLECTION

NEXT GENERATION 2020

71020 COLLECTION Märklin Spur Z von 1972 bis 2020 € 99,-
 72020 COLLECTION Märklin Spur 1 von 1969 bis 2020 € 99,-
 73020 COLLECTION Märklin 00/H0 von 1935 bis 2020 € 160,-
 ... mit vielen Programmneuerungen
 Für Windows 7, 8 und 10. Auf DVD-ROM. Mehr Infos unter www.modelplan.de

modelplan
... Software + Technik für Modellbahner

Erhältlich bei:
modelplan GbR
Reussensteinweg 4
73037 Göppingen

Modellflora-Budde

fertige Modellbäume, Bausätze und Rohlinge im Direktvertrieb



handgefertigte Baummodelle, individuell und hochwertig, für die anspruchsvolle Landschaftsgestaltung im Modell in den Baugrößen $O = 1:43,5$ und $H0 = 1:87$

www.modellflorabudde.de



Treffen mehrerer S-Bahnen in Bochum Hbf. Gut getroffen wurden die typischen, pilzförmigen Bahnsteigdächer. Manchmal wirkt die Umgebung aber ein wenig zu steril.

TrainSimWorld – neue Inhalte für Fans deutscher Eisenbahnstrecken

Das Rhein-Ruhr-Festival

Wenn aufgrund der Corona-Krise der Nachschub an Bastelmaterial ausbleibt und man auch nicht außer Haus gehen soll, kann der virtuelle Bahnbetrieb am PC oder auf der Konsole ein alternativer Zeitvertreib sein. Neue deutsche Inhalte für TrainSimWorld bringen stundenlanges Fahrvergnügen auf den Bildschirm. Michael Weiß stellt die brandneue Rhein-Ruhr-Hauptstrecke und das etwas ältere Rhein-Ruhr-Osten AddOn ebenso vor wie die brandneue Baureihe 204 für die Main-Spessart-Bahn.

Das Repertoire an Strecken und Fahrzeugen für TrainSimWorld wächst weiter. Kürzlich sind zum einen die „Rhein-Ruhr-Hauptstrecke“ von Duisburg nach Bochum als auch die Baureihe 204 als Lokomotiven-Erweiterung für die Main-Spessart-Bahn erschienen. Grund genug, auch noch einmal einen Blick auf die „Rhein-Ruhr Osten“ Erweiterung von Wuppertal nach Hagen zu schauen und einen Vergleich zu ziehen.

Zwischen Ruhr und Wupper

Auch wenn beide Strecken Rhein-Ruhr im Titel tragen, so sind sie doch vom Charakter her sehr unterschiedlich. Denn Ruhrgebiet ist nicht gleich Ruhrgebiet. Die Strecke von Hagen nach Wuppertal-Steinbeck ist eine vergleichsweise ländliche Strecke, welche auf etwa der Hälfte gesplittet nach S-Bahn- bzw. Regional- und Güterverkehr verläuft. Die Strecke zwischen den beiden Endpunkten beträgt zwar „nur“

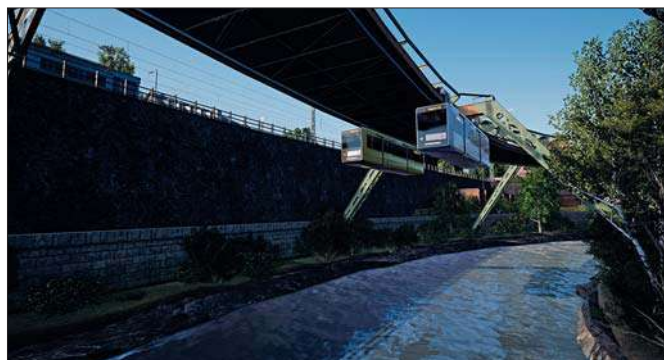
32 km, jedoch muss zusätzlich noch die abzweigende S-Bahn-Strecke bedacht werden, welche die Fahrstrecke auf ca. 50 km verlängert. Trotzdem hätte ich gerne Wuppertal-Vohwinkel als Endbahnhof gehabt, da dieser als Abzweigungsbahnhof ein rundes Ende für die dargestellte Strecke geliefert hätte.

Mitgeliefert werden neben der BR 422, hauptsächlich für den Verkehr auf der S8 bestimmt, eine Güterzuglok der Baureihe 185.5 in der schwarzen MCRE-Lackierung, die Container- und

Kesselwagen durch die Lande zieht. Besitzt man zusätzlich die Main-Spessart-Bahn, sind deren Züge und Wagen ebenfalls auf dieser Strecke im Fahrplanmodus fahrbar. Hierzu später mehr.

Die Strecke ist optisch auf hohem Niveau in einem echt tollen Detaillierungsgrad nachgebildet. Zumindest sinngemäß wurden alle nahe der Strecke liegenden Gebäude berücksichtigt (sofern man das über Google Maps erkennen kann). Ebenfalls wurde die

Die Wuppertaler Schwebebahn als Szenarieobjekt verleiht der Rhein-Ruhr Osten-Strecke zusätzlichen Charme. Stützgerüst und Flusslauf wurden detailliert nachgebildet. Gefahren wird mit den modernen Triebwagen.



Schwebebahn mitintegriert, welche vereinfacht sogar fährt. Die Bahnsteige sind üppig bestückt und es sind auf den Straßen zahlreiche Autos unterwegs. Gerade auf der beschaulicheren S-Bahn-Strecke fühlt sich der Aufenthalt auf den Bahnhöfen fast etwas gemütlich an.

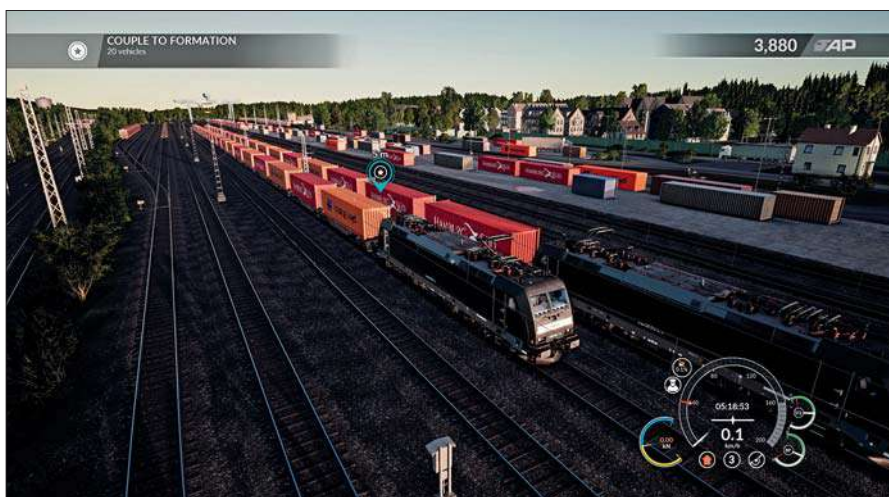
Die Bahntechnik ist von den Signalen, Tafeln und der Zugsicherung mit Magneten her super umgesetzt. Abzüge muss man leider bei der Gleislage machen. Anders als in nahezu allen anderen Streckenerweiterungen gibt es hier häufig harte Übergänge von Steigungen zur Geraden oder manche Kurven wirken gestückelt und dadurch unrund.

Die Oberleitung ist soweit sauber verlegt und schlängelt sich in realistischem Zick-Zack über die Gleise. Leider werden noch immer keine Abspannungen dargestellt. Weiterhin schleppt der Hersteller schon seit dem ersten deutschen AddOn einen Doppelausleger mit, der eigentlich zusammenfallen müsste, da bei ihm das Spannseil zum Hauptmast fehlt.

Wie bei jedem Strecken-AddOn sind neben Loktutorials wieder fünf Szenarien und der Fahrplanmodus enthalten. Die Szenarien sind in diesem AddOn recht interessant. Beispielsweise wird man als Güterzug wegen eines Großbrandes auf die S-Bahn-Strecke umgeleitet. Man bekommt dann den Brand in der Ferne sogar zu sehen.

Im Fahrplanmodus fährt man sowohl die S8 als auch Güter zwischen Wuppertal und Hagen. Letztere über die Fernbahn über Ennepetal. Hinzu kommt ein paar mal das Bereitstellen der S-Bahn aus der Abstellanlage. Die enthaltenen Fahrten der S9 zwischen Wuppertal und Steinbeck sind zwar ebenfalls enthalten, aber bei einer Streckenlänge von lediglich ein paar hundert Metern unbedeutend. Besser, man hätte den Containerterminal in Langerfeld eingebunden. So ist es leider nur in den Szenarien bespielbar.

Besitzt man die Main-Spessart-Bahn und/oder Ruhr-Sieg Nord können die darin enthaltenen Züge ebenfalls gefahren werden. So gibt es zusätzliche Fahrplantrassen für RE-Züge und gemischte Güterzüge, die dann den Spielspaß, die Zugdichte und somit die Abwechslung erhöhen. Wichtig zu wissen ist, dass es hier – wie bei den meisten Strecken im TSW – vielfältige Zugfahrten gibt, aber kaum Rangierverkehr. Aber das ist bekanntlich Geschmacksache.



Oben und links: Zu den Szenarien gehören beispielsweise Bereitstellungsaufgaben von Loks oder auch Umleiterverkehr. Auch wenn diese Abläufe noch etwas komplexer gestaltet werden könnten, so bieten sie doch in diesem AddOn viel Fahrspaß.

Rechts: Mit der 143 und Dostos fahren wir über die Fernbahngleise nach Wuppertal. Der Blick in das Tal der Ennepe ist ein Augenschmaus.

Unten: Bahnsteigszene in Hagen-Heubing. Auf der S-Bahn-Linie geht es mit gemächlichen 80 bis 100 km/h durch die Kurven.





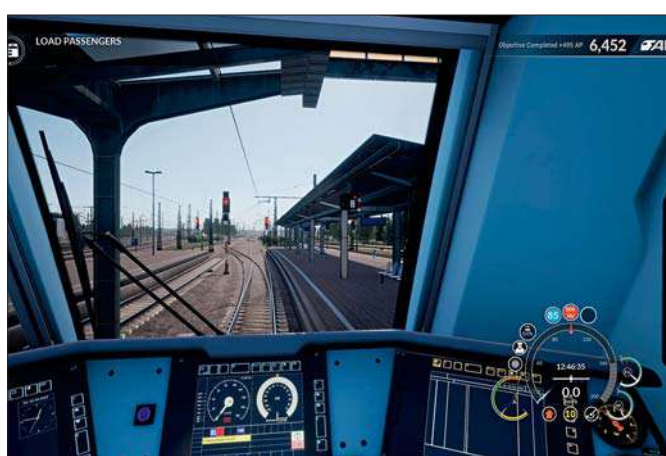
Großstadthüpfen

Das neueste Strecken-AddOn ist die mehrgleisige Strecke zwischen Duisburg Hbf und Bochum Hbf, wobei es auch hier eine kleine Streckenverzweigung zwischen S-Bahn und dem Rest gibt. Der Star dieses AddOns ist die Baureihe 425. Der Regioquietschie, welcher einen fantastischen Sound hat, wird hier im Fahrplan auf zwei RB/RE-Linien eingesetzt. Ergänzt wird der 425 durch die oben genannte Baureihe 422 im S-Bahn-Verkehr.

Die optische Gestaltung der Strecke ist recht gut, jedoch ein Rückschritt gegenüber Rhein-Ruhr Osten. Zum einen sind die Bahnsteige leerer ausgestattet als gewohnt. Zum anderen wirkt auch die Gestaltung der Gleisfelder teilweise zu sauber. Weil hier häufiger viele Gleise nebeneinander liegen, wirkt das Ganze etwas steril. Mehr kleine Büsche und Pflanzen und etwas Gerümpel hätten die Szenerie deutlich aufgelockert. Die Städte dagegen sind dicht besiedelt und im Großen und Ganzen recht gut getroffen. Mit der Ausnahme von Essen: Hier fehlt ein Großteil der markanten Skyline. Und die Oberkante des EG von Bochum Hbf schließt in Wahrheit nicht mit der Gleisebene ab, sondern überragt diese Ebene noch um eine volle Etage. Dennoch kommt insgesamt das Feeling des Ruhrgebiets auf.

Die Bahntechnik selbst ist leider durchwachsen. Positiv zeigt sich der gute Gleisbau mit sanften Kurvenüberhöhungen und realistisch und individuell wirkenden Weichenverbindungen. Ebenfalls funktionieren die Lichtsignale fast perfekt. Leider fehlen hin und wieder Geschwindigkeitstafeln (Lf6 oder Lf7), was beim Fahren ohne HUD und vor allem im Zusammenspiel mit der Zugsicherung Probleme bereitet, denn man wird zwangsgebremst, weil man ein nicht vorhandenes Lf6 nicht quittiert hat! Zum „Ausgleich“ wurden stattdessen manche Lf6 nicht mit Magneten ausgestattet, obwohl die angekündigte Reduzierung mehr als 20 % beträgt.

Ebenfalls fällt beim Fahren die teilweise schlampig verlegte Oberleitung auf. So gibt es in einigen Bereichen sich seltsam überschneidende Ausleger. In anderen Bereichen bekam das Tragseil die Zickzack-Anordnung, der Fahrdrat jedoch nicht. Weiterhin wurden H-Tafeln nur sehr unregelmäßig platziert.

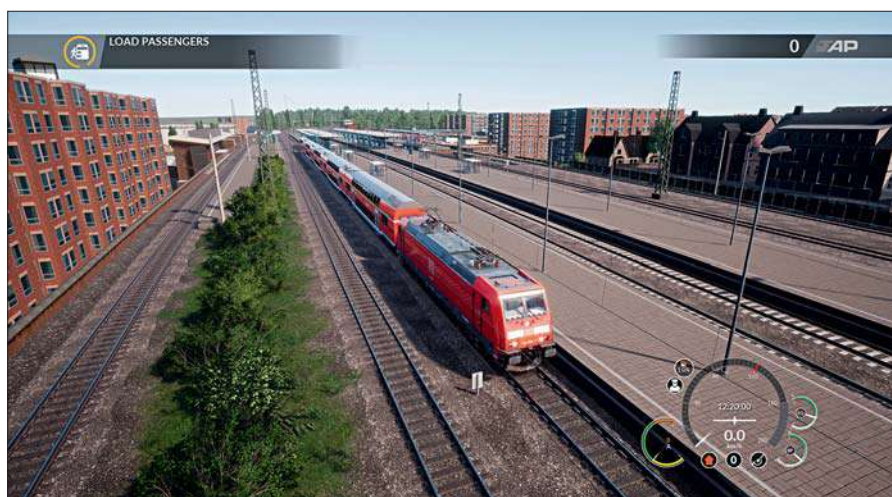


Oben: Der neue Zug in diesem AddOn ist die BR425. Während man sich bei dieser viel Mühe gegeben hat, hat man die Stadt Essen etwas vergeigt.

Links: Ende einer Zugfahrt in Duisburg bereits am Sperrsignal. Kleine Ungeheimheiten kann man aber verzeihen.

Rechts ein „Rennen“: BR 146 vs. BR 425 im Schneesturm. Seine bessere Beschleunigung und kürzeren Haltzeiten gegenüber meiner höheren Geschwindigkeit machen dieses Unterfangen spannend.

Unten Bochum Hbf



Die fünf mitgelieferten Szenarien beschränken sich natürlich auf die beiden mitgelieferten Triebwagen, sodass diese zwangsläufig wenig Abwechslung bieten. Im Prinzip werden Fahrten von und zum Betriebswerk möglich gemacht oder man fährt S-Bahn-Dienste ersatzweise mit dem 425.

Das alles hätte man in den normalen Fahrplanmodus einarbeiten können. Dieser macht im Vergleich großen Spaß, lediglich die erwähnten Bereitstellungsfahrten sind nicht enthalten. Zunächst sind zwei S-Bahn- und zwei RB/RE-Linien im dargestellten Bereich fahrbar. Besitzt man die erwähnte Main-Spessart-Bahn, erweitert sich das Spektrum um drei weitere RE-Linien und etwas Güterverkehr. Somit wird die Strecke vergleichsweise voll, auch wenn ein paar Linien noch immer fehlen. Die Strecke wird mit ihren zahlreichen Parallelgleisen fast zur Rennstrecke, auf welcher sich Züge immer wieder Kopf-an-Kopf-Rennen liefern und durch die Fahrplangestaltung mehrfach gegenseitig überholen.

Das wirkt lebendig, wenn man sich Depots und Güterbahnhöfe nicht so genau anschaut. Jetzt fehlt nur noch ein Zug-AddOn mit einer 101/120 und IC-Wagen, um das Bild abzurunden, denn deutscher Fernverkehr ist in TSW leider noch immer nicht thematisiert worden.

Zu guter Letzt

Kurz vor Redaktionsschluss wurde noch das Lok-AddOn der Baureihe 204 veröffentlicht, welches Leben zwischen Aschaffenburg Hafen und Hauptstrecke bringt. In mehreren Bedienfahrten werden Wagen zwischen den Ladestellen und dem Hauptstreckenbahnhof ausgetauscht. Während das Lokmodell selbst jedoch höchstes Niveau hat, wurde bei diesen Fahrdiensten viel Potenzial verschenkt, da weder Container- noch Holzwagen (aus vorherigen deutschen AddOns) verwendet wurden. Somit hat man das Gefühl, zum Hafen unpassende Güter umherzukarren. 

Michael Weiß

Train Sim World 2020

Preis Grundspiel: 29,99€

Preis Strecken AddOn: 29,99€

Preis Lokomotiven AddOn: 13,99€

Bezugsquelle: store.steampowered.com

Infos unter: www.trainsimworld.com

Rechts: Güterzüge aus den vorangegangenen AddOns bereichern mit ihren Fahrten das Gesamtbild, zumal (noch?) kein Fernverkehr verfügbar ist. Mit der BR 155 warten wir das Freiwerden des folgenden Streckenblocks ab. Die benachbarten Gleisfelder wirken etwas zu leer und sauber. Immerhin findet man hin und wieder Grafitti.



Links: Die Szenarien könnten auf der RR-Hauptstrecke spannender sein. Hier fahren wir eine Express-S1 über die Fernbahn. Sie unterscheidet sich von den Fahrplan-RE dadurch, dass wir mal in Essen-Kray Süd halten, was sonst aufgrund des Fehlens der RB-40-Linie im Fahrplan nicht möglich ist.

Rechts: Das Interieur der BR 204 (ex DR V 100) kann sich, ebenso wie das Exterieur sehen lassen. Hier sind wir zum Hafenbahnhof in Aschaffenburg unterwegs. Hoffentlich wird es für andere Strecken auch noch Aufgaben geben.



Links: Rangieren im Hafenbahnhof von Aschaffenburg. Es werden ein paar Kleingruppen für den Abtransport zusammenrangiert. Leider fehlen für realistischere Übergaben weiterhin die Wagen. So wurden die Container- und Holzwagen nicht eingebunden.



Fiktive Neustädter Kreisbahn als Anlagenthema in H0e (Teil 1)

Irgendwo im Kreis Neustadt

Bemo erdachte einst die Neustädter Kreisbahn (NKB) und lackierte seine Modelle in einem fiktiven Farbschema. Seit einigen Jahren folgt auch Tillig mit seinen Schmalspurmodellen diesem Trend. Sebastian Koch frischte eine alte H0e-Anlage auf und verpasste ihr die NKB als neues Thema.

Vor etwa 15 Jahren begann ich mit dem Bau einer H0e-Segmentanlage, die ohne konkretes Vorbild war, aber im Nordosten Deutschlands angesiedelt sein sollte. Diese Anlage bestand aus zwei Bahnhofsteilen mit seitlich angesetzten Streckenabschnitten. Ein Streckenabschnitt bildete eine Ortsdurchfahrt nach, die gestalterisch mit den Bahnhofsteilen eine Einheit bil-

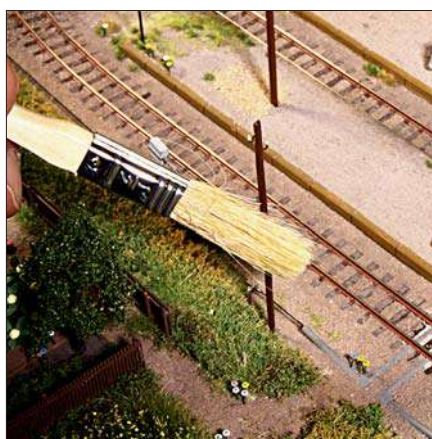
dete. Die Streckensegmente waren schmaler als der Bahnhof. Mit zwei Wendeschleifen konnte die Anlage auch einzeln – teils im Automatikbetrieb – vorgeführt werden. Auf unzähligen Modellbahnausstellungen habe ich die Anlage so präsentiert. Nach einigen Jahren wurde sie durch neuere Projekte abgelöst und in meiner Garage eingelagert.

2017 habe ich die Segmente wieder aus ihrem Dornröschenschlaf befreit und überlegt, wie man sie neu präsentieren könnte. Der Einsatz als Modulanlage war von der Bedienung her zu aufwendig, sodass eine vollautomatische Ausstellungslösung gefunden werden sollte. Im Ergebnis entstanden ein Schattenbahnhof und zwei Bogenmodule, die zusammen eine ovalförmige Anlage ergaben. In dieser Form ließ sich die Anlage sehr leicht automatisieren.

