

**TOP
Neuheiten
IM TEST**



Leidenschaft Modellbahn

Wunschbahnhof mit Lasercut