Der Schattenbahnhof nahm auf fünf Gleisen je einen Zug auf. Die Steuerung der Anlage wurde in Abläufen mit etlichen Fahrstraßen in einer Intellibox II abgelegt. Bei Uhlenbrock kann man in die Fahrstraßen auch Befehle für die Fahrzeuge integrieren, sodass damit auch die einzelnen Fahrzeuge in Fahrt gesetzt und angehalten werden können. Die Automatik bedient sich der MARCo-Empfänger von Uhlenbrock, die als Gleisbelegtmelder über RailCom auch die Fahrzeugadressen erkennen. Damit kann man mit jedem Fahrzeug unterschiedliche Fahrstraßen aufrufen.



Bei der alten H0e-Anlage waren einige Beschädigungen und viel Staub und Schmutz zu verzeichnen. Insbesondere Spinnen haben ihr bei der längeren Lagerung zugesetzt. Um die Module nicht noch mehr zu beschädigen, war bei der Reinigung viel Fleißarbeit und vor allem Vorsicht notwendig.



Festsitzenden Staub bekommt man nicht abgesaugt. Auch Spinnweben „kleben“ so fest, dass sie nicht einfach abgesaugt werden können. Alle Gebäude und Details wurden deshalb mit einem Pinsel bestrichen und so der Staub gelöst. Insbesondere in den Ecken kleiner Details sitzt Staub fest, der dort mühevoll herausgeholt werden muss.

So wurde nahezu die gesamte Anlage entstaubt. Details, die hierbei abbrechen oder lose sind, sollten aufbewahrt und später erneuert werden. Auch defekte Teile der Landschaftsgestaltung sollten entfernt und später erneuert werden.

Punkte, an denen die Fahrzeuge zum Halten kommen, lassen sich im Vergleich zur Lage der Empfänger leicht variieren, indem man den Stopp der Fahrzeuge mittels einer kurzen Pause verzögert. In dieser fahren die Fahrzeuge dann einfach ein Stück weiter. Die Anzahl der Empfänger konnte so minimiert werden. Wer die Einstellungen der Intellibox mit der Software „Intellibox II-Tool“ von Uhlenbrock vornimmt, kann die Fahrstraßen leicht im Rechner anlegen oder ändern und über eine Schnittstelle in die Zentrale überspielen. Tests und Änderungen der Automatik lassen sich so sehr schnell vornehmen.

Für die neue Anlagenkonzeption nutzte ich nur das eine Streckenteil mit der Ortsdurchfahrt. Ich passte es in der Breite den Bahnhofsegmenten an. So war die Montage einer Hintergrundkulisse möglich, die den Schattenbahnhof verdeckt und den räumlichen Eindruck erhöht. Die Halterungen entstanden aus Regalschienen; sie werden von hinten an die Segmentkästen geschraubt. Mit Regalhalterungen kann man dann auch eine Beleuchtung installieren und Ablagebretter über dem Schattenbahnhof montieren. Der verbreiterte Bereich am Streckenteil musste anschließend noch gestaltet werden.

Reinigung und Auffrischung

Nach dem ersten Auspacken der Anlage wurde eine starke Verschmutzung durch Staub und Spinnweben festgestellt. Die durch Sand gestaltete Oberfläche war teilweise abgefallen oder lose. An den Gebäuden fehlten Wände und filigrane Details der Gestaltung.

Dies alles machte mit der Verbreiterung der Streckenmodule eine grundlegende Überarbeitung der Gestaltung erforderlich. Die Grundzüge des Aufbaus sollten aber bestehen bleiben.

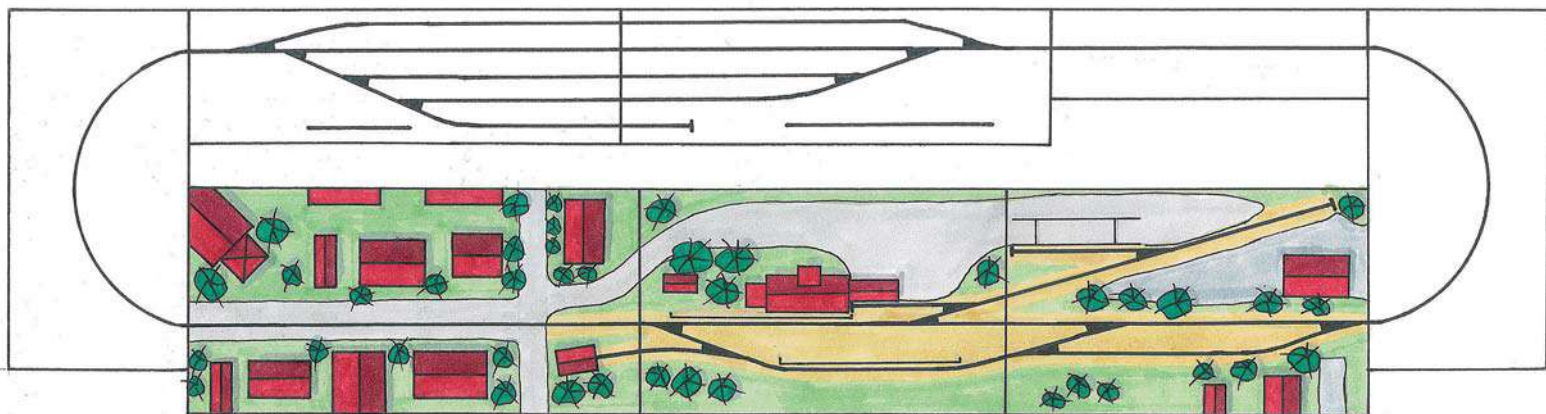
Den losen Staub kann man dann absaugen. Die Reinigung des Bodens erfolgte anfangs nicht durch Saugen, sondern durch Pusten aus dem Staubsauger. Dadurch wird der Staub aus den Unebenheiten gelöst und herausgeblasen. Im Anschluss erfolgte dann ein gründliches Sagen.



Für das neue Anlagenkonzept wurden einige Bereiche der Anlage verbreitert, sodass nun eine einheitliche Breite besteht. An den Segmenten entstanden Anbauten aus Holz. Diese Anbauten nehmen später auch die Halterung für den Hintergrund auf, so dass Löcher angelegt werden mussten.

Auf den verbreiterten Segmenten musste auch die Landschaftsgestaltung angepasst werden. Hier wurde die Dorfstraße mit Spachtelmasse verlängert. Am Anlagenrand wurden Gebäudemodelle in Halbr reliefbauweise errichtet. Nach diesem Rohbau erfolgte die Feingestaltung im Zuge der Auffrischung der Anlage.





Gleisplan

Die Grafik zeigt den ovalförmigen Aufbau der Anlage. Die gestalteten Module sind mehr als 15 Jahre alt und wurden im Rahmen der Sanierung durch einen Schattenbahnhof und Bogenmodule ergänzt.



Das Empfangsgebäude (verfeinertes Modell von Kibri) wurde ebenfalls gereinigt und repariert. Es erhielt Bahnhofs- und Hinweisschilder mit NKB-Bezug. Ein Lkw der NKB-Spedition wartet hier am Güterschuppen des Bahnhofs. Vor dem Empfangsgebäude steht der Wismarer Schienenbus der Bahn zur Abfahrt bereit.

Unten: Ortsdurchfahrten fand man bei vielen norddeutschen Schmalspurbahnen. Ein älteres Segment wurde mit in die hier vorgestellte NKB-Anlage integriert. Die meisten Gebäude stammen von Auhagen und passen recht gut zu norddeutschen Vorbildern. In der nachgebildeten Epoche III hat der Straßenverkehr noch nicht die Überhand gewonnen, sodass sich der T3 ungehindert bewegen kann. Das H0-Modell dieses badischen Vorbildes stammt von Tillig und wurde hier fiktiv von der NKB übernommen.



Dazu wurde nach abgeschlossenem Rohbau die Anlage aufgebaut und gründlich gereinigt. Ein bloßes Absaugen des Staubes hätte vermutlich zu noch mehr Beschädigungen geführt. Aus diesem Grund wurden Staub und Spinnweben von Gebäuden, Laternen oder sonstigen glatten Oberflächen mit einem Pinsel gelöst und vorsichtig abgesaugt.

Dies ging bei der Landschaft oder Bäumen aber nicht. Hier wurde zuerst Luft aus dem Staubsauger geblasen, wodurch sich der überwiegende Teil des Schmutzes von der Oberfläche löste und danach abgesaugt werden konnte. Grobe und klebrige Verschmutzungen habe ich mit einem feuchten Tuch gereinigt, andere mussten durch eine völlige Neugestaltung der entsprechenden Flächen beseitigt werden.

Nach der Reinigung wurde die Anlage in der neuen Konfiguration aufgebaut, sodass die Halterungen für die künftige Hintergrundkulisse montiert werden konnten. Die Gleise wurden überprüft und Trennstellen für die spätere Automatik angelegt. Auch das Anlöten von Drähten erfolgte vor der Gestaltung. In diesem Stadium setzte ich

Das Empfangsgebäude trägt an der gleiszugewandten Seite ein neues Bahnhofschild. Der Bahnsteig und die Landschaft wurden aufgefrischt. Alle Figuren und Details mussten zuvor entfernt und danach durch neue ersetzt und neu positioniert werden. Der Wismarer Schienenbus ist ein modifiziertes Bemo-Modell.

Durch die schmale Modulbauweise mussten einige Gebäude angeschnitten werden. Zum Schutz der Modelle wurde dazu eine neue Seitenwand mit dem Querschnitt der Gebäude ausgearbeitet und davor montiert.

Fotos:
Sebastian Koch



Neues Anlagenkonzept



2018 wurde die noch im Bau befindliche Anlage in Sinsheim ausgestellt. Hier lief die nun mit einem Schattenbahnhof versehene Anlage im Automatikbetrieb. Die Hintergrundkulisse und die Beleuchtung erhöhen den räumlichen Vor-
bildeindruck.



Die Kulisse wird mit angepassten, 50 cm langen Regalhalterungen befestigt. Die Halterungen tragen vorne dann auch die Beleuchtung und einen Blendschutz.



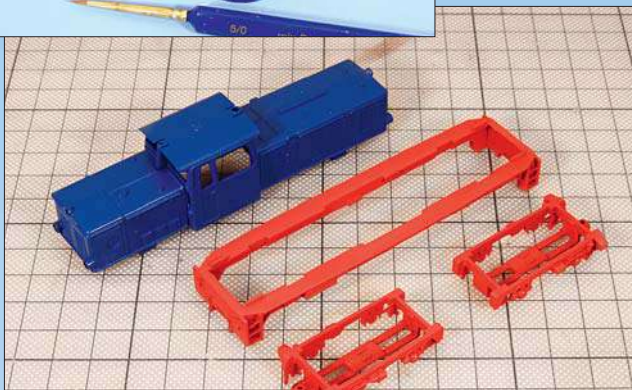
An den Rändern entstanden Bogenmodule, die die Bahnstabssegmente in eine ovalförmige Anlage verwandeln. Sie führen vom Bahnhof in den Schattenbahnhof.

Der kleine Schattenbahnhof besitzt vier durchgehende Gleise und ein Stumpfgleis. Zusätzlich sind ein Programmier- und ein Testgleis vorhanden. So kann das Programmieren oder Reinigen der Fahrzeuge unabhängig vom Betrieb erfolgen.



Tillig hat seine Spreewald-Wagen im Farbkleid der NKB herausgebracht. Hier erhielten die Fensterrahmen mit dem Pinsel einen holzfarbenen Anstrich.

Aus der Bastelkiste stammt diese V 51 von Bemo. Sie wurde durch eine fiktive Neulackierung in blau-rot aufgefrischt und imitiert so den moderneren Fuhrpark der NKB.



In den Güterwagenbeschriftungen für Schmalspurwagen von Weinert sind auch Logos und Anschriften der Neustädter Kreisbahn enthalten. Diese Logos eignen sich bestens zum Beschriften der fiktiven Fahrzeugmodelle. Mit einer Schere trennt man sie kantengenaue aus dem Bogen.



Auf diese Weise erhielt auch die V 51 das NKB-Logo und eine fiktive Loknummer. Auch die Anschriften für Abmessungen und die Bremsrevision der Lok entstanden mithilfe kleiner Decals.

Bemos Wismarer Schienenbus erhält man als T 41 des DEV. Für die niedersächsische Schmalspurbahn durfte so ein Wismarer nicht fehlen. Er wurde in den Vorbildzustand aus Hoya der 1950er-Jahre versetzt und dann mit NKB-Logos versehen.



die Anlage mit der beschriebenen Automatik in Betrieb. Die Gestaltung wurde noch ein wenig überarbeitet und die Anlage so im März 2018 in Sinsheim das erste Mal erneut präsentiert. Danach verschwand sie wieder auf dem Dachboden.

Neues Anlagenthema

Einst entsprach die Anlage thematisch einer ostdeutschen Schmalspurbahn im Norden, die aus einer Mischung von Fahrzeugen aus dem Spreewald, dem Harz und aus Sachsen betrieben wurde. Die Spurweite H0e war für viele der eingesetzten Fahrzeuge zwar nicht vorbildgerecht, der stimmige Gesamteindruck überzeugte mich aber dennoch.

In meiner Fahrzeugsammlung befanden sich außerdem noch einige Modelle der einst von Bemo erdachten Neustädter Kreisbahn. Als Tillig damit begann, auch seine Modelle in dieser fiktiven Farbvariante auszuliefern, reifte bei mir der Gedanke, die H0e-Anlage auch gestalterisch noch einmal anzupassen und die NKB als Anlagenthema zu forcieren.

Meine NKB sollte eine fiktive Schmalspurbahn im Norden Niedersachsens zu Zeiten der Epoche III sein. In Niedersachsen gab es in der Epoche III etliche Privatbahnen, die bis Ende der 1950er durch das Niedersächsische Kleinbahnamt verwaltet wurden. Dieses kümmerte sich auch um viele Schmalspurbahnen.

Meine NKB sollte nun auch zu diesem Kleinbahnamt gehören. So durften typische Vertreter bei den Fahrzeugen aus Niedersachsen nicht fehlen. Ein Wismarer Schienenbus von Bemo wurde seinem Vorbild in Hoya nachempfunden und mit den NKB-Logos versehen. Gleiches erfolgte auch mit Wagenmodellen und Straßenfahrzeugen. Da die NKB-Logos auf dem Beschriftungsbogen für Schmalspurfahrzeuge von Weinert-Modellbau (Art.-Nr. 9143) enthalten waren, gestaltete sich die Beschriftung mit diesen Decals sehr einfach. Neben den handelsüblichen Wagen- und Lokmodellen von Bemo und Tillig wurden auch weitere Fahrzeuge angepasst und umlackiert.

Da bei Schmalspurbahnen das Interesse an günstigen Fahrzeugen immer groß war, lackierte ich auch eine V 51 von Bemo in typischen Privatbahnfarben und beschriftete sie ebenfalls als NKB-Maschine. Ob die Lok dann gebraucht aus Baden-Württemberg oder

neu aus Kiel zur NKB kam, sei hier mal dahingestellt. Das Modell erhielt jedenfalls einen Glockenankermotor von tramfabrik.nl und steht seitdem mit exzellenten Fahreigenschaften zur Verfügung.

Da oft Gebrauchtfahrzeuge bei Schmalspurbahnen zum Einsatz kamen, setzte ich auch den VT 3 der Mittelbadischen Eisenbahn ein. Das Tillig-Modell trägt eine Jägermeister-Werbung und passt sehr gut in die westdeutsche Epoche III. Über die Vorbildspurweite einzelner Modelle sah ich hinweg, vielmehr ging es mir darum, viele meiner Modelle einmal einsetzen zu können.

Lediglich bei den Abmessungen der Fahrzeuge versuchte ich, zu große Unterschiede zu vermeiden. Die Wagen der Rügenschens Kleinbahn von Roco passen z.B. von der Größe her nicht zu den Spreewaldwagen von Tillig. Die württembergischen Modelle von Bemo hingegen lassen sich aufgrund ähnlicher Abmessungen gut einsetzen.

Weitere Modelle sind noch im Bau, so wird in naher Zukunft der Fuhrpark durch Modelle der Talbot-Triebwagen von Weinert-Modellbau ergänzt. Um die automatische Anlagensteuerung nutzen zu können, erhalten alle Fahrzeuge RailCom-fähige Decoder.

Neben den Fahrzeugen habe ich auch das Empfangsgebäude umbeschriftet und den Ortsnamen „Demse“ mit dem Zusatz „Kreis Neustadt“ angebracht. Auch die NKB-Logos wurden am PC nachempfunden und mit auf die Bahnhofsschilder gedruckt.

Zum Abschluss dieser Auffrischung habe ich neben neuen Figuren vor allem Straßenfahrzeuge nach Vorbild der bundesdeutschen Epoche III aufgestellt. Der Straßenverlauf auf den gestalteten Segmenten ist zusammenhängend und verläuft einmal längs über die Anlage. Dies ermöglicht ein Befahren der Anlage auch mit funkferngesteuerten RC-Automodellen im H0-Maßstab. Mit bereits vorhandenen Modellen habe ich die behinderungsfreie Befahrbarkeit geprüft und wenn erforderlich Straßenschilder versetzt oder Bäume beschnitten. Im nächsten Schritt zur Komplettierung meiner Ausstellungsanlage sollen funkferngesteuerte Automodelle entstehen, die zusätzlich auf der Anlage verkehren.

In einem weiteren Beitrag werde ich berichten, welche Erfahrungen ich bei der Reparatur der kleinen Anlage gemacht habe. *Sebastian Koch* 



Bahnhofsschilder und Anschriften entstanden am heimischen PC mithilfe eines Grafik-Programms. Sie wurden dann auf selbstklebendes Papier ausgedruckt und mit Buntstiften dezent mit Grau und Braun gealtert. Die winzigen Schilder schneidet man dann passend zu.

Am Gebäude wurden die alten Schilder nach Spreewald-Motiven entfernt und durch neue Schilder mit NKB-Logo ersetzt.



Um nicht zu viel Verkehr an konkurrierende Speditionen zu verlieren, mussten die Privatbahnen Westdeutschlands in den 1950er- und 60er-Jahren ebenfalls auf den Straßenverkehr setzen. Deshalb entstanden auch im Modell NKB-Lieferwagen durch Anbringen der kleinen Logos von Weinert-Modellbau. Auch Nummernschilder nach niedersächsischen Vorbildern durften an den Modellautos nicht fehlen. Details an den Automodellen wurden mit Stiften und griffester Farbe hervorgehoben.



Im Bahnhofsumfeld existiert eine kleine Laderampe zum Verladen von Stückgut. Die „V 51“ der NKB rangiert einen Güterwagen (Modell von Tillig) an die Laderampe. Die Ablösung für den Schienengüterverkehr wartet bereits neben der Laderampe.



Die Bahnsteige des Bahnhofs Taunusweg

Geteert und geflickt

Ein geteierter Bahnsteig muss nicht zwangsläufig aus einer homogenen, grauen Fläche bestehen. Gerade mit der Zeit gab es viele Reparaturen oder kleinere Baumaßnahmen, welche es notwendig machten, die glatte Fläche zu flicken.

Bei der Planung eines Bahnhofs steht man vor der Wahl: Wie viele Bahnsteige wird es geben und welche Länge sollen sie haben? Wird es ein ländlicher Haltepunkt oder ein Stadtbahnhof? Neben dem betrieblichen Aspekt folgt nun aber auch der gestalterische: Welche Oberfläche weist der Bahnsteig am Ende auf? Gerade in der späteren Epoche III wurden viele Bahnsteige asphaltiert. Es gab neue Randsteine und eine große graue Fläche wurde dem Reisenden zur Verfügung gestellt.

Das betraf häufig die Bahnsteige an stärker frequentierten Strecken, aber auch kleinere Haltepunkte kamen mit der Zeit in den Genuss der grauen Masse. Mit dieser Maßnahme ging zumeist die Erneuerung der Beleuchtung und der Kabelschächte einher.

Die Szenerie nach Abschluss der Arbeiten. Das geschäftige Treiben auf den Bahnsteigen und Gleisen stört sich nicht an dem Zustand des Belags. Der Alltag geht seinen gewohnten Gang. Zeitgenössische Details sorgen für ein 80er-Jahre-Flair. Foto: Horst Meier

Unten: Auf dem ländlichen Haltepunkt von Hergershausen befinden sich zwei asphaltierte Außenbahnsteige. Zu sehen sind Risse mit Unkraut und ein nachgebesserter Übergang zu den Randsteinen.





All diese Bahnsteige waren natürlich erstmal neu und einheitlich. Wie bei vielen Bauwerken kamen jedoch mit der Zeit mehr und mehr Veränderungen hinzu. Die Bahnsteigkanten mussten beispielsweise repariert werden, die Beleuchtung wurde verändert oder auch Lautsprecher und Zugzielanzeiger installiert. Alle jene Ereignisse machten es notwendig, den Asphalt zu öffnen und nach der Baumaßnahme zu verschließen.

Natürlich machte man dabei nur den nötigen Bereich auf. Und daher wurden auch nur diese Bereiche wieder neu asphaltiert. Ein Flickenteppich in den schönsten Grautönen entstand über die Jahre und schon im Laufe der Epoche IV standen die Bahnsteige den Nebenstraßen einer klammen Stadt in nichts nach.

Bei „richtigen“ Baumaßnahmen wurden die Trennkanten mittels Bitumen verbunden, um ein Aufreißen durch eingesickertes Regenwasser zu verhindern. Bei schnellen Flickarbeiten von Löchern oder Spalten – meist nach einem frostigen Winter – konnte auch schon mal darauf verzichtet werden. Diese Strukturen werden natürlich auch noch durch Kabelschachtdeckel bereichert, welche einen betonfarbenen Aspekt hinzufügen. Es können aber auch kleine Risse entstanden sein, aus welchen Unkraut wächst.

Asphaltierter Taunusweg

Die Wahl fiel beim Bahnhof Taunusweg auf die geteerte Lösung, da auf meiner Anlage die frühen 1980er-Jahre dargestellt werden sollten und gepflasterte Bahnsteige damals weniger verbreitet waren. Bei meiner Suche nach geeigneten Materialien stieß ich in der Planungsphase auf das Straßenbauset von Noch, welches ich bei der Umsetzung verwendete. Die versprochene Teerstruktur wollte ich implementieren. Allerdings war es mir gestalterisch dann aber doch zu wenig, dafür lediglich Pinseltupfer zu verwenden.

Lange Zeit eine Standardbauform der Bahnsteigkanten: Diese Betonbauteile bieten zumeist Bahnsteighöhen von 34 bis 56 cm über der Schienenoberkante.

Rechts: Außerhalb der Halle von Karlsruhe findet sich dieser grob asphaltierte Bahnsteig zusammen mit den typischen Schachtdeckeln. Erkennbar auch der Flickerverlauf zur Lampe.



Links: Die typische DB-Sitzbank aus der Epoche IV gibt es heute noch an den nicht modernisierten Bahnhöfen, wie hier z.B. am Opelwerk in Rüsselsheim.

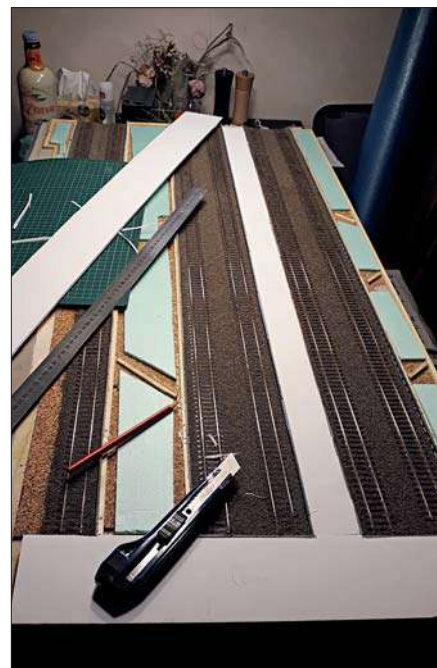
Unten: Munteres Flickentreiben im Bahnhof Laufach. Viele Nähte wurden frostsicher mit Bitumenmasse abgedichtet.





Links: Vor dem Schottern der Gleise müssen zunächst die Bahnsteigkanten verlegt werden. Mit Kontaktkleber angeklebt an Holzprofile wurden die Kantenelemente im passenden Verlauf auf dem Untergrund fixiert. Dabei war ein leichtes Biegen möglich.

Rechts: Auf die Abstandshalter aus den Holzleisten und Styrodurplatten kamen dann die zurechtgeschnittenen Deckplatten. Nähte und Löcher wurden mittels Moltofil zugespachtelt, was ebenfalls etwas mehr Struktur für die angestrebten Flecken lieferte.



Noch vor dem Einschottern mussten die Bahnsteigkanten platziert werden. Aus einer 3D-gedruckten Bahnsteigkante ließ ich mir eine dreistellige Menge aus Resin vervielfältigen. Diese Kantensteine wurden mit Sprühlack eingefärbt und auf Vierkanteleisten geklebt. Die Leisten wurden in passendem Abstand zum Gleis auf die Platte geklebt.

Als „Füllung“ für den Bahnsteig wurden kurze Leisten und passende Streifen Styrodur aufgeklebt. Sie sorgen für eine gleichmäßige Höhe und verhindern, dass die Deckplatte durchhängt.

Es folgte nun das Ausschneiden der Deckplatte und Einkleben in den dafür vorgesehenen Bereich mittels Weißleim. Fugen an der Bahnsteigkante wurden mit Moltofil beigespachtelt. Was nach unsauberer Arbeit klingt, war durchaus gewollt, um den stellenweise geflickten Übergang zu erhalten.

Den Asphalt habe ich mit dem Noch-Straßenbauset verwirklicht. Hier ist neben dem zu streuenden Asphaltgranulat und einer Streubox auch die graue Farbe enthalten. Empfohlen wird eine Schaumstoffwalze für den Farbauftrag. Das Ergebnis ist durchaus gut, sofern man beachtet, direkt nach dem Streuen mit der trockenen Walze das gestreute Flockengranulat anzudrücken. Nach dem Abbinden des Weißleims wurde das Granulat mit der Asphaltfarbe berollt. Da ich aufgrund der Größe der Bahnsteige das Set zweimal gekauft hatte, ergab sich leider ein Problem, denn die Grautöne in den beiden Sets waren unterschiedlich. Ich habe das Problem gelöst, indem ich die



Oben: Übersicht über den Inhalt des Straßenbausets von Noch und das nötige Zubehör. Mit einer Dose werden die Strukturflocken aufgetragen, wie hier am Eilgutbahnsteig. Wichtig ist es, die Flocken mit der Walze sofort anzudrücken für ein glattes Ergebnis.

Links: Das Zwischenergebnis zeigt auch die unterschiedlichen grauen Farbtöne aus den beiden Sets.



Links: Zur Alterung der asphaltierten Oberfläche nutzte ich verdünnte Wash-Lasuren. Nach dem großzügigen Auftragen lässt man die Farbe für einige Sekunden antrocknen. Danach wird der Rest mit einem Stück Küchenpapier aufgesaugt.

dunklere Farbe unterhalb der Bahnsteighalle aufgetragen habe.

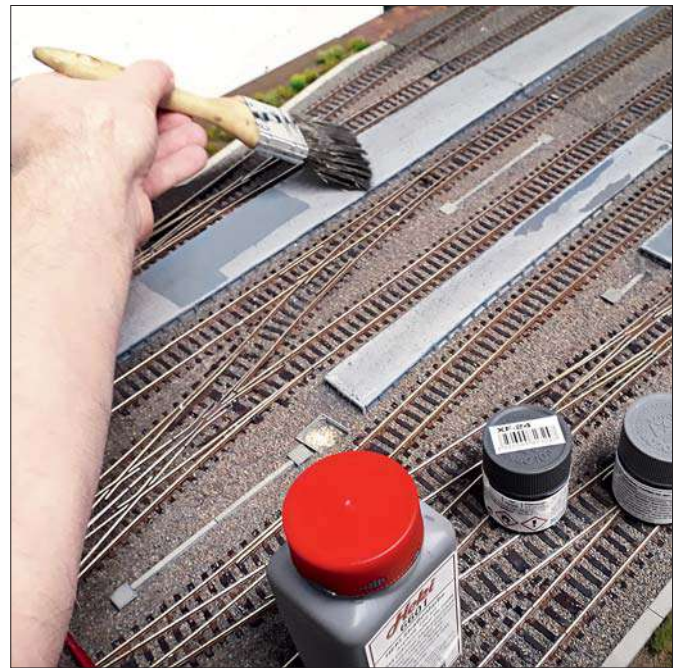
Im Anschluss erfolgte nun das Altern des Bahnsteigbelags mit einer verdünnten Mischung aus braunem und dunkelgrauem Wash. Nach kurzem Antrocknen wurden die Reste mit saugfähigem Papier wieder entfernt. Den Abschluss bildete ein Auftrag Trockenfarbe im Ton Anthrazit.

Der Flickenteppich

Nun waren die Bahnsteige im Prinzip fertig, wirkten aber noch zu monoton. Es ging also noch an die erwünschten Ausbesserungen. Da sie wirken sollten, als würden sie aus unterschiedlichen Baumaßnahmen und Zeiten stammen, wurden sie auch mit verschiedenen Grautönen erstellt.

Neben den bereits weiter oben erwähnten, planmäßigen Umbaumaßnahmen mit ihren eher geraden, rechteckigen Schnittkanten wurden zusätzlich auch einige Ausbesserungen hinzugefügt, die improvisiert aussehen sollten. Sie wurden größtenteils im Bereich der Bahnsteigkanten aufgebracht und mittels Farbtupfer gestaltet, während für die geraden Kanten Malerkrepp halb, im wahrsten Sinne im Rahmen zu bleiben.

Nun folgten die ersten Details. Zunächst sollten die „ordentlicheren“ Flicker mittels Bitumenstreifen abgedichtet werden. Ein anthrazitfarbener Glitzergelbstift entlang eines kleinen Stahllineals brachte hier brauchbare Ergebnisse. Jedoch stellte sich der Glanzeffekt als etwas zu stark heraus. In meinem Fall hätte jedoch eine Korrektur alles nur verhunzt. Ebenfalls kam Bitumenimitation bei einigen kleineren Flickereien zum Einsatz, um Risse oder kleine Schlaglöcher quasi „mal auf die Schnelle“ zu schließen.



Rechts: Leichte Unebenheiten können auch mittels Trockenbürstechnik hervorgehoben werden. Dies bringt noch etwas mehr Vielfalt.



Links: Ein Großteil der Flickstellen erhielt abgedeckte Fugen aus Bitumen. Für die dunkle Linie wurde ein anthrazitfarbener Glitzergelbstift verwendet, da im Vorbild der Bitumen auch die Lichteinstrahlung reflektiert. Allerdings ist bei mir der Effekt fast etwas stark. Eventuell nutzt man einen sehr dünnen dunkelgrauen Edding. Bei den geraden Kanten wurde zur Führung ein kurzes Stahllineal verwendet.

Unten: Der Überblick über die gesamten Bahnsteige mit Flicker und Alterung. Bei dieser Gelegenheit wurde die Stellprobe mit der Bahnsteighalle gemacht. Vor der Bestückung mit den kleineren Details sollten soweit alle farblichen Behandlungen fertiggestellt sein, um bei Korrekturen das Beschädigen der Ausstattungselemente zu vermeiden.



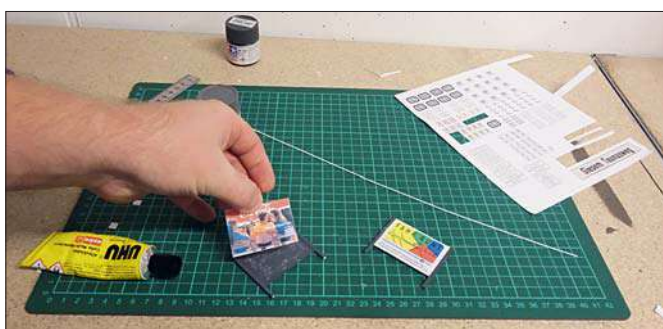


Oberhalb der Fahrpläne und der Reihungspläne wurde eine kleine Ausgabe der Stationsschilder angebracht.



Der Druckbogen mit Plakaten und Schildern wurde auf 100-g-Hochglanzpapier gedruckt. Das Papier hat einen leichten Emailleffekt.

Rechts: Die Plakatwände entstanden aus Vierkantprofilen und einer zurechtgeschnittenen Kunststoffplatte. Nach dem Einfärben wurden die Wände beidseitig mit zeitgenössischen Werbemotiven beklebt.



Links: Die Anordnung der Bahnsteigausstattung sollte in der Regel gleichmäßig zwischen den Bahnsteigen erfolgen, da die Abstände von Bänken und Fahrplanvittrinen im Vorfeld eines Umbaus geplant wurden. Im Falle einer Reparatur kann eine Bank auch mal neben den Flickern verschoben worden sein.

Unten: Für den Einbau der Schachtabdeckungen – angemalt in Grau und Rost – wurde mit einem Messer die obere dünne Pappschicht der mehrschichtigen Platte entfernt. Das freigelegte Styrodur wurde dunkel angemalt, damit das helle Material nach dem Einbau des Schachdeckels nicht durch das Gitter strahlt.



Etwas Hochbau

Nach dem Abschluss des Bodenbelags konnten nun die ersten Ausstattungselemente eingebaut werden. Von MM-Modelle beschaffte ich mir zwei Typen von Bahnsteiglampenattrappen in typischer Bundesbahn-Bauform. Neben den klassischen sechseckigen Betonmasten erstand ich sowohl die einarmigen Seitenbahnsteigleuchten als auch die älteren mit abgerundeten Schirmen ausgestatteten Mittelbahnsteigleuchten. Nach dem Lackieren konnten die Leuchten in regelmäßigen Abständen eingebaut werden. Weil die Anlage ausschließlich tagsüber betrieben wird, genügten mir die preiswerteren Lampenattrappen.

Ein weiteres wichtiges, stark epocheprägendes Element sind Plakatwände. In ihrer Einfachheit mit zwei Stahlfeilern und einer Wand erstellte ich sie im Eigenbau aus Evergreen-Profilen. Mit ihrer dunkelgrauen Farbgebung kommen diese Plakatwände zeitlos daher.

Die Werbungen aus der Mitte der 1980er-Jahre suchte ich mir aus dem Internet zusammen und brachte sie mithilfe von PowerPoint in die richtigen Formate. Auf einer PPT-Folie erstellte ich mir den Druckbogen.

Ebenfalls auf diesen Druckbogen gelangten die Stationsschilder. Die damals vorherrschende Schriftart „Futura Bk“ kam in Großbuchstaben auf die kleineren Schilder, welche außerhalb der Halle an die Lampenmasten montiert und innerhalb der Halle auf die Fahrplanschaukästen platziert wurden. Die Befestigungen an den Lampen wurden mithilfe von grau eingefärbten dünnen Evergreen-Vierkantprofilen verstärkt, um den Eindruck eines stabilen Schilderrahmens zu erzeugen.

Ebenfalls erstellte ich große Stations-schilder im älteren Stil, die an und in der Halle montiert wurden. Schilder dieses Typs – häufig großflächige emaillierte Ausführungen mit der Schriftart DIN1451 Engschrift – halten sich in dieser Verwendung bis heute.

Ein weiteres, wichtiges Element stellten die Zugzielanzeiger und Uhren dar. Typisch für die spätere Epoche IV sind sie in Himbeerrot (RAL 3027) gehalten. In meinem Falle entschied ich mich für die in den 1980ern hochmodernen Fallblattanzeiger.

Weitere Details stellen die damals noch recht ordentlich bepflanzten Blumenkübel dar, welche über die gesamte

Bahnsteiglänge verteilt sind. Wie die Bahnsteigleuchten erhielten sie auch eine gealterte Betonoptik. Bepflanzt wurden sie mit zwei verschiedenen Sorten „Wildblumen“ von Noch, da diese eine schöne Farbenpracht zeigen. Die Zwischenräume wurden mit dunkelbraunem Z-Schotter als Erdersatz ausgefüllt.

Dazu gesellte sich pro Bahnsteig ein Streumittelbehälter für den Winterdienst. Ein kleines, aber feines Detail sind weiterhin die Kabelschachtdeckel der Bahnsteigbeleuchtung. Vor jeder Leuchte wurde solch ein Deckel bündig in den Bahnsteig eingelassen, um gedachtermaßen den Anschluss der Kabel an die Hauptleitung zugänglich zu haben. Ich verwendete geätzte Bleche von Modellbahn Schildhauer, aber es gibt hier auch weitere Varianten z.B. aus Lasercut. Diese bekamen ebenfalls die Betonoptik und Ränder aus dunklem Oxydbraun.

Den Abschluss der „Grobgestaltung“ des Bahnsteigs bildeten schließlich die Bänke, welche ich wie die Zugzielanzeiger aus dem älteren Faller-Bahnsteigzubehör nahm und farblich an die Epoche anpasste. Ebenfalls bekamen die Außenbahnsteige Geländer. Diese Geländerbauform stellt die in Westdeutschland typische Brücken- und Absatzsicherung dar.

Im nächsten Schritt bekommt die Szene noch beladene Gepäckkarren, Reisende und vor allem am Bahnsteigende Halbreliëfgebäude, um einen für das Auge befriedigenden Abschluss des Bahnsteigs vor der Kellerwand zu erhalten.

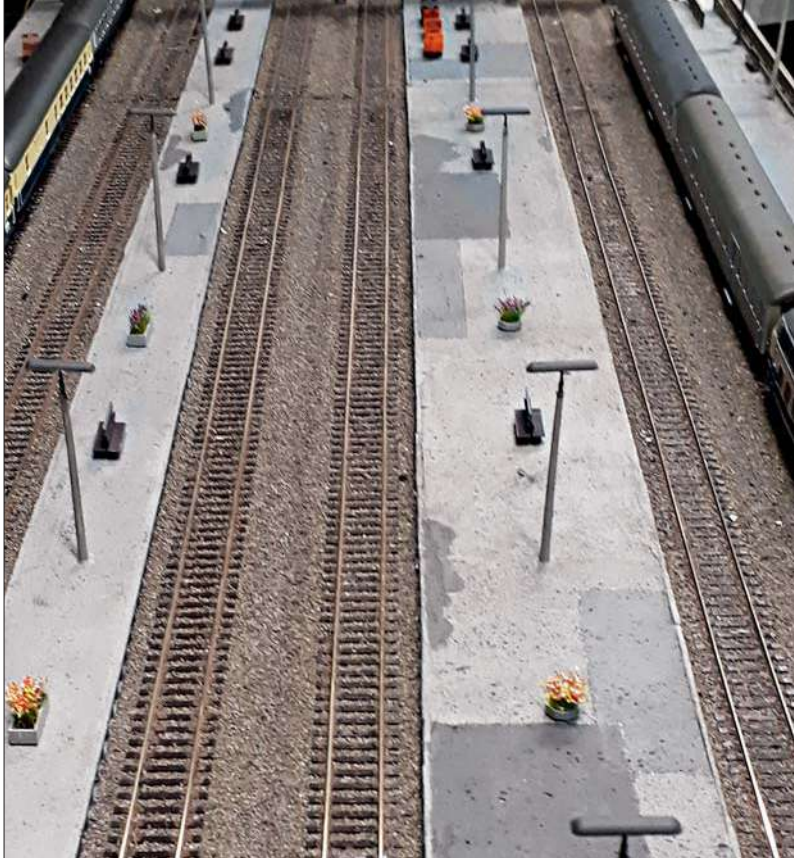
Michael Weiß



Rechts: Die Platzierung der Blumenkübel ist abgeschlossen. Hier werden die unregelmäßigen Flecken deutlich. Die Menge der Ausbesserungen ist Geschmackssache und abhängig von Epoche bzw. Alter des Bahnsteigs.

Unten: Im Zusammenspiel passt auch der Verkehr der 1970er-Jahre gut ins Bild. Im Kontrast zu den neuen Farbkonzepten hat der Bahnsteig schon mal neuer ausgesehen.

Foto: Horst Meier



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop 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, www.train-safe.de

DER NEUE BRANDL IST DA!

Erscheint im April 2020



Oberpfälzer Landschaft

Die Stichstrecke von Maxhütte-Haidhof nach Burglengenfeld verlor zwar 1967 ihren Personenverkehr, wird aber dank eines Zementwerks bis heute intensiv im Güterverkehr genutzt. Josef Brandls neueste Anlage thematisiert diese Strecke und zeigt neben großartiger Landschaft markante Gebäude in ihrem Verlauf: den Gasthof „Alte Post“ in Ponholz ebenso wie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung, die das Ortsbild von Saltendorf prägt. Ein Höhepunkt ist die Querung der Naab und des dortigen Flussschwimmbads auf einer Blechträgerbrücke. Endpunkt ist, wie im Vorbild, der Bahnhof Burglengenfeld mit dem Anschluss ans Zementwerk. Nebenbahn-Betrieb in den 1960er-Jahren – meisterhaft umgesetzt von Josef Brandl!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,-

Bauen wie Brandl – ein Meisterworkshop in drei Teilen



Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegründung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straßen und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,-

Weitere Traumanlagen von Josef Brandl:



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölleental
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,-



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,-



Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

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





Betriebssichere Modelle auf schmaler Spur

Feine Loren für die Feldbahn

Im Sortiment von Minitrains sind zahlreiche schöne Modelle für die Feldbahn in der Baugröße H0e zu finden. Bernd Irion zeigt, wie sich das Erscheinungsbild der kleinen Drehschemelloren mit Bauteilen von Panier noch weiter verbessern lässt.



Bereits vor einiger Zeit hat Minitrains eine Reihe neuer Modelle von Holzloren in der Baugröße H0e herausgebracht. Diese werden in drei Sets mit jeweils vier Stück angeboten, sie enthalten entweder zwei gebremste und zwei ungebremste (Art.-Nr. 3112) sowie nur gebremste (Art.-Nr. 3102) und ungebremste (Art.-Nr. 3002). Diese Loren musste ich natürlich sofort bestellen, und schon nach wenigen Tagen kam die sehnstchtig erwartete Lieferung. Die kleinen Loren rollen sehr sehr gut, und auch die Kupplungen funktionieren auch sehr zuverlässig. Dies war für mich besonders wichtig, da sie auf meiner Feldbahnanlage eingesetzt werden sollten. Außerdem hat Minitrains als erster Großserienhersteller überhaupt bei den Modellen berücksichtigt, dass der Rahmen auf der Seite mit der Bremserbühne länger ist, die Loren also asymmetrisch sind. Minitrains hat hier einen sehr guten Job gemacht – Chapeau an dieser Stelle!

Natürlich habe ich sofort überlegt, wie man die Loren etwas verbessern könnte. In erster Linie sollte nur das Aussehen verfeinert werden – und

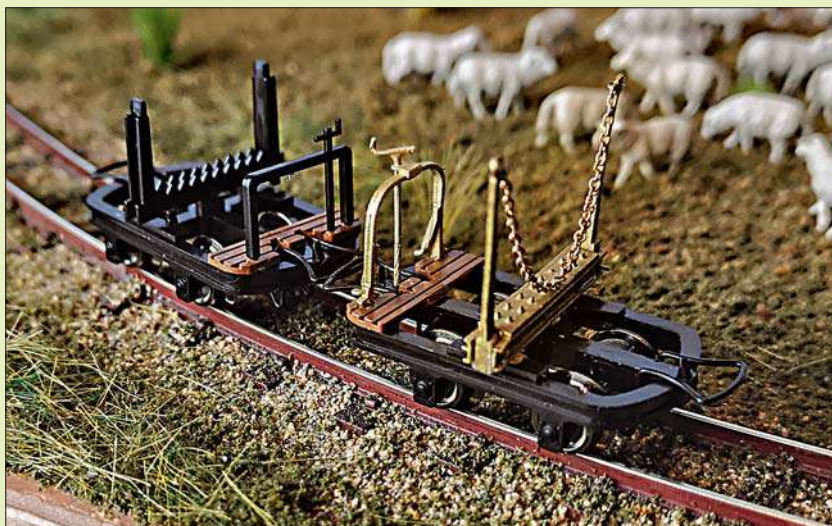
Die Minitrains-Lore mit den noch unlackierten Bauteilen von Panier. Die Feldbahndampflokomotive nach einem Vorbild von Decauville stammt ebenfalls von Minitrains (oben).



Eine originale Drehschemellore von Minitrains und die Messingussteile für den Drehschemel und die Bremserbühne von Panier. Die hier jetzt nicht verwendeten „Trucks“ sind aber nicht verloren – sie konnten auf der Anlage als Dekoration aufgestellt werden, da sie im Betrieb nicht zum Einsatz kommen.



Deutlich detaillierter als das originale Bauteil ist die Traverse aus dem Bausatz von Panier, sie weist zudem seitlich abklappbare Rungen auf, wie sie beim Vorbild oft zu finden waren. Die Rungen werden noch mit einer feinen Kette verbunden, die auch aus dem Panier-Bausatz stammt. Das Gelände mit der Bremskurbel lässt sich ebenfalls ohne Probleme auf der Minitrains-Lore montieren. *Fotos: Bernd Irion*



nach Möglichkeit nicht zu viel kosten. So erinnerte ich mich, dass ich noch einige Bausätze der Drehschemelloren von Wolfgang Panier im Schrank liegen hatte. Diese Modelle sehen schon hervorragend aus und weisen eine feine Detaillierung auf. Für den Einsatz im Ausstellungsbetrieb kamen sie für mich aufgrund der absolut vorbildgerechten Kupplungen jedoch nicht wirklich in Frage ...

Also kam mir die Idee, die Modelle von Minitrains und Panier einfach miteinander zu kombinieren. Ich baute daher die Traverse von Panier laut Anleitung zusammen und steckte sie auf die Minitrains-Lore. Das sah schon sehr gut aus, allerdings wirkte jetzt das originale Gelände mit der Bremskurbel etwas grob. Also ersetzte ich es kurzerhand ebenfalls durch das entsprechende Messingussteil von Panier. Dank der Messingteile bringen die Modellchen auch ein klein wenig mehr Gewicht auf die Schiene, was der Betriebssicherheit zugutekommt.

Noch kurz zum Zusammenbau. Solch kleine Teile aus Messing klebe ich gerne mit Sekundenkleber – dies erscheint mir einfacher als Löten. Nachdem die Teile getrocknet sind, werden sie mit Spiritus entfettet. Beim Grundieren und Lackieren muss man allerdings vorsichtig sein. Es ist beim Lackieren immer besser, wenn man mehrere Durchgänge mit jeweils wenig Farbe sprüht. Dazu verwendete ich graue Grundierung aus der Dose von Tamiya (87026) sowie mattschwarze Farbe von Revell (Nr. 8). Zum Schluss erfolgte noch eine Alterung mit „Lederbraun“ (Nr. 84) und „Erdfarbe“ (Nr. 87) von Revell. Nun wünsche ich viel Freude beim Nachbauen! *Bernd Irion* 

Kurz + knapp

- Drehschemelloren (4 ungebremste)
Art.-Nr. 3002 € 29,90
- Drehschemelloren (4 gebremste)
Art.-Nr. 3102 € 38,10
- Drehschemelloren (2 gebremste, 2 ungebremste)
Art.-Nr. 3122 € 35,-
- Minitrains
www.minitrains.eu
- Bausatz Drehschemelwagen
Art.-Nr. 1911/09 € 29,90
- Panier
www.carocar.de
- erhältlich direkt

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 116
Kleine Stationen
Best.-Nr. 120 11618



MIBA-Spezial 117
**Verfeinern und
verbessern**
Best.-Nr. 120 11718



MIBA-Spezial 118
**Großer Plan für
kleine Bahn**
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119
**Landschaft mit
Landwirtschaft**
Best.-Nr. 120 11919



MIBA-Spezial 120
**Warten, pflegen,
verbessern**
Best.-Nr. 120 12019



MIBA-Spezial 121
**Nebenbahnen
Strecken, Bauten, Züge**
Best.-Nr. 120 12119



MIBA-Spezial 122
**Projekte mit
Pfiff**
Best.-Nr. 120 12219



MIBA-Spezial 123
Hochbauten
Best.-Nr. 120 12320

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-
A4-Format und über 180 Abbildungen,
je € 12,-



Auch als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und längst vergriffenen Bände
dieser Reihe gibt es als eBook unter
www.vgbahn.de/ebook
und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk
des AppStore und bei Google play für Android.

Die Spezialisten



Wer eine Modellbahn besitzt, macht auch Betrieb. Logisch. Aber orientiert sich dieser Betrieb auch an den Abläufen des Vorbilds? Schließlich stimmt an den Modelle jede Nietreihe, da sollte eine Zugfahrt auch mehr Sinn machen als nur vom Schattenbahnhof ans Tageslicht und zurück!

Horst Meier erläutert den vereinfachten Nebenbahnbetrieb und seine Adaption im Modell. Heiko Herholz beschreibt, wie der Betrieb beim Fremo organisiert wird – von den Grundzügen über die Fahrplanerstellung bis hin zum Ausstellen von Befehlen und der Abwicklung bei Schlüsseltechnologien. Wer es etwas einfacher haben möchte, könnte den Vorschlägen zu Farbcodes folgen, über die Horst Meier die Fahrziele seiner Güterwagen markiert. Und falls Sie nicht alles allein abwickeln, erläutert Ihnen Michael Weiß, welche Anlagengrößen wie viele Personen für eine sinnvolle Aufgabenteilung benötigen.

Wer also vorbildlichen Betrieb seiner Modellbahn anstrebt, findet in unserer neuen Spezialausgabe jede Menge Anregungen – ganz nach dem Motto: Mehr Wissen, mehr Spaß!

108 Seiten, Format A4, mehr als 200 Abbildungen, Klebebindung
Best.-Nr. 12012420 | € 12,-



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81-100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de





Abwechslungsreiche Belaubung für Büsche und Bäume

Realistische Blätter

Für die Gestaltung von Vegetation gibt es gutes Material in großer Auswahl. Heki hat sein Sortiment um Realistic Flor und Realistic Laub erweitert. Werner Rosenlöcher nutzt es als Bereicherung für eine abwechslungsreiche Flora.

Wie wohl die meisten Modellbahner warte ich immer wieder mit Spannung auf die neue MIBA-Messe-Ausgabe. Neben den vielen interessanten Neuheiten erweckte das neue Realistic Flor von Heki mein besonderes Interesse. Da ich sehr viel Freude am Planen und Bauen von Modellbahnanlagen habe, gehört für mich auch der Selbstbau von Gebäuden und die Gestaltung von Landschaft dazu.

Besonders das Erstellen von Büschen und Bäumen ist jedes Mal eine spannende Herausforderung. So möchte man doch gern dem natürlichen und abwechslungsreichen Erscheinungsbild der Vegetation so nah wie möglich kommen. Von den bekannten Zubehörherstellern wie z.B. Noch, Heki, mini-

Natur usw. werden viele verschiedene Materialien für die Gestaltung von Grünflächen, Buschwerk, Hainen und Wäldern angeboten. Einige davon eignen sich mehr oder weniger gut zum Erstellen von Büschen und Bäumen.

Ich nutze oft Baumrohlinge von Noch und Heki. Ebenso kommen auch Seemoos und selbst gefertigte Baumrohlinge aus Draht sowie Äste aus der Natur bei mir zum Einsatz. Als Belaubungsmaterial verwende ich gern das feine Blätterflor von Heki und das Baumlaub von Silhouette. Beim Belauben von Seemoos nehme ich ebenfalls das Blattmaterial von Noch und Heki sowie das der Modellbaum Manufaktur M. Grünig.

Das im Messeheft neu vorgestellte Realistic Laub von Heki machte auf den

ersten Blick einen guten Eindruck auf mich, sodass ich es gerne mal ausprobieren und mit den anderen Materialien vergleichen wollte. Ich war erstaunt, dass ich es im Heki-Shop sofort zum Angebotspreis von € 8,91 bestellen konnte. So orderte ich alle vier Sorten vom Realistic Flor (Art.-Nr. 15100 bis 15104) und das Realistic Laub (Art.-Nr. 15550 bis 15554) für je € 5,81. Nach drei Tagen lag das Material für die ersten Versuche auf meinem Basteltisch.

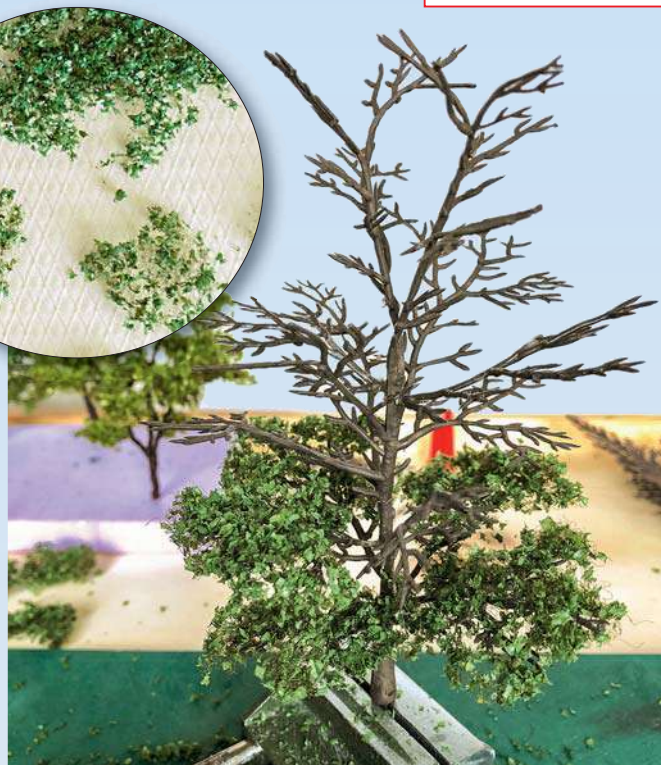
Das Material machte auf mich einen sehr guten Eindruck. Selbst wenn das Blattmaterial etwas groß ausgefallen ist und vielleicht auch sehr gut für Spur 0 geeignet ist, stellte ich zunächst ein paar Bäume und Büsche damit her. Für einen direkten Vergleich bastelte ich noch Bäume und Büsche mit den mir bereits bekannten Laubmaterialien von Silhouette und Heki. Hierfür kamen meine aus Draht gefertigten Baumrohlinge ebenso zum Einsatz wie die Kunststoffrohlinge von Heki.

Das Realistic Laub bringe ich mit Sprühkleber auf das Seemoos auf und für das Realistic Flor kommt der Tesa-Kleber zum Einsatz. Beim Gestalten der Bäume mit dem neuen Realistic Flor von Heki fiel mir auf, dass das Laub sehr fest und ausgiebig auf das Gewebe aufgebracht ist.



Das Realistic Flor wird in etwa 10 x 15 mm große Stücke zerteilt, die dann entsprechend ihrer Position auf dem Astwerk noch ein wenig auseinandergezogen werden – siehe rundes Bild.

Zum Aufkleben des Laubgewebes hat sich Tesa-Kleber bewährt. Er wird dünn auf die Ast- und Zweigbereiche aufgetragen, das Flor darauf positioniert und angepresst.



Zunächst schnitt ich das Laubgewebe in 10 bis 15 mm große Stücke. Das Laubgewebe lässt sich durch seine sehr gute Dehnbarkeit bestens verarbeiten. Die zugeschnittenen Stücke zupfte ich noch auf die gewünschte Ausdehnung. Dabei wird das Material zwangsläufig etwas lichter, was den Baum später weniger kompakt wirken lässt. Das vorbereitete Laubgewebe klebte ich mit Tesa-Kleber auf die Äste der Baumrohlinge.

So machen die im direkten Vergleich erstellten Büsche und Bäume mit dem neuen Heki-Material meines Erachtens

nach einen sehr guten Eindruck. Zur besseren Beurteilung habe ich bei meinem neuen Projekt einer großen H0-Anlage mit dem Thema Nebenbahn mit drei Bahnhöfen einen langen Hang bepflanzt. Dazu verwendete ich Bodendecker, Büsche und einigen Bäumen mit der Belaubung der verschiedenen Anbieter. Das Ergebnis ist auf der linken Seite zu sehen.

Meines Erachtens entsteht gerade durch die verschiedenen Materialien eine realistisch wirkende Vegetation, wie ich sie immer wieder in der Natur

entdecke. Es ist auch eine Frage des persönlichen Geschmacks, welche Belaubung man bevorzugt. Begrüßenswert ist es in jedem Fall, dass die Hersteller die Materialien ständig weiterentwickeln und versuchen, eine authentisch wirkende Flora zu einem erschwinglichen Preis zu produzieren.

Auch wenn, wie eingangs erwähnt, das Blattmaterial etwas groß erscheint, wirken die Bäume auf einer Anlage überzeugend. Hier spielt der Betrachtungsabstand eine wichtige Rolle.

Werner Rosenlöcher



Mit Abstand betrachtet ergänzen sich die verschiedenen Belaubungen zu einer abwechslungsreichen Begrünung. Für Einzelbäume im Vordergrund ist feines Blattwerk wie das von miniNatur ansprechender. Fotos: Werner Rosenlöcher



Eine bewegte Wippe für den H0-Spielplatz

Authentisch gewippt



Das Thema „Bewegte Welten“ erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Mit überschaubarem Aufwand lassen sich statische Szenerien mit kleinen Bewegungsabläufen beleben. Robert Stark beschreibt, wie er den Kinderspielplatz auf seiner H0-Anlage gekonnt belebt hat.

Eine Modellbahnanlage wird nicht unbedingt belebter, je mehr Züge fahren. Leben kommt auch mit einer authentischen Hintergrundbeschallung und durch bewegte Szenerien aller Art neben dem Bahndamm ins Spiel. Eine Bereicherung mit vielen Bewegungsmöglichkeiten bieten Spielplätze z.B. mit Plattformkarussells, Schaukeln und Kinderwippen.

Die Firma Busch bietet ein Spielplatzsortiment mit einer Kinderwippe an. Das erschien mir als gute Basis,

meine Idee mit der Wippe Wirklichkeit werden zu lassen. Die Kinderwippe sollte beweglich auf ein kleines Sperrholzblechchen montiert werden, um sie als Minidiorama in die Anlage integrieren zu können.

Verwendet habe ich das Set Spielplatz von Busch (Art.-Nr. 1485). Alternativ kann man auch vergleichbare Sets von Faller verwenden (Art.-Nr. 180576 bzw. 331767). Letzteres ist allerdings ausverkauft, aber eventuell noch bei dem einen oder anderen



Die Teile für die Wippe entstammen dem Bausatz „Spielplatz“ von Busch, die Kinder sind einem Faller-Bausatz entliehen.



Bewegung ins Spiel bringen das Servomodul und der Miniservo von Stärz. Das Servomodul ist auch als preiswerter Bausatz erhältlich.

Händler erhältlich. Für den Antrieb setzte ich das Servomodul Servo1 mit erweiterten Funktionen sowie Servo S02511 ein, beides von Stärz. Vom Busch-Spielplatz verwendete ich nur die Teile der Kinderwippe und aus den Sets von Faller die Kinder, die am besten auf den Wippbalken passen.

Im ersten Schritt schnitt ich mir ein 42 x 32 mm großes und 3 mm dickes Sperrholzbrettchen zu und sägte mit der Laubsäge einen Schlitz hinein. Auch die Wippenbockgrundplatte erhielt einen Schlitz, durch den ich später den „Stelldraht“ vom Wippbalken zum Servoarm hindurchführte. Der Wippbalken erhielt noch eine Achse.

Die Wippenbockgrundplatte leimte ich mit Holzleim auf die Oberseite des Sperrholzbrettchens. Ein ebenso dickes Kartonstück wie die Wippenbockgrundplatte diente zum Auffüttern, um das Niveau der Spielplatzfläche zu erreichen.

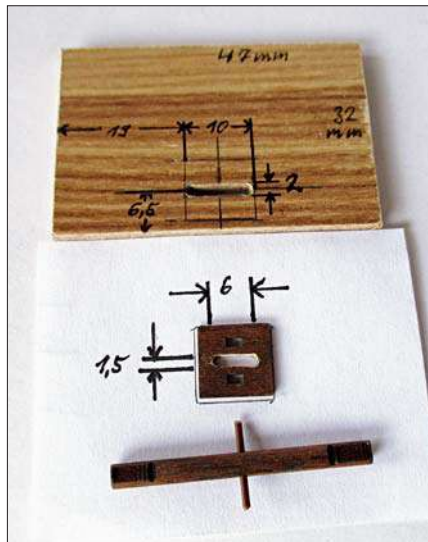
Die optimale Servoposition

Den Servoarm kürzte ich zunächst auf einer Seite, da nur eine Seite benötigt wird. Im nächsten Schritt sollte das Servo mit zwei kleinen Holzklötzchen unter dem Sperrholzbrettchen befestigt werden. Die Befestigungsklötzchen schränken bei paralleler Ausrichtung des Servos zum Schlitz den Drehwinkel des Servos ein. Daher habe ich ihn im 60°-Winkel zum Schlitz ausgerichtet, wie es auf den nebenstehenden Bildern zu sehen ist.

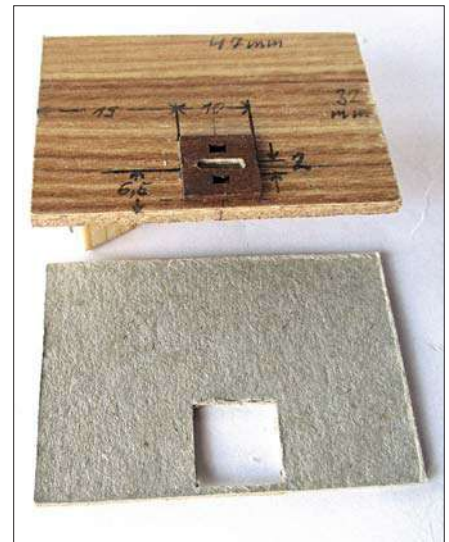
Die genaue Position des Servos ergibt sich aus der rechtwinkligen Stellung des Servoarms zur Bewegungsrichtung des Wippbalkenstelldrahts. Das äußere Loch vom Servoarm nimmt den Stelldraht auf. Daraus ergibt sich die Position der Servowelle.

Damit die Servohalterungen (Holzklötzchen) in korrekter Position angeleimt werden konnten, befestigte ich zunächst die Klötzchen mit den beiliegenden Schrauben am Servo. Mit Holzleim bestrichen leimte ich die Klötzchen mit dem Servo so auf das Sperrholzbrettchen, dass die Servoachse auf die zuvor aufgezeichnete Position zeigt (siehe nebenstehende Bilder). Mit Wäscheklammern fixierte ich noch die Holzklötzchen bis zum Abbinden des Leims (siehe Bild auf Seite 84 oben).

Der Drehbereich des Servos musste auch noch bestimmt werden. Er beträgt etwa 90-120° und soll sich mit dem Drehbereich, der zum Anlenken



Auf der Sperrholzplatte wird der notwendige Schlitz für die Bewegung angezeichnet.

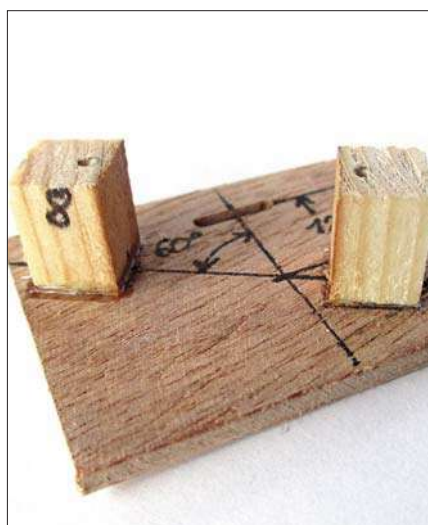


Um den aufgeklebten Lagerbock der Wippe zu tarnen, wird mir Pappe aufgefüttert.



Die Arme der „Faller-Kinder werden noch an die Positionen der Haltegriffe angepasst. In der Mitte schaut der Mitnehmerdraht aus der Wippe, der in den Servoarm eingreift.

Mit eingesetzter Wippe werden die Positionen für die Autoreifen ebenso markiert wie die Kahlstellen in der Wiese.



Damit sich der Servoarm ungehindert bewegen kann, wird der Servo im 60°-Winkel montiert.



Durch die um 60° verdrehte Montage des Servos stößt der Servoarm nicht an das rechte Holzklötzchen.



Bis zum Abbinden des Holzleims werden die Holzklötzchen mit Klammern fixiert und auf das Sperrholz gepresst. Der Druck der Wäscheklammern beim Fixieren der Holzklötzchen verbessert zudem die Qualität der Leimstelle.

des Wippenhebels benötigt wird, decken. Deshalb stellte ich zunächst die Mittelstellung des Servo ein (siehe Bild unten). Mit dem Programmiergerät für Servodecoder wird der angeschlossene Servo auf Mittelstellung (Werkseinstellung) gefahren. Nun steckte ich den Servoarm im 60°-Winkel auf die Achse und arretierte den Arm mit einer Schraube.

Feinarbeiten an der Wippe

Der Wippbalken bedarf noch der weiteren Bearbeitung und Feingestaltung. Die „Faller-Kinder“ müssen noch einer kleinen „Armkorrektur“ unterzogen werden. Sie sollen sich später an den Wippbalkengriffen, die aus den zweckentfremdeten Sitzflächen entstanden sind, festhalten. Sekundenkleber fixiert Kinder und Haltegriffe an ihrer endgültigen Position.

Damit der Servo seine Bewegung übertragen kann, erhält der Wippbalken einen Federstahldraht. Dazu bohrte ich mit einem 0,3-mm-Bohrer ein

Loch in die Mitte des Wippbalkens und klebte den Draht ein.

Einer der letzten Schritte ist die Gestaltung der Spielfläche. Unter den Endpunkten des Wippbalkens waren meist Autoreifen zur Wippdämpfung im Boden eingelassen. Auch wiesen die Rasenflächen darunter kahle Stellen auf. Um Reifen und Kahlflächen exakt unter dem Ende des Wippbalkens zu positionieren, zeichnete ich die entsprechenden Stellen durch Kippeln der Wippe an. Die Begrünung erfolgte mit Wiesenflor. Die kahlen Stellen gestaltete ich mit feinem Sand.

Die letzte Bastelarbeit ist die Montage des Wippbalkens mit den Faller-Kindern auf dem Dioramenbrettchen. Die beiden Lagerböcke werden hierbei in die beiden Aussparungen der Wippenbockgrundplatte, die sich unter der Grasmatte befindet, eingeklebt.

Programmierung der Wippe

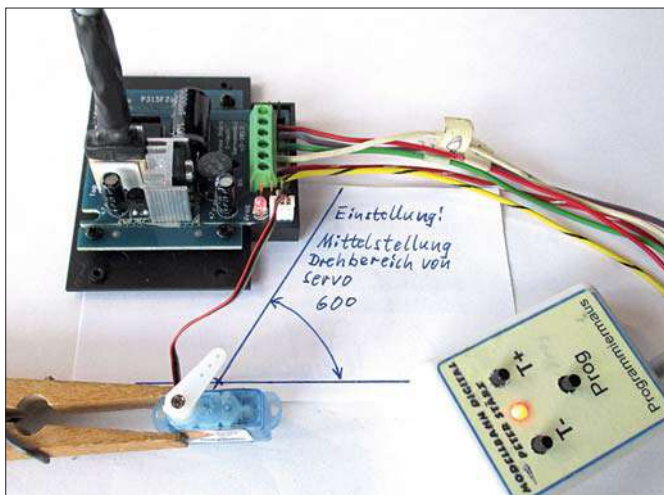
Zu guter Letzt richtete ich den Bewegungsablauf der Wippe ein. Dazu ver-

Kurz und knapp

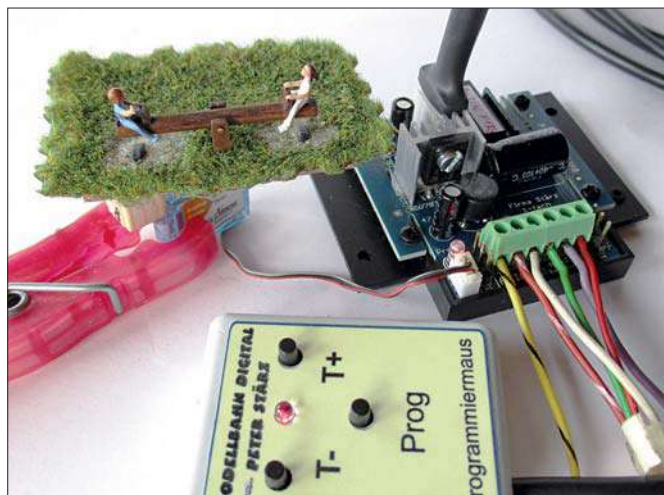
- Spielplatz
Art.-Nr.: 1485
Baugröße: H0
€ 12,99
- Busch
<https://www.busch-model.info>
erhältlich im Fachhandel
- Servomodul Servo-1X Z
Art.-Nr.: 585 (Fertigmodul)
€ 21,95
- Servo S02511
Art.-Nr. 52
€ 8,90
- Firma Stärz
<https://www.firma-staerz.de>
erhältlich direkt

band ich Servo und Programmiermaus mit dem Servodecoder. Mit der „Prog.“-Taste der Programmiermaus aktivierte ich die Stellungsvorgabe der Servopositionen und stellte Mittelposition, Endposition 1 (Faller-Kind blau unten), Wippmodus, Endposition 2 (Faller-Kind weiß unten), Wippgeschwindigkeit ein. Es können auch unterschiedliche Wippgeschwindigkeiten, variable Wipppausen und der Endabschaltmodus der Reihe nach vorgegeben bzw. eingestellt werden. Mit diesen Einstellungsvarianten wirkt das Wippen der Faller-Kinder sehr authentisch und ist weit entfernt von einer monotonen Pendelbewegung.

Zum Schluss integrierte ich das Mini-diorama mit der Kinderwippe in den Spielplatz der Modellbahnanlage. Nun warten weitere Spielgeräte auf eine Belebung. **Robert Stark** 



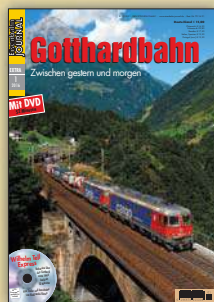
Der Servoarm wird bei Mittelstellung des Servos im 60°-Winkel auf die Servoachse gesteckt und festgeschraubt.



Mithilfe der Programmiermaus werden im Servomodul u.a. die Endlagen, Wippgeschwindigkeit und -pausen eingestellt.

DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB+DR: 1990 bis 1993
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802



Harz
Best.-Nr. 701901



Baureihe 120
Best.-Nr. 701902

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



Rügen ist die flächengrößte Insel in Deutschland. Die erste normalspurige Eisenbahn, von Altfähr nach Bergen, wurde 1883 gleichzeitig mit der Eisenbahnfahrverbindung Stralsund–Altfähr eröffnet und bald bis Saßnitz verlängert. Das Netz der schmalspurigen Rügenschienen Kleinbahnen wuchs zwischen 1895 und 1899 auf eine Länge von fast 100 km. Zwischen Putbus und Göhren verkehren auch heute noch ausschließlich Dampfzüge. Seit 1909 pendeln Eisenbahnfahrzeuge auf der „Königslinie“ Saßnitz–Trelleborg (Schweden). Nun fahren auch D-Züge über die Insel. Ein Meilenstein war die Eröffnung des Rügendamms im Jahr 1936, über den ebenso in einem eigenen Kapitel berichtet wird wie über den in den 1980er Jahren gebauten Eisenbahnfahrhafen Mukran. Berühmte internationale Schnellzüge auf Rügen werden vorgestellt, ein weiteres Thema ist der sehr abwechslungsreiche Lokomotiveinsatz auf den Normalspur- wie auch den Schmalspurgleisen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Der Rasende Roland – Schmalspur-Romantik auf Rügen“ aus der RioGrande-Videothek (Laufzeit 50 Minuten)

Best.-Nr. 702001 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn



Siemens-Vectron DE der Baureihe 247 von Tillig in TT

Diesel-Vectron in TT

Nach der Elektrovariante des Vectron aus dem Hause Siemens hat Tillig 2019 zu seinem 25-jährigen Bestehen die dieselelektrische Version als Modell mit Jubiläumsdekor herausgebracht. Nun folgt mit 247 907 der InfraLeuna das erste Modell nach realem Vorbild. Sebastian Koch stellt den Neuling vor.

Um den Markt an Dieselloks bedienen zu können, hat Siemens in seiner Vectron-Familie auch eine dieselelektrische Variante. Vom Antriebsstrang und dem Fahrwerk basiert diese aber auf der Vorgängerbaureihe dem Euro-Runner. Aus der Vectron-Plattform stammen die Endführerstände

und die crashoptimierten Rahmenenden. Somit ist die dieselelektrische Baureihe 247 etwa einen Meter länger als ihre rein elektrischen Verwandten. Die Drehgestelle besitzen einen kürzeren Achsstand und die Räder einen geringeren Durchmesser. Unter diesen Gegebenheiten ist die Umsetzung der

Diesellok im Modell keine Formvariante, sondern in weiten Teilen eine Neukonstruktion. Tillig verwendete die Lokfronten und die Pufferbohlen weiter. Lokkasten und Dach wurden neu konstruiert.

Alle Luftöffnungen in den Seiten und der große Lüfter auf dem Dach entsprechen dem Vorbild. Die Drehgestellblenden wurden ebenfalls neu konstruiert, die Drehgestelltechnik basiert aber weiterhin auf dem E-Vectron. Um der Länge gerecht zu werden, erhielt die 247 einen neuen Rahmen aus Zinkdruckguss, in dem der bekannte Antrieb mit Mittelmotor und angepassten Kardanwellen zu finden ist. Die Platine ist unverändert und trägt eine Next18S-Schnittstelle. Bei Verwendung eines passenden Sounddecoders kann man den Lautsprecher bequem auf der Hauptplatine anlöten. Der Lautsprecher findet im Tank Platz.

Als erstes konkretes Vorbild hat Tillig die 247 907 gewählt, die 2017 fabrikneu zur InfraLeuna ging und dort seither hauptsächlich vor Kesselwagen-



Für die dieselelektrische Vectron-Version musste das Dach neu konstruiert werden. Am hinteren Ende der Lok ist der Lüfter angeordnet. Der Blick fällt auf das große Lüfterrad und die darüberliegende Abdeckung. Das Lüfterrad ist ein separates Kunststoffteil. Die Abdeckung ist transparenter Kunststoff, der mit der feinen Gitterstruktur bedruckt und von oben eingesetzt ist. Das Typhon ist ebenfalls separat angesetzt. In der Lokmitte befindet sich der Aufsatz für den Schalldämpfer und die Abgasöffnungen.

Messwerte BR 247

Gewicht Lok:	167 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	65 g
30‰ Steigung:	54 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	148 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	160 km/h bei 13,1 V
V _{min} :	ca. 3,0 km/h bei 2,1 V
NEM zulässig:	224 km/h bei 17,2 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max} :	78 mm
aus V _{Vorbild} :	107 mm
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	12,5 mm
Länge:	8 mm
Art.-Nr. 04820:	€ 183,90

Ganzzügen im Einsatz steht. Das Vorbild trägt eine farbenfrohe, sehr aufwendige Beklebung. Tillig hat seine Lok lackiert und die Grafik an der Seite aufgedruckt. Der Druck besitzt die korrekte Farbe und ist gestochen scharf. Unter seitlichem Lichteinfall erzeugen die einzelnen Pigmente einen anderen Glanzeffekt als die übrigen Flächen auf der Lok. Die obere Kante des Vorbildes ist in einem sehr hellen Silber lackiert, Tillig wählte hier Weiß.

In den 2020er-Neuheiten hat Tillig bereits weitere Farbvarianten angekündigt. Seit 2010 wurden neun Loks gebaut, die mitunter auch schon verschiedene Nutzer hatten. Bis Ende 2019 liefen vier Loks bei DB Cargo. Neben der InfraLeuna setzen heute auch Autozug Sylt (247 908 und 909), Rail Transport Service (902 und 903) und Stern & Hafferl in Österreich (905) auf den dieselelektrischen Vectron.

Das TT-Modell hat solide Fahreigenschaften, die im Geschwindigkeitsbereich des Vorbildes liegen. Die beiden Schwungmassen sorgen für einen gu-

Die 247 besitzt im Vergleich zur elektrisch betriebenen Variante einen etwas längeren Rahmen aus Zinkdruckguss. Die Platine und das Antriebskonzept hat Tillig übernommen. Lediglich die Kardanwellen wurden an die neue Länge angepasst. Die stirnseitige Beleuchtung erfolgt über kleine Platinen unter den Führerständen, das obere Spitzenlicht ist auf der Hauptplatine verbaut. Die Löt pads in der Lokmitte und die seitliche Aussparung im Rahmen sind für die Anschlussdrähte eines Lautsprechers vorgesehen. *Fotos: sk*

Maßtabelle BR 247 in TT von Tillig

	Vorbild	1:120	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	19 975	166,5	166,5
Länge über Rahmen (inkl. Verzehrelemente):	19 425	161,9	161,9
Puffermaße			
Pufferlänge:	275	2,3	2,3
Puffermittenabstand:	1 750	14,6	14,7
Pufferhöhe über SO:	1 040	8,7	8,8
Pufferteller:	550 x 340	4,6 x 2,8	4,6 x 2,8
Höhenmaße über SO			
Dachscheitel über Führerstand:	3 894	32,4	32,3
Dachhaube in Lokmitte:	4 223	35,2	30,9
Breitenmaße			
Lokkasten:	3 024	25,2	24,5
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	13 500	112,5	114,7
Drehzapfenabstand:	10 800	90,0	90,4
Drehgestell-Radstand:	2 700	22,5	24,3
Raddurchmesser:	1 100	9,2	10,5
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)			
Radsatzinnenmaß:	—	10,2 _{+0,2}	10,4
Spurkranzhöhe:	—	0,5 _{+0,5}	0,7
Spurkranzbreite:	—	0,6 _{+0,1}	0,6
Radbreite:	—	2,3 _{+0,2}	2,2

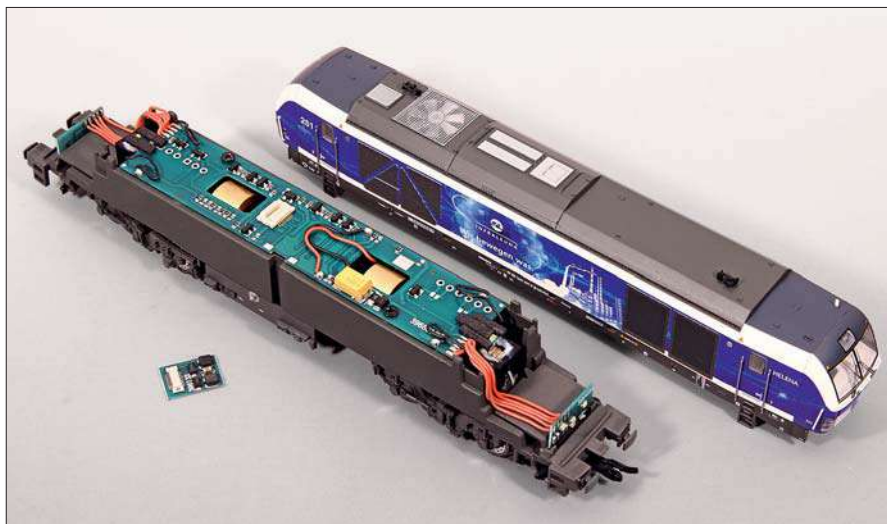
An den Drehgestellblenden – sie wurden gemäß dem Vorbild neu konstruiert – sind alle Details angraviert. Der Achsstand entspricht allerdings dem E-Vectron.



ten Auslauf, und zwei Haftreifen an den beiden inneren Achsen erzeugen ausreichend Traktion.

Durch Neukonstruktion der Dachsektion ist mit überschaubarem Aufwand in Zukunft auch der neue Dual-Mode-Vectron realisierbar, der sich beim Vorbild gerade in der Zulassung befindet.

Fazit: Mit der 247 hat Tillig ein modernes Modell geschaffen, welches gute Fahreigenschaften und ein aufgeräumtes Innenleben besitzt. Der Lokkasten ist filigran und fehlerfrei detailliert. Aus Kostengründen ist man verschmerzba-re Kompromisse bei den Drehgestellen eingegangen. *sk* 



Die Dampflokomotiven des Bw Reichenbach (Vogtland)

Rainer Heinrich

192 Seiten mit 242 Fotos und historischen Abbildungen, 100 Tabellen und vier Gleisplänen; Festeinband im Hochformat 21 x 28 cm; € 37,50; Verlag Dirk Endisch, Stendal

Rainer Heinrich ist weder Lesern der MIBA und des EJ noch treuen Bücherkunden des Hauses VGB ein Unbekannter. Erstere überzeugte er mit seinem exzellenten Gastbeitrag „Bekohlung auf sächsischen Schmalspurbahnen“ in dem Bestseller „Lokstationen“ (2017); Letztere begeisterten er und Dietmar Franz mit dem Werk „Die Schmalspurbahn Gera-Pforten-Wuitz-Mumsdorf“, das die VGB gemeinsam mit dem Klartext Verlag 2018 herausbrachte.

Dass er sich mit seiner Monographie über die Dampfloks des einst sehr bekannten Bahnbetriebswerks Reichenbach an Dirk Endisch wandte, geschah aus zweierlei Gründen: Zum einen ging der Stendaler Verlag bei Themen dieses Anspruchs endgültig zu Buchpublikationen im Großformat über, zum anderen wusste Rainer Heinrich sein reichhaltiges Fakten- und Fotomaterial beim Reichsbahn- und Dampflokspezialisten Dirk Endisch in bester Obhut.

Das Bw Reichenbach gehörte zu den größten Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn. Lokomotiven aus Reichenbach sah man in Leipzig und Zwickau ebenso wie in Hof und Chemnitz, mithin in Karl-Marx-Stadt und Dresden. Unter den zahlreichen Maschinen glänzten vierfach gekuppelte Dampflokgiganten wie die als „Sachsenstolz“ bekannte Baureihe 19⁰ und die schnelle 22 ebenso wie die schwere 44 und die unverwüstliche 58. Dabei war Reichenbach eigentlich keine Schnellzugmetropole, hatten in dieser Dienststelle neben großen Güterzugmaschinen doch auch Tenderloks wie die Baureihen 65¹⁰, 75⁵, 86, 91³⁻¹⁸ und 94²⁰ lange Zeit ihr Auskommen. Ob nun sächsische oder preußische Gattungen, Einheits-, Reko- oder Neubaumaschinen: In Reichenbach kannte man sie alle, last not least die merkwürdigen Fairlies der meterspurigen Rollbockbahn Reichenbach-Oberreinsdorf.

Was wohl die wenigsten wissen: Als erste Dienststelle der Reichsbahn vollzog das Bw Reichenbach offiziell am 30. Mai 1967 den Traktionswechsel

von Dampf- auf Dieselmotoren. Im Westen (oder besser gesagt im Süden, konkret im oberfränkischen Hof) bemerkte man diese Zäsur an einer akustischen Eigentümlichkeit: Am Schnellzug aus der DDR kam nun statt der 22 nicht nur die formschöne V 180 nach Bayern, sondern ab und an auch ein wummern- des Ungeheuer, das sich (um der Verwirrung die Krone aufzusetzen) auch noch V 200 nannte! Letztere hatte nämlich in Reichenbach über Nacht die Baureihe 44 abgelöst.

22 Dampfloksbaureihen prägten die Reichenbacher Lokomotivgeschichte und der Autor weiß von jeder viel zu berichten – immer und überall hochpräzise, historisch kenntnisreich, technisch versiert und so detailverliebt, wie man ihn in der Szene kennt. Auch seine sprichwörtliche Sammelwut fiel bei Dirk Endisch auf fruchtbaren Boden; der Verleger verzichtet offenbar eher auf einen allzu hohen Buchpreis als auf nur ein historisches Foto: Mehr als 200 Abbildungen machen dieses Werk für jeden Heimat- und Eisenbahnfreund unverzichtbar.

Franz Rittig

Eheim und die Trolleybusse. Epoche Modellautoheft 13

Klaus Peter Huschka, Dieter Käßer, Ernst Plattner

64 Seiten mit über 200 Farb- und etwa 50 Schwarzweißfotos sowie zahlreichen historischen Faksimiles und Montageabbildungen; Heftbroschüre in Klammerbindung im Format DIN A4; € 20,00; Ernst Plattner, Mannheim

Mit dieser speziellen Publikation erhält der Leser als erstes Heft in der Modellauto-Reihe eine monothematische Veröffentlichung, die sich ausschließlich und hochkonzentriert der wohl etwas rätselhaften Persönlichkeit Gunther Eheims und der Geschichte seiner Trolleybus-Konstruktionen (für die Modellbahn) widmet. Von den Patenten, die diese Entwicklung begleiteten über die Unternehmensgeschichte bis hin zu den Serienmodellen und ihren technischen Details konnten die Autoren das außergewöhnliche Thema auf insgesamt 64 Seiten nahezu erschöpfend aufarbeiten. Geradezu erstaunlich wirkt die Fülle historischer Fotos, Bau- und Montageanleitungen sowie historischer Werbeanzeigen.

Bei alledem haben die Autoren der naheliegenden Versuchung einer allzu

engen Sicht auf das Thema Trolleybusse und Modellbahn widerstanden: Der Leser erhält hier und da auch Einblicke in die frühe Modellbahngeschichte des bundesdeutschen Wirtschaftswunders und begegnet dabei zahlreichen alten Bekannten, die als Pioniere jener Zeit gelten dürfen – etwa Artur Braun und Erich Fischer, Franz Müller und Eberhard Seuthe. Peripher taucht sogar die MIBA auf.

Ein nicht geringer Wert dieser Publikation liegt in der Ausführlichkeit, mit der Konstruktionen, Aufbauvarianten und Funktionsweisen der motorisierten Eheim-Trolleybusse in zahllosen Farbfotos und ausführlichen, detaillierten Verbaldarstellungen gezeigt und beschrieben werden.

Franz Rittig

Rangieren – aber richtig. Beim Vorbild und im Modell

Otto O. Kurbjuweit

144 Seiten mit etwa 225 Farb- und 15 Schwarzweißfotos sowie 150 Gleisplänen und Rangierskizzen; Festeinband im Format 25,3 x 29,8 cm; € 29,95; VGB Verlagsgesellschaft und Klartext Verlag Fürstenfeldbruck/Essen

Alle, die gern rangieren, fragt Otto O. Kurbjuweit gleich zu Beginn: „Wie? So ganz spontan? Out of the blue?“ Denn so, genau so, denken sich das manche offenbar. Nicht allerdings Otto O. Kurbjuweit, der sofort argumentiert, „dass das mit dem Rangieren nicht genau so einfach geht, out of the blue.“ Und warum nicht? Wer das wissen will, kommt an dem neuen Werk des Modellbahners und Sprachjongleurs nicht vorbei.

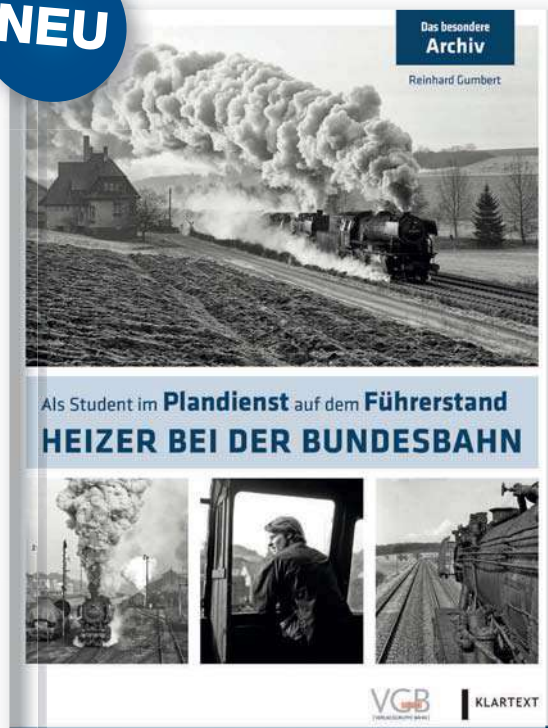
Otto O. Kurbjuweit, kurz OOK, hat sich bereits in zahlreichen Veröffentlichungen als Modellbahn-Betriebsspezialist profiliert, mithin auch als Rangierleiter qualifiziert – wohl wissend, wie echter Rangierspaß entstehen kann. Nämlich dann, meint OOK, wenn man den Regeln und Logiken des Vorbilds folgt. Denn was sollen oder wollen Rangiermanöver, die der Realität widersprechen? Es gilt also, Grundsätze und Regeln zu beachten; nur sie geben Auskunft, was, warum, wann und wie zu tun (und übrigens auch zu lassen) ist.

Dieses Buch schaut auf das Vorbild, um zu sehen, wie es der Modellbahner machen sollte. Am Ende steht Spaß wie bei einem Strategiespiel – denn nichts anderes ist ja das Rangieren auf der Modelleisenbahn.

Franz Rittig

DAS BESONDERE *Archiv*

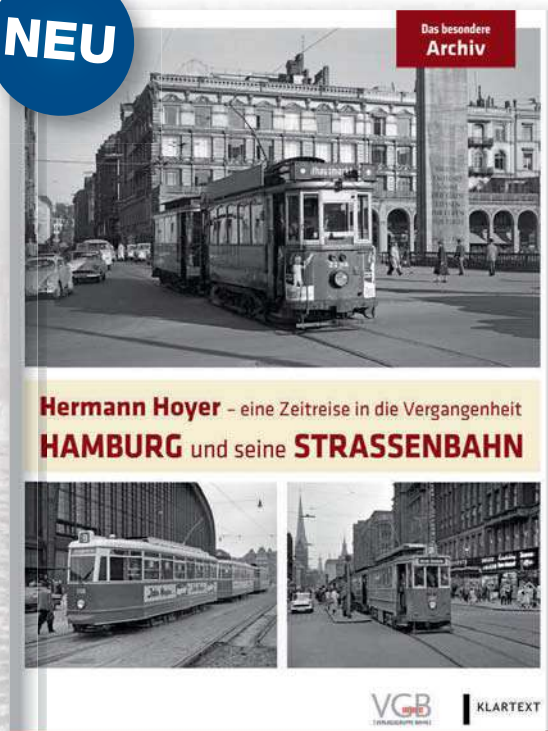
NEU



Als die Dampflokomotive Anfang der 1970er Jahre bei der DB eine letzte kurze Blütezeit erlebte, erfüllte sich für so manchen jungen Dampflokomotorenfreund völlig unerwartet ein großer Traum: Lokheizer in den letzten Dampflokomotivhochburgen zu werden. Reinhard Gumbert, der schon früh sein Herz an die Dampflokomotive verloren hatte, nutzte die Chance und begann im Jahre 1972 einen Heizer-Lehrgang. Es folgten zwei aufregende Jahre auf zahlreichen markanten Dampflokomotivtypen wie den 01.10 und 23ern, den Güterzugloks der Baureihen 44 und 50 und auch auf den kleinen Tenderloks der Baureihe 64. Ein Schwerpunkt lag dabei im Raum Lauda/Heilbronn. Freuen Sie sich auf so aufregende und spannende Kapitel wie „023 074 – Mistbock, alter!“ „Auf dem Führerstand von 012 082 vor D 820 Hamburg – Sylt, „Jetzt wird’s in Prrrrriiesdooorf wieder Nacht...“, Mit Geiers Karl auf dem „Fischzug“.

192 Seiten, Hardcover-Einband,
Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 300 Aufnahmen
Best.-Nr. 582011 | € 39,95

NEU

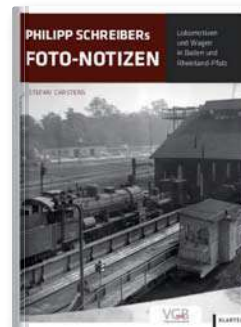


Hermann Hoyer gehörte zu den Eisenbahnfreunden der ersten Stunde. Allerdings legte er den Fokus anders als die meisten Hobbyeisenbahner nicht auf Lokomotiven, sondern auf Straßenbahnen und Reisezugwagen. Lange Zeit war er für viele Modellbahnhersteller der Berater schlechthin, wenn neue Wagenmodelle gefertigt werden sollten.

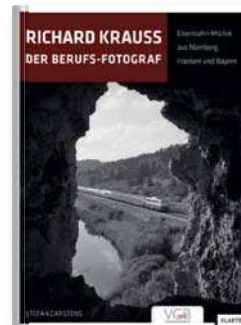
Die wahren Schätze sind aber seine Hamburger Straßenbahnfotos – aufgenommen in den 50er- bis 70er-Jahren: lebendige Straßenszenen, die den Betrachter fesseln und schlagartig in die Vergangenheit zurückversetzen.

Stefan Carstens hat aus diesem einzigartigen Fundus ein Buch über die Wirtschaftswunderzeit in Hamburg zusammengestellt, das sich nicht nur an Straßenbahnfreunde wendet, sondern vor allen Dingen an alle, die wie er im Hamburg der Nachkriegszeit aufgewachsen sind oder die wissen wollen, wie ihr Umfeld damals ausgesehen hat.

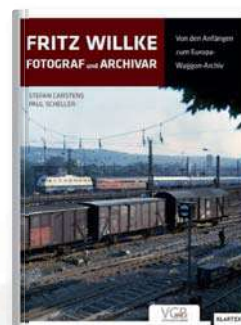
208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mehr als 320 historische Farb- und Schwarzweißbilder
Best.-Nr. 582001 | € 39,95



**Philipp Schreibers
Foto-Notizen**
Best.-Nr. 581403
€ 29,95



**Richard Krauss
Der Berufs-Fotograf**
Best.-Nr. 581732
€ 29,95



**Fritz Willke –
Fotograf und Archivar**
Best.-Nr. 581515
€ 29,95



**Klaus Gerke
Von Soest nach
Westerland**
Best.-Nr. 581921
€ 39,95



Moderner Diesel im Retro-Design

▲ Anlässlich des dreißigjährigen Bestehens der Märklin-Händler-Initiative (MHI) erscheint das Modell der Baureihe 247 als Sonderreihe in einer originellen Variante. Die Diesellok erhielt dazu eine Lackierung, die sich am klassischen Design der V 200 orientiert – auch die Beschriftung als „V 247 030“ hätte in der Epoche III so aussehen können. In technischer Hinsicht entspricht die Lok dem schon bekannten Modell der Vectron DE.

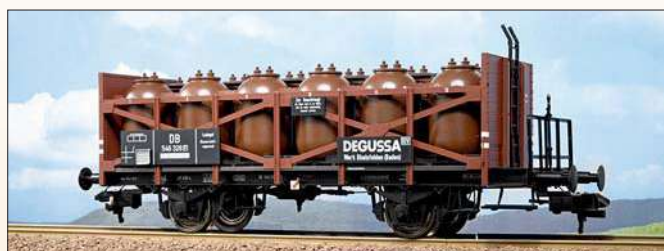
Märklin • Art.-Nr. 36292 • € 230,-

• erhältlich in den MHI-Fachgeschäften

Ellok für die S-Bahn

▲ Das Modell der BR 111 wird von Märklin in der Ausführung als S-Bahn-Lok angeboten; Betriebszustand und Beschriftung entsprechen dem Zustand um 1995. Die Lok ist mit einem mfx-Decoder mit diversen Sound- und Lichtfunktionen ausgestattet, die Einholm-Pantographen lassen sich digital gesteuert heben und senken.

Märklin • Art.-Nr. 37313 • € 339,99 • erhältlich im Fachhandel



Säuretransport auf großer Spur

▲ Der Säuretopfwagen mit Bremserbühne ist von Märklin als Modell in der Baugröße 1 erhältlich. Das Vorbild war als Privatwagen der Degussa zum Transport von Wasserstoffsuperoxid bei der DB eingestellt; Beschriftung und Lackierung entsprechen der Epoche III.

Märklin • Art.-Nr. 58724 • € 299,90 • erhältlich im Fachhandel



Mit Tillig durch die Nacht in TT

▼ In der Baugröße TT sind bei Tillig Schlaf- und Liegewagen der Bauart Y/B nach dem Vorbild der PKP erschienen; Lackierung und Beschriftung der beiden Modelle entsprechen der Epoche V.

Tillig • Art.-Nr. 16404 (Liegewagen) • € 57,90 • Art.-Nr. 16737 (Schlafwagen) • € 57,90 • erhältlich im Fachhandel

Knochenrüttler in TT

▼ Beckmann TT hat wieder ein Dampflokomotivmodell zur Produktionsreife geführt; das Vorbild der preußischen T 8 war auch unter dem Spitznamen „Knochenrüttler“ bekannt. Die Lok besteht weitgehend aus Metall mit zahlreichen separat angesetzten Teilen und wird von einem Glockenankermotor angetrieben. Sie besitzt eine Plux16-Schnittstelle, die Laternen sind beleuchtet. In der nächsten Ausgabe der MIBA werden wir das Modell ausführlich vorstellen. Foto: RI

Beckmann TT • Art.-Nr. 1010 800 • € 289,00 • erhältlich im Fachhandel • www.beckmannTT.de





Nahverkehr modern und klassisch in H0

▶ In der attraktiven blauen Sonderlackierung der Gäubodenbahn ist der Dieseltriebzug der Baureihe 628.4 der DB AG unterwegs. Das H0-Modell von Roco ist in der Gleichstromversion mit PluX22-Schnittstelle sowie digitalisiert mit Sounddecoder erhältlich; die Wechselstromausführung mit Sound ist ebenfalls verfügbar.

Als Ergänzung zum Set 74184 mit vierachsigen Umbauwagen der Epoche IV erschien außerdem der B4yg mit anderer Wagennummer.

Roco • Art.-Nr. 72076 (DC) • € 284,90 • Art.-Nr. 72077 (DCC mit Sound) • € 369,90 • Art.-Nr. 78077 (AC) • € 369,90
• Art.-Nr. 74576 (B4yg) • € 49,90 • erhältlich im Fachhandel

Kesselwagen mit Bauchbinde in H0

▶ Der kleine zweiachsige Gaskesselwagen von Roco ist als Privatwagen der VTG bei der DB eingestellt, seine Beschriftung entspricht der Epoche IV. Der auffällige orangefarbene Streifen – obligatorisch für Gaskesselwagen – wirkt auch im Modell als Hingucker.

Roco • Art.-Nr. 76511 • € 15,95 • erhältlich im Fachhandel



Wahlweise verwendbarer Wagen in H0

▶ Wiederaufgelegt wurde der seinerzeit beim Vorbild sogenannte „Fakultativwagen“, der wahlweise als Personen- und als Güterwagen eingesetzt werden konnte. Das Modell aus dem ehemaligen Fleischmann-Sortiment trägt die Beschriftung der K.P.E.V. der Epoche I. Roco • Art.-Nr. 76409 • € 39,90 • erhältlich im Fachhandel

Messwagen für Mittelleiter

▶ Der Messwagen von Piko (mehr dazu ist in MIBA 12/2017 zu finden) ist nun auch für das Mittelleitersystem von Märklin erhältlich. Mit ihm ist es möglich, eine Anlage zu vermessen; in Verbindung mit einer Handy-App oder einem PC können die Messdaten per WLAN übertragen werden.

Piko • Art.-Nr. 55060 • € 209,99
• erhältlich im Fachhandel

Hölzerne Prellböcke in H0

▶ Der Bausatz von Busch enthält zwei Prellböcke. Sie bestehen aus gelaserten mdf-Teilen und werden mit Bohlen nachbildungen aus Sperrholz verkleidet. Die auf dem Bild sichtbar querverlaufende Holzstruktur wird beim Serienmodell noch vorbildgerecht in Längsrichtung der Bohlen liegen. Foto: bk

Busch • Art.-Nr. 1395 • € 15,95
• erhältlich im Fachhandel





Güterzug-Ellok mit Sound in N

Das Modell der oft auch als „Deutsches Krokodil“ bezeichneten schweren Güterzug-Ellok E 94 wurde von Fleischmann nun auch mit einem bereits eingebauten last-geregelten Sounddecoder ausgeliefert. Die Lok kommt dabei ohne Zierstreifen mit der DB-Beschriftung für die Epoche IV, ansonsten entspricht das Modell in technischer Hinsicht der analogen Ausführung.

Fleischmann • Art.-Nr. 739489 • € 270,90 • erhältlich im Fachhandel

Diesellok BR 118 der DR in N

Das Modell der im vergangenen Jahr als Neukonstruktion von Fleischmann vorgestellten Diesellok der DR-Baureihe 118 ist jetzt in der sechsachsigen Version mit einfacher „Bauchbinde“ und eckigem Türausschnitt erhältlich. Das Modell ist mit einem bereits eingebauten lastgeregelten Decoder mit Henning-Sound ausgestattet.

Fleischmann • Art.-Nr. 721371 • € 259,90 • erhältlich im Fachhandel



Panne und Bahnpolizei in H0

Busch widmet sich in seinen Kleindioramen gerne Außergewöhnlichem – der VW Passat Variant steht mit Motorbrand am Straßenrand, der Fahrer versucht zu löschen. Den Variant gibt es zudem als Dienstfahrzeug der Bahnpolizei. Fotos: bk Busch • Art.-Nr. 7881 (Motorbrand) • € 18,99 • Art.-Nr. 48117 (Bahnpolizei) • € 14,49 • erhältlich im Fachhandel



Ziviler Kübelwagen in H0

Als Formneuheit ist bei Busch der VW 181 mit geschlossenem Verdeck erschienen. Zuerst war das Vorbild des kleinen Geländewagens zwar ausschließlich für die Bundeswehr hergestellt worden, hielt später aber auch Einzug ins Zivilleben. Busch • Art.-Nr. 52702 • € 14,49 • erhältlich im Fachhandel



Neuer Antrieb für Schweizer Ellok

Für die Re 4/4 II in der Baugröße N von Hobbytrain bietet sb-Modellbau den Umbausatz mit einem Glockenankermotor an. Er besitzt zwei Schwungmassen und lässt sich einfach austauschen.

sb-Modellbau • Art.-Nr. 6047 • € 91,- • erhältlich direkt

Einheits-Abteilwagen der DR in TT

Die TT-Spezialisten aus Zedtlitz haben das Zweierset der Einheits-Abteilwagen (EAW) – bestehend aus den Bauarten D21b und BC21 – mit allen Anpassungen für die Ausführung als Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn in Epoche IV produziert. So besitzen die Wagen statt durchgängiger Trittstufen einzelne Stufen unter den Einstiegstüren. Das Set wird Mitte Mai zur Auslieferung gebracht.

Modellbahn Schirmer • Art.-Nr. 70002 • € 96,50 • erhältlich im Fachhandel





Preußischer Vierkupppler in TT

Die BR 55 in der Baugröße TT ist das erste Dampflokmodell von HädL. Es wird von einem Glockenankermotor im Tender angetrieben. Die Lok gibt es mit Plux16-Schnittstelle, aber nur wenig teurer ist die Digitalausführung mit dem Decoder von Doehler & Haass. Wir stellen das Modell im kommenden Heft ausführlich vor. *Foto: RI*

HädL • Art.-Nr. 101 003 (analog) • € 349,-

• Art.-Nr. 101 003-98 (digital) • € 369,-

• erhältlich im Fachhandel und direkt

Fahrzeuge und Zubehör rund um die Post

Zum Thema „Post“ hat Busch den Kastenwagen Goliath-Express 1100 sowie den VW Brezel-Käfer ausgeliefert (der übrigens beim Vorbild Rechtslenkung aufwies). Mit Briefkästen, Markenautomaten und Postkarren lässt sich ein Postamt detaillieren. Für die aktuelle Postzustellung ist der Briefträger mit Rollwagen unterwegs. *Fotos: bk*
 Busch • Art.-Nr. 94035 (Goliath) • € 21,99 • Art.-Nr. 1646 (Postkarren) • € 22,49 • Art.-Nr. 7887 (Briefkastenentleerung) • € 17,99
 • Art.-Nr. 7888 (Postzustellung) • Art.-Nr. 7761 (Briefkästen) • € 7,99
 • erhältlich im Fachhandel



Iveco Trakker mit Abrollflatt in H0

Die Reihe der orangefarbenen Kommunalfahrzeuge von Herpa wird mit dem allradgetriebenen Iveco Trakker mit Abrollflatt ergänzt, der einen farblich passenden Tiefladeanhänger zieht. Herpa • Art.-Nr. 311595 • € 36,95 • erhältlich im Fachhandel

Kleine Bekohlungsanlage in H0

Die in diesem Jahr auf der Spielwarenmesse vorgestellte kleine Bekohlungsanlage von Faller ist jetzt lieferbar. Was sich daraus machen lässt, zeigt Bruno Kaiser ab Seite 24 in dieser Ausgabe. *Foto: bk*
 Faller • Art.-Nr. 120286 • € 19,99 • erhältlich direkt



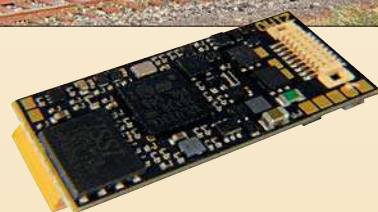
Uerdinger Kesselwagen in vielen Varianten

Gleich in zahlreichen Beschriftungs- und Lackierungsvarianten liefert Brawa die Modelle nach dem Vorbild der Leichtbaukesselwagen der Bauart Uerdingen mit 30-m³-Kessel aus – hier eine kleine Auswahl nach bei der DB eingestellten Privatwagen der Epoche III. Mit offener Bremserbühne kommen u.a. die Wagen der Firmen Aral und Esso, der VTG-Wagen weist dagegen ein Bremserhaus auf.
 Brawa • Art.-Nr. 50002 (Aral) • Art.-Nr. 50003 (Esso) • Art.-Nr. 50008 (Kontinentale Öl-Transport AG) • je € 35,90 • Art.-Nr. 50009 (VTG) • € 37,90 • erhältlich im Fachhandel



Digital mit Sound

Mit dem MS580N18 erscheint ein weiterer Decoder der neuen Generation von Zimo. Er besitzt eine Next18-Schnittstelle, seine Abmessungen betragen 25 x 10,5 mm. Der Decoder weist 16 Sound-Kanäle auf und ist multiprotokollfähig (DCC und mfx); zwei große Tantal-Kondensatoren versorgen ihn im Fall einer kurzen Stromunterbrechung mit dem nötigen „Saft“.
 Zimo • Art.-Nr. MS580N18 • € 93,- • erhältlich im Fachhandel



KLEINANZEIGEN



Verkäufe Dies + Das

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

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151/362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h).

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, - digitale Schauanlage, - Lokumbauten. Tel. 06150/84593.

Modellbahnen in allen Spurweiten:
www.modellbahn-weber.com
Grosser Lagerabverkauf!
Loks und Wagen bis 30%,
Zubehör bis 50% Rabatt

Verkäufe Märklin H0 Loks, Züge, Wagen, Signale, K-Gleis, Weichen, Trafo, Digital, Lampen, Figuren, Gebäude, Elektronik, Autos, Video, Märklin-Bibliothek-Bücher, Werkzeuge, DVD, Klein- u. Ersatzteile, Bücher, alle MB-Zeitungen, Tel. 0170/7137057.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.lok-doc-wevering.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

LGB-Loks, Waggon und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201/697400, Fax 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modelleisenbahn.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.puerner.de

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche und verkaufe:
US - Messinglokomotiven
z.B. UP Big Boy von Tenshodo € 900
Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500
DRG 06 001 von Lemaco € 1200
Tel. 07181/75131
contact@us-brass.com

Verkäufe Umbauten für Trix Express, Flm, Lima, Liliput, Roco, Piko, Güttzold, Trix, Märklin, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 80 ct. Porto bei Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

Märklin-Sondermodelle H0. Liste von: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, NL-6118 AM Nieuwstadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl.

Fleischmann Dampflok Raritäten aus meiner DC Privatsammlung: 480901 preuß. S 10.1 Ep. I / 4166 DB BR 38 2208 m. Wannentender, Wendezuglok, geschl. Führerhaus, Ep. III / 934168 DB BR 038 382-8, SoSe SMDV, Tender 2'2'T 21,5, Ep. IV / 864086 DB BR 086 346-4, m. Vorlauf-Vollscheibenrad, SoSe SMDV, Ep. IV / 4118 DB BR 18620, m. Tender 2'2'T 27,4, Ep. III / 4131 DB BR 041 334-4 m. Tender 2'2'T 34, Ep. IV. Alle Loks mit KKK, Profi-Kupplung, dig. SS, neu, unbespielt, Testläufe super, OVP top, DHL-Versand. Tel. 0911/5075396, Mail: w.stehlig@t-online.de. Top Preise.

www.modellbahnen-berlin.de

www.mbs-dd.com

www.modellbahnritzer.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

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

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.moba-tech.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahn-pietsch.com

www.modelltom.com

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

1:220 Zubehör: Klingenhoefer.com

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

Biete 3x ESU Switch Pilot Servo, 11x ESU Servoantrieb zum Preis von € 130. Anfragen bei Meyer, Tel. 05846/9804344.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

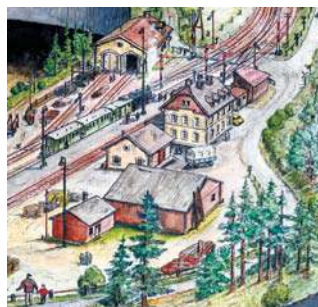
www.modellbahnzentrum-ueringen.de

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

www.puerner.de

www.modellbahn-kepler.de

www.modellbahnservice-dr.de



Verkäufe Literatur, Video, DVD

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel. 06172/302456

Komplette Jahrgänge: MIBA 1993-2018, MEB 1993-2018, EM 1992-2015, EJ 1992-2015, HP1 1994-2012 (1-47), MIBA Spezial 12-90, MIBA-Messe 1992-2018, MEB Spezial 5/2004-Heft 20, MEB Heft 13 (1-4), MEB Modellbahnschule (1-31), div. Sonderhefte MIBA/EJ auf Anfrage. Jahrgänge jew. in 1 Plastikbox verpackt. Kontakt: G. Siegle, 86564 Brunn, Florianstr. 8, Tel.: 08454/3236, Gunter.siegle@gmx.de.

www.modellbahn-kepler.de

www.bahnundbuch.de

Gesuche Dies + Das

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG - Ankauf und Verkauf Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

Suche kleine Anlage N oder TT preiswert (ca. 1x1 Meter). Tel. 037421/170974.

Anzeigenschluss für Kleinanzeigen (Fließsatztext)

08/2020 = 08. Juni
Erstverkaufstag 17.07.2020

09/2020 = 13. Juli
Erstverkaufstag 14.08.2020

10/2020 = 10. August
Erstverkaufstag 18.09.2020

11/2020 = 08. September
Erstverkaufstag 16.10.2020

12/2020 = 12. Oktober
Erstverkaufstag 20.11.2020

01/2021 = 09. November
Erstverkaufstag 18.12.2020

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.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedettefgerth@aol.com.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030/95994609 oder 0179/5911948.

Liebe Inserenten!

Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen

Danke
Ihre
Anzeigenabteilung



Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

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.

KM1/Kiss: suche BR 44 oder BR 45 neuwertig, mit Kohletender, nicht gealtert. Tel. 02922/1645.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons 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.

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. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

LGB Gartenbahn und H0 sowie Echtdampfmodelle von Sammler gesucht, gern auch große Sammlung oder Anlage bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel. 07156/34787.

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. 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

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@web.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

www.modellbahnen-berlin.de

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841/80352, Fax 02841/817817.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

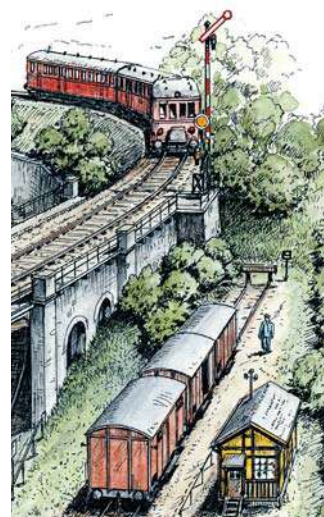
Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.

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. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohnen in Krefeld. Tel. 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021/959603, E-Mail: albu@t-online.de.

Suche H0-UR-V 200, Hakenkuppelung, von Fleischmann, guter Zustand. Tel. 0160/3771316.



KLEINANZEIGEN



Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0 – H0m – 0 – 1; Angebote bitte nur von privat. Tel. 0172/5109668 oder an ilona.k@live.de.

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.

bimmelbahn24.de kauft zu Spitzenpreisen gepflegte Sammlungen aller Spurweiten europaweit an. Seriöse Abwicklung und Barzahlung sind garantiert. Winfried Weiland 0173/8384894 oder ankauf@bimmelbahn24.de

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung garantiert. Tel. 0211/4939315.

HENICO KAUF Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3. Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. **BARZAHLUNG** und Abholung. **BUNDESWEIT** und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de.

Suche Modellbaustudio Born: Bau- & Teilesätze sowie Wagen & Fahrzeuge, auch defekt, nicht komplett, angefangen und Sturzschäden. Bitte alles anbieten: gotthard@vtxfree.ch oder Tel. +41/7211788. Besten Dank.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

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. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.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.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

Suche TT, N, Z und H0-Sammlung sowie von Tillig Saxonia bei guter Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. 0341/4613285.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Lokgehäuse für Diesellok ex. BR 120 = DR = von Minित्रix -12877 (Taigatrommel). Angebote an: busbauer53@t-online.de bzw. Tel. 030/4247729.

Gesuche Zubehör aller Baugrößen

Holzhäuser, Holzfiguren, Dioramen 50er J. gesucht. Faller, Neuffen, Flor, RS, Preiser usw. Ital. Eisenbahnen Rivarossi Bakelit. Zahle gut für Spitzenstücke. Ein Kontakt lohnt sich: buitelaar.marco@gmail.com oder Tel. +31 6 11646623.

Gesuche Fotos + Bilder

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

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 Original-Dias + Negative + Fotos DR Schneeräumfahrzeuge 1945-1990. Weiter Bilder Entgleisung Schneepflug + BR 52 zwischen Schönfliessdorf und Dolgeln 17.3.1969. DR-Schneepflug@t-online.de, Tel. 037298/490451.

Original Farbdias und -negative sowie Sammlungen bis Ende der 1970er Jahre für Kalenderserie „Mit der Eisenbahn durch Land und Zeit“, Ausgaben Oberpfalz und Franken, gesucht. Siehe auch www.wiemannverlag.de. Email: info@wiemannverlag.de, Tel.: 0151/64909543.

Suche Fototauschpartner für den ÖPNV-Bereich Bus + Bahn europaweit. Probefoto von Ulrich Benk, Bornstr. 76, 44145 Dortmund.

Sonstiges

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: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de.

Biete 27 Wagen Spur Z, 1 Dampf., 1 DL, die Z-Wagen sind GTWgeschl. TW farbig. Suche H0: 2 Glgstrom, die D-Lok BR 1600 von Nohab, auch defekt oder nur Gehäuse. Suche für die H0 M61 Nohab die Seitenteile für Drehgest. ca. 22mm. Tel. 03941/24373.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Urlaub, Reisen, Touristik

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, 55413 Rheindiebach/Bacharach. Tel. 06743/2448, Fax 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943/40995100.

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,-, mit eigenem Hofladen. Tel. 030/67892620, Fax 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

**Ihre Kleinanzeige finden Sie
im Internet unter
[https://shop.vgbahn.info/vgbahn/
service/kleinanzeigen](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen)**

KLEINANZEIGEN

Freudenstadt/Schwarzwald
ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus,
herrliche Lage, schöne Aussicht.
Tel. 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Urlaub direkt an der Bahnlinie des
RASENDEN ROLAND: Ferien-
wohnungen in Sellin/Rügen mit wun-
derbarer Aussicht, strandnah. www.villa-seeluft.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u.
Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/
TV, Ü/F ab € 26,-/Pers., Speisen von
€ 6,50 bis € 10,-. Preßnitztalbahn
Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt.
Prospekte unter: Tel.: 037364/8273,
www.hirtstein.de/erbgericht.

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse.
14.06.: Kassel/Vellmar, Mehrzweck-
halle Frommershausen, Pfadwiese
10. 20.06. + 29.08.: Erfurt, Alte Par-
teischule, Werner-Seelenbinder-Str.
14. **NEU!!! Schkeuditz/Leipzig**, 13.09.
(So): Globana Trade Center, Mün-
chener Ring 2. Jeweils von 10–15h.
Tel. 05651/5162, Tel. 05656/923666
(ab 20h), mobil: 0176/89023526,
jensberndt@t-online.de, [dellbahnboerse-berndt.de](http://www.mo-
dellbahnboerse-berndt.de).

20.06.–21.06.: Modelleisenbahn- u.
Modellautomarkt, Sa von 18–23h,
So von 9–17h, 78462 Konstanz, Bür-
gersaal, St.-Stephans-Platz 15. Tel.
0163/6801940, [www.star-maerkte-
team.de](http://www.star-maerkte-
team.de).

**Alle genannten Termine und
Angaben ohne Gewähr!
Bitte unbedingt vor Besuch
beim Veranstalter
rückversichern!**

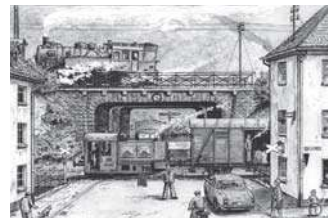
ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de

Durch das bestehende Verbot
können keine Märkte durchgeführt werden.

Alle Infos unter: www.adler-maerkte.de

Wir wünschen allen eine gute Zeit
und bleiben Sie gesund.

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, oder 02103-51133, info@adler-maerkte.de



Blitz, Bulli und Konsorten für die Modellbahn

LADEN UND LIEFERN TRANSPORTER, LIEFERWAGEN UND KLEINE LASTER
Die Motorisierung des Transportwesens fand in den deutschen Wirtschaftswunderjahren weitgehend ihren Abschluss. In den Städten übernahmen Transporter mit der ungefähren Grundfläche eines Pkw die leichteren Verteilungsaufgaben. Der prominenteste Spross aus dieser Fahrzeuggattung ist der VW-Bus. War die Tragfähigkeit zu gering, mussten kleine Laster ran. Mit ihrer Ladefähigkeit von ca. 3 t waren sie in vielen Branchen das Transportmittel der Wahl. Hanomag, Mercedes, Magirus oder Opel sind klingende Namen, die man mit dieser Fahrzeuggattung in Verbindung bringt. Das aktuelle Heft der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ widmet sich diesen aus dem Straßenbild nicht wegzudenkenden Kraftfahrzeugen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Epochen III und IV. Aber auch die modernen Lieferwagen ab 1990 werden behandelt. Themen sind u.a. die korrekte Konzeption von Ladeszenen am Bahnhof, die Vorstellung der verschiedenen Modelle, die Verbesserung mit Farbe, Pinsel und Pulver oder die Gestaltung von kleinen, aus dem Leben gegriffenen Anlagenszenen.



100 Seiten im DIN-A4-Format,
Klebebindung, mehr als
250 Abbildungen
Best.-Nr. 682001 | 15,-

**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, www.vgbahn.de



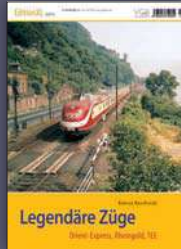
www.facebook.de/vgbahn

Die Eisenbahn im XL-Format

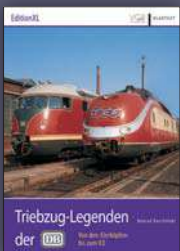
Weitere Bände aus der Edition XL



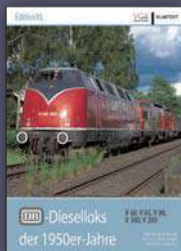
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



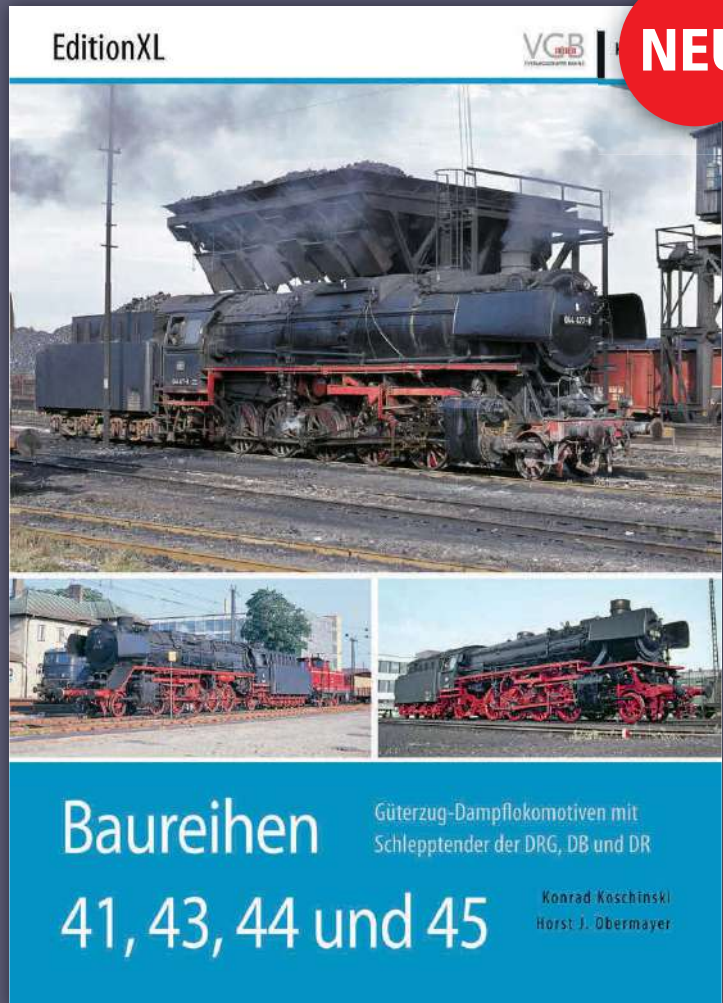
Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



DB und DR in den 1980er-Jahren
Best.-Nr. 601901



DB-Elloks der 1970er-Jahre
Best.-Nr. 601902



Baureihen

41, 43, 44 und 45

Güterzug-Dampflokomotiven mit
Schleppender der DRG, DB und DR

Konrad Koschinski
Horst J. Obermayer

Das endgültige Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn von 1925 sah für den schweren Güterzugdienst auf Hauptbahnen vor allem im Mittelgebirge eine Lokomotive der Bauart 1' E h3 vor, also eine Dreizylinderlok. 1926 wurden zehn Baumuster der Baureihe 44 in Dienst gestellt und ein Jahr später zu Vergleichszwecken zehn Zwillingsloks der Baureihe 43. Die Dreizylinderversion überzeugte im hohen Leistungsbereich und wurde deshalb ab 1937 in hohen Stückzahlen beschafft. Die ab 1936 in Dienst gestellte 90 km/h schnelle Baureihe 41 (Bauart 1' D 1' h2) sorgte für eine Beschleunigung der Güterzüge. Wenig später folgte die erheblich stärkere Baureihe 45 (Bauart 1' E 1' h3), von der nur 28 Exemplare gefertigt wurden. Dieser Sammelband aus den Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journal“, dokumentiert Technik und Einsatz der vier Baureihen.

Best.-Nr. 602001

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten.

Die Ordnung nach Postleitzahlen garantiert 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.

Ab PLZ
01454

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modellbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

MODELLBAHNSERVICE

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

**Planung in 2 und 3D
Bau von Modellbahnanlagen**

Modellbahnen Leisnig
Inhaber Jens Schütze
Chemnitz Str. 6 · 04703 Leisnig
Tel.: 0343 21/6 26 69

www.modellbahn-leisnig.de

Modellbau Glöckner
www.Modellbau-Gloeckner.de
Inh. Andreas Glöckner · Olbernhauer Str. 33a
09509 Pockau / Erzgeb. · Fax: 037367 / 185430

>>>>>> SKL Typ Schöneeweide <<<<<<<

Spur-H0 / H0m-Kunststoffbausatz • rollfähiges Standmodell mit Metallradsätzen in Messingachslagerschalen

H0	Farbe orangegelb	Best.-Nr.: GLON/308BS	18,40 €
H0	Farbe lichtblau	Best.-Nr.: GLON/309BS	18,40 €
H0	Farbe orange	Best.-Nr.: GLON/313BS	15,40 €
H0m	Farbe orangegelb	Best.-Nr.: GLOS/230BS	19,80 €

alle Preise zuzügl. Versandkosten

Übersichts- und Preislise 2020/1 + div. Modellbahn-Neuheitenprospekte gegen 3,20 € (in Briefmarken, 4x 0,80 €) innerhalb Deutschlands oder siehe Internetseite

Modellbahnen am Mierendorffplatz
Ihr freundliches **EUROTRAIN**®-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16
Mo., Mi.-Fr. von 10–18 Uhr (Di. Ruhetag, Sa. bis 14 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**

modellbahnen & Modellautos
Turberg
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de
Telefon 030/2 19 99 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 – 19.00, Sa. 10.00 – 18.00 Uhr



**Modellbahn
Pietsch**

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf
Telefon (0 30) 7 06 77 77 • **www.modellbahn-pietsch.de**

Märklin – Auslaufartikel zum Sonderpreis

26573	Württembergischer Zug 1859 K.W.St.E	599,99 €	449,99 €
31979	MHI Sonderwagen 1994 gedeckter Güterwagen 5 Jahre MHI	29,99 €	19,99 €

Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versandkosten)!



MODELLBAHN SCHAFT

Inh. Stefan Hellwig

Gertrudenplatz 2 • 18057 Rostock

Tel. / Fax: 0381/200 00 45 • info@modellbahnschaft-rostock.de

www.modellbahnschaft-rostock.de

Ab PLZ

18057

2 Fachgeschäfte * Online-Shop * Digital-Service * Seminare+Schulungen * Anlagenplanung- und Bau



Modelleisenbahn-Beratung und Verkauf von A-Z

Exklusiv: 3D Gleispläne für C-Gleis ab 7,99€

Wir bauen Ihre Märklin-Loks um auf mfx (Sound)

inklusive Hochleistungsantrieb ab 89,00€

www.meises-mobacenter.de



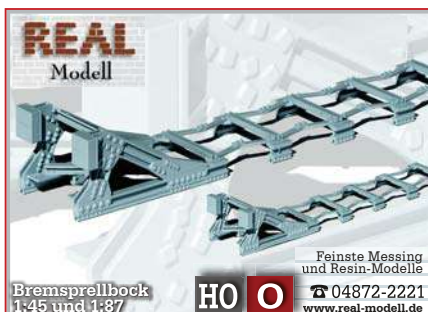
MMC GmbH & Co. KG - Meises ModellbahnCenter - Spandauer Str. 18b - 21502 Geesthacht * Märklin-Store - Beethovenstr. 64 - 22083 Hamburg

Schnellversand HELLER Modellbahn

Trix • Faller • Pola • Lenz • Zimo • Viessmann • Piko • LGB • Preiser • Massoth • Uhlenbrock
ESU Loksounddecoder H0 90 € • XL 149 € • Lenz Set100 287 € •
Set101 215 € • Standard ab 17,75 € Gold 10433 ab 30,86 € • Gold MINI
ab 36,99 € • Silver ab 24,13 € • LS150 42,30 € • USB-Interface 121,50 €
• LK200 54,39 € • HK1 Kehrschleife 12 Amp. 50 € • NEU HV5 (BOOSTER
7,5 Amp. + SCHALTNETZTEIL, Rail-Com) 190 € • BOOSTER Rail-Com
10 Amp. 190 €, 2x7,5 Amp. 230 €, für LGB + Spur I, 15 Amp. 230 € •
HE11 Großbahndec. 10 Amp., 10 Funktionen + LGB Soundsteuerung 97 € •
HE12 10 Amp. 8F, SUSI 97 € • ZIMO • MX • 696KV 180 €, S 138 €,
LV ab 164 €, LS ab 146 €, MX699LS 147 €, MX • 621 ab 32,50 €,
630 ab 29 €, 616 ab 30,50 €, 617 ab 27,10 €, 645 ab 80,25 €, 696KS 153 €,
MX699 ab 149 € • MX645P22 77,62 € • Revalda-Gleis für LGB Meter ab 23 €

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



N-Bahnkeller

Binsfeldstr.5
31688 Nienstadt
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**

**Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978**

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Riesig!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

**Modellbahn
Apitz**

**vor Ort und online
immer für Sie da**

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de



APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5 • 51766 Engelskirchen
Tel.: 02263/951468 • Fax: 02263/951469
e-mail: office@apc-adams.de

**Ersatzteile
für**
**Roco
FLEISCHMANN
Lima, Märklin**



-Decoder

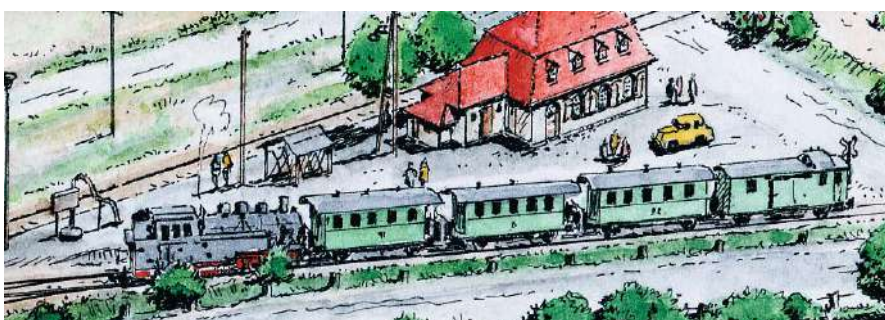
Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten



Modell Center Aachen

www.huenerbein.de • info@huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13



Ab PLZ
57537

SW Schmidt Roco Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos
... und mehr!

45000 Artikel • 90 Hersteller

Schauen Sie unter
www.schmidt-wissen.de was "läuft"
oder fordern Sie kostenlos unsere neuen Informationen an.

W. Schmidt GmbH, Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 0 27 42/93 050 oder -16 • Fax 0 27 42/30 70
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr vieles mehr
seit 1977 **www.lohag.de**
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und H0

MÄSER
MODELL & TECHNIK

Berliner Str. 4
63654 Büdingen

Tel.: 06042/3930 • Fax. 06042/1628
Email Modell.Technik@t-online.de

ANKAUF

Ihr Märklin Fachgeschäft im Odenwald
Michelstädter Modellbahntreff
Angelika Hotz • Braunstraße 14 • 64720 Michelstadt
Wir führen Neuware, Gebrauchtes und Sammlermodelle.
Besuchen Sie unseren zertifizierten Online-shop unter
MichelstaedterModellbahntreff.de
Tel.: 0 60 61 / 92 16 92 • Fax: 0 60 61 / 92 16 93
E-Mail: Angelika-Hotz@t-online.de
Geöffnet: Vorm. Donnerstag-Samstag 9.30-12.30 Uhr • Nachm. Do. + Fr. 14.30-18.00 Uhr

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615

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

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT & Co KG.
Biegelwiesenstr. 31
71134 Waiblingen
Telefon: 07151 93 79 31
Fax: 07151 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn,
denn – Eisenbahn sind WIR!“

E-Mail: ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Öffnungszeiten 9:30 - 18:30 Uhr

Die Mini-Messe mit der
Maxi-Auswahl
ganzjährig ohne Eintritt

Wir sind für Sie da!



Foto von U.A. Schweickhardt



aktuelle Informationen finden Sie unter
www.modelleisenbahn.com

Modelleisenbahnen und Spielwaren auf über 1000 m²

Spur 1 ... nur wir!

KM1 TISIPHONE 109810 • BERG 109811 • BERG 109814 •
BR18.4 • BR 55 • BR 56 • BR 94 • V 100/212
MÄRKLIN 55419 BR 41 TECHNO-LOK ÖL • 55204 E 194 • ADLER 5751
KISS BR 94 • BR 93 • BR 86 • BR 10 001 • BR 01 220 • BR 41 018
FINE MODELS 90 T KRAN

Fragen
Sie an!

E+E
**SPIELWAREN
FACHMARKT**
★★★★★

Wilh.-Enßle-Straße 40
73630 Remshalden
Tel. (0 71 51) 7 16 91
www.ee-spielwaren.de



Modellbauzubehör-Versand
Rai-Ro
 www.rai-ro.de
 Mit Leidenschaft zur Präzision und Qualität!

Überzeugen Sie sich von unserem Sortiment für Modellbauer: Abformsilikone, 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

jetzt mit neuem Internetshop!

Modellbauzubehör-Versand – Inh. Rolf-Dieter König
 Tulpenweg 10b • 88662 Überlingen
 Tel.: 0 75 51 / 8 31 12 25 • E-Mail: webshop@rai-ro.de

Modellbahn Puerner

Südweg 1 (Am Bahn-Km 32,8)
 95676 Wiesau/Oberpfalz
 Tel.: 096 34 / 3830
 Fax: 096 34 / 3988 • modellbahn@puerner.de

... näher dran am Vorbild

und seit mehr als 20 Jahren mit Online-Katalog www.puerner.de

Modellbahn-Sommerfest am 4. Juli 2020
 Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Ab PLZ
88662

modellbau.fischer

Jetzt Vorbestellpreise für Neuheiten 2020 sichern!
 Preisanfrage unter:
info@modellbauprofi24.de

Unser Sonderwagen!
 Gleich bestellen bei
 uns im Shop unter:
www.mbs-fischer.de
 Artikelnummer 4415.636

Wastlmühlstr. 9 • 94051 Hauzenberg • +49 (0)8586 979476 • info@modellbauprofi24.de

HOBBY SOMMIER
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' und opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingsgeschäft
 A-5020 Salzburg • Auerspergstr. 55 • Tel. 0043/0662-876045 Fax: 875238
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, Steif-Replicas und Blechspielzeug sowie alle weltweiten Sondermodelle von Märklin.

Die Film-Workshops von MIBA
MODELLBAHN-PRAXIS VON A BIS Z

Modellbahn-Werkstatt Folge 7
 Professionelle Filme DVD für Modellbahnfreunde
 Prüfstände auf dem Prüfstand

• Stützmauer aus Hartschaum
 • Märklin-Kesselwagen aufgemotzt
 • Straße mit „Tortenstück-Haus“
 • und vieles mehr!

Laufzeit 59 Minuten

NEU

Für die Filmteams von MIBA und ModellbahnTV hat Mike Lorbeer diesmal Rollenprüfstände von Märklin, Busch/Massoth, Lux Modellbau und Mazero unter die Lupe genommen.

Weitere Filmbeiträge befassen sich mit diesen Themen:

- So entsteht ein „Tortenstück-Haus“ an einer gebogenen Straße
- Stammholztransport: Alterung, Beladung, Ladungssicherung
- Einbau und Alterung einer Stützmauer aus Hartschaum von Noch
- Betriebsspuren und Alterung an Märklin-Kesselwagen
- Holzboden für einen H0-Flachwagen.

Praktizierende Modellbahner finden in den professionell produzierten Filmbeiträgen wertvolle Profitipps für die eigene Modellbahn-Werkstatt.

DVD VIDEO Laufzeit ca. 59 Minuten
 Best.-Nr. 15285030

€ 19,95

MIBA DIE EISENBahn IM MODELL

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
 Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/534 810,
 Fax 0 81 41/53481-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

f 
www.facebook.de/vgbahn

Unsere Fachhändler (nach Postleitzahlen)



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN

Kaiserdamm 99

Tel./Fax: 030 / 3016784

www.breyer-modellbahnen.de

FH/RW/A

44339 Dortmund

MODELL TOM

• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •

Evinger Str. 484

Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536

www.modelltom.com

FH/RW

67146 Deidesheim

moba-tech

der modelleisenbahnladen

Bahnhofstr. 3

Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169

www.moba-tech.de • info@moba-tech.de

FH/RW

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN

Würzburger Str. 81

Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213

www.modellbahn-schildhauer.de

modellbahn-schildhauer@online.de

FH

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter

MMC GmbH & Co. KG

Beethovenstr. 64

Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390

www.meises-mobacenter.de

FH/RW EUROTRAIN

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE

Lotter Str. 37

Tel.: 0541 / 433135

Fax: 0541 / 47464

www.jbmodellbahnservice.de

FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN

Königstr. 20-22

Tel./Fax: 0631 / 61880

geschaef@ diba-modellbahnen.de

FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN

Grundkötter GmbH

Hauptstr. 22

Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950

www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com

FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR

MODELLBAHN-SPEZIALIST

Hauptstr. 96

Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527

haar.lilienthal@vedes.de

FH/RW



70176 Stuttgart

STUTTGARTER

EISENBAHNPARADIES G. Heck

Senefelder Str. 71b

Tel.: 0711 / 6159303

www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de

A/B

04159 Leipzig

bahnundbuch.de

Versandhandel für Fachliteratur,

Videos, DVDs, CDs

Raustr. 12

Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de

B

30519 Hannover

TRAIN & PLAY

Modelleisenbahnen • Modellautos

Hildesheimer Str. 428 b

Tel.: 0511 / 2712701

Fax: 0511 / 9794430

FH/RW/A

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG

Markt 11-15

Tel.: 0241 / 33921

Fax: 0241 / 28013

EUROTRAIN

70180 Stuttgart

SUCH & FIND

An- + Verkauf von Modellbahnen

Mozartstr. 38

Tel. + Fax: 0711 / 6071011

www.suchundfind-stuttgart.de

A

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX

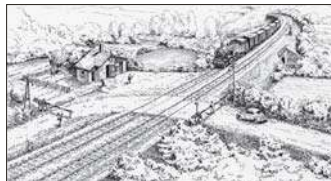
KARLSHORST

Treskow-Allee 104

Tel.: 030 / 5083041

www.modellbahnbox.de

FH/RW/A EUROTRAIN



53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION

BONN

Römerstr. 23

Tel.: 0228 / 637420

FH EUROTRAIN

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT

Schweickhardt GmbH & Co. KG

Biegelwiesenstr. 31

Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076

ets@modelleisenbahn.com

FH/RW/A/B EUROTRAIN

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH

Mierendorffplatz 16

Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin

Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509

www.Modellbahnen-Berlin.de

FH EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER

Friedrichstr. 7 • Am Westerntor

Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753

www.modellbahn-sester.de

info@modellbau-sester.de

FH/RW/A/B

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE

Vogelsanger Str. 36-40

Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451

www.lokschuppenhagenhaspe.de

office@lokschuppenhagenhaspe.de

FH/RW

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER

Spiel – Freizeit

Solitudestr. 40

Tel.: 07141 / 925611

FH

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG

Lietzenburger Str. 51

Tel.: 030 / 2199900

Fax: 030 / 21999099

www.turberg.de

FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE

Ankauf – Verkauf von Modell-

eisenbahnen, Autos

Wilhelmsthaler Str. 11

Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net

FH/RW/A/SA

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK

Ute Goetzke

Untere Marktstr. 15

Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137

info@mut-goetzke.de

FH

75339 Höfen

DIETZ MODELLBAHNTECHNIK

+ ELEKTRONIK

Hindenburgstr. 31

Tel.: 07081 / 6757

www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de

FH/RW/H

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH

Prühßtr. 34

Tel./Fax: 030 / 7067777

www.modellbahn-pietsch.com

EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN

TÖFF-TÖFF GMBH

Friedrichstr. 6 • LVA-Passage

Tel.: 0211 / 373328

www.menzels-lokschuppen.de

FH/RW EUROTRAIN

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK

RAINER MÄSER

Berliner Str. 4

Tel.: 06042 / 3930

Fax: 06042 / 1628

FH EUROTRAIN

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE

Wilhelm-Merz-Str. 18

Tel.: 07361/32566

Fax: 07361/36889

www.schauffele-modellbau.de

FH/RW/Märklin Shop in Shop



42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH

Heckinghauser Str. 218

Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263

www.modellbahn-apitz.de

FH/RW/SA

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST

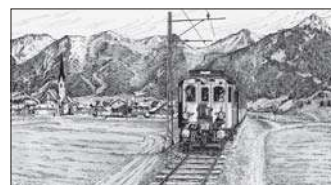
Schillerstraße 3

Tel.: 0621 / 682474

Fax: 0621 / 684615

www.werst.de • werst@werst.de

FH/RW



82110 Germering

AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckmaier.de
steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de
FH

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW 

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdBR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

99830 Treffurt

LOK-DOK MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

90419 Nürnberg

RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau

GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN®**95676 Wiesau**

MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa

OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

Schweiz

Für alle Freunde der Freiluft-Modellbahn: Das neue Standardwerk!



FASZINATION GARTENBAHN Mit dieser brandneuen Sonderausgabe will die MIBA-Redaktion zum Bau und Betrieb einer Gartenbahn motivieren. Vorgestellt werden zunächst mehrere Gartenbahn-Anlagen unterschiedlichen Charakters. Nicht zu kurz kommt vor allem die Gartenbahn-Praxis: Neben einer Marktübersicht gartenbahntauglicher Gleissysteme gibt es auch Tipps für die Planung in Abhängigkeit von den topografischen Gegebenheiten und vom Betriebskonzept. Eigene Kapitel widmen sich dem Bau von stabilen Gartenbahntrassen, Tunneln und Viadukten. Hinweise zur Gleisverlegung und zur Stromversorgung sorgen für dauerhaften Spaß am Gartenbahn-Betrieb. Das neue Standardwerk für alle Freunde der Freiluft-Modellbahn!

132 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mehr als 300 Abbildungen
 Best.-Nr. 15086100 | € 15,-



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
 MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

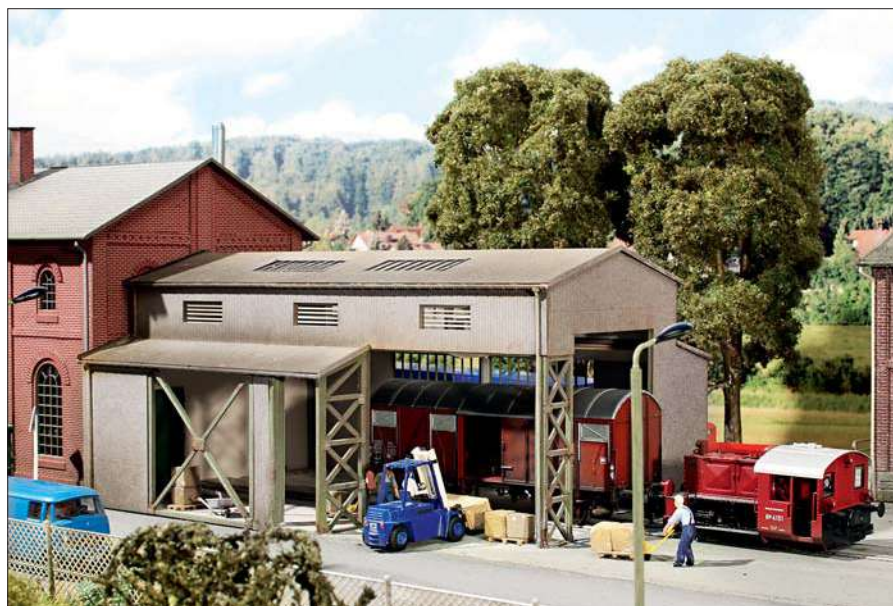


www.facebook.de/vgbahn

Was bringt die MIBA im Juli 2020?



Nach einem Anlagenentwurf von Rolf Knipper baute sich Wulf Pompetzki die Weilbergbahn – eine ehemalige Steinbruchbahn, die aber heute touristischen Zwecken dient. Machen Sie mit uns einen Ausflug zu dieser kompakten Feldbahnanlage. Foto: Wulf Pompetzki



Modellbau Laffont bietet eine kleine Fabrikhalle in offener Bauweise an. Bruno Kaiser montierte den Bausatz und macht auch gleich etliche Vorschläge zur inneren und äußeren Ausschmückung. Foto: Bruno Kaiser

Weitere Themen:

- Digitaltechnik: Dr. Bernd Schneider stellt den neuen WLAN-Adapter von Stäz vor.
- Neuheit: Die neukonstruierte Ae 8/14 von Roco und ihr Vorbild bei der SBB
- MIBA-Test: Die Preußen kommen – BR 78 von Piko in H0 und BR 38 von Lenz in O

MIBA 7/2020 erscheint am 19. Juni 2020

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

MIBA-Verlag

Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-202, Fax 0 81 41/5 34 81-200
www.miba.de, E-Mail redaktion@miba.de

Chefredakteur

Martin Knaden (Durchwahl -233)

Redaktion

Lutz Kuhl (Durchwahl -231)
Gerhard Peter (Durchwahl -230)
Dr. Franz Rittig (Durchwahl -232)
Sabine Springer (Grafik, Durchwahl -250)
Claudia Klausnitzer (Redaktionssekretariat, Durchwahl -227)
Tanja Baranowski (Redaktionssekretariat, Durchwahl -202)

Unsere Autoren

Stefan Carstens, Ludwig Fehr, Rüdiger Heilig, Heiko Herholz, Rainer Ippen, Bruno Kaiser, Sebastian Koch, Thomas Mauer, Horst Meier, Ingrid Peter, Manfred Peter, Burkhard Rieche, Stephan Rieche, Ulrich Rockelmann, Dr. Bernd Schneider, Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Guido Weckwerth, Dr. Gebhard J. Weiß, Michael Weiß, Daniel Wietlisbach, Hajo Wolf, Bernd Zöllner



MIBA-Verlag gehört zur [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-200

Geschäftsführung

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigen

Bettina Wilgermeier (Anzeigenleitung, 0 81 41/5 34 81-153,
Email: B.Wilgermeier@vgbahn.de)
Astrid Englbrecht (Kleinanzeigen, 0 81 41/5 34 81-152,
Email: A.Englbrecht@vgbahn.de),
Ab 1.1.2020 gilt Anzeigen-Preisliste 69

Marketing

Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Vertrieb

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst,
0 81 41/5 34 81-103)
Angelika Höfer (-104), Petra Schwarzenborfer (-105),
Martina Widmann (-107)
(Bestellservice, 0 81 41/5 34 81-0)

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim
Tel. 0 89/31 90 6-2 00, Fax 0 89/31 90 6-1 13

Abonnentenverwaltung

MIBA-Aboservice, FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 02 11/69 07 89 985,
Fax 02 11/69 07 89 70, abo@miba.de

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich ein Heft à € 7,90 (D), € 8,70 (A), Sfr. 14,80
Jahresabonnement inkl. Messe-Ausgabe € 91,80 (D)
Ausland: € 104,80, Schweiz: 150,- Sfr.
Abopreise sind inkl. Porto und Verpackung.

Bezugsbedingungen für Abonnenten

Rechnungsstellung immer nur für den Bezug eines Kalenderjahres. Schriftliche Kündigung spätestens acht Wochen vor Ablauf des Abonnements, ansonsten erfolgt automatische Verlängerung für ein weiteres Bezugsjahr. Ausnahme: Von vornehmlich befristet bestellte Abonnements laufen zu dem gewünschten Termin ohne weitere Benachrichtigung aus.

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder.

Anfragen, Einsendungen, Veröffentlichungen

Leseranfragen können wegen der Vielzahl der Einsendungen nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck auf der Leserbriefseite. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Honorierung erfolgt nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten.

Haftung

Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.Ä.) ohne Gewähr.

Repro

w&co MediaService, München

Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH, Hühberg
ISSN 1430-886X

FALLER  [®]

IM KLEINEN GROSS



**SHOP
ONLINE**

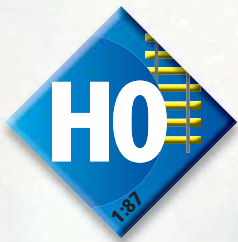
22 TOP-MARKEN, ÜBER 6000 PRODUKTE

FASZINATION MODELLBAU

Erhältlich bei Ihrem FALLER-Fachhändler
und im FALLER-Onlineshop

www.faller.de

 www.facebook.com/faller.de |  www.instagram.com/gebrfaller |  www.youtube.com/user/GebrFaller



PIKO



Diesellok BR 107

Bewährter Import der Deutschen Reichsbahn für den Rangier- und Streckendienst neu von PIKO

Highlights:

Komplette Neukonstruktion |
Feine Geländer | Extra angesetzte Handgriffe | Beleuchtetes Nummernschild |
Attraktive Führerhauseinrichtung | Führerstandsbeleuchtung | Filigrane Nachbildung der typischen Dachleitungen | AC-Varianten ab Werk mit mfx-fähigem PluX22 Decoder | Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis



52420 Diesellok BR 107 DR Ep. IV

169,99 €*

52421 ~ Diesellok BR 107 DR Ep. IV

209,99 €*

52422 Diesellok/Sound BR 107 DR Ep. IV

259,99 €*

52423 ~ Diesellok/Sound BR 107 DR Ep. IV

269,99 €*

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Diese und weitere Neuheiten im aktuellen Katalog 2020 im Fachhandel oder direkt bei PIKO

f i YouTube
www.piko.de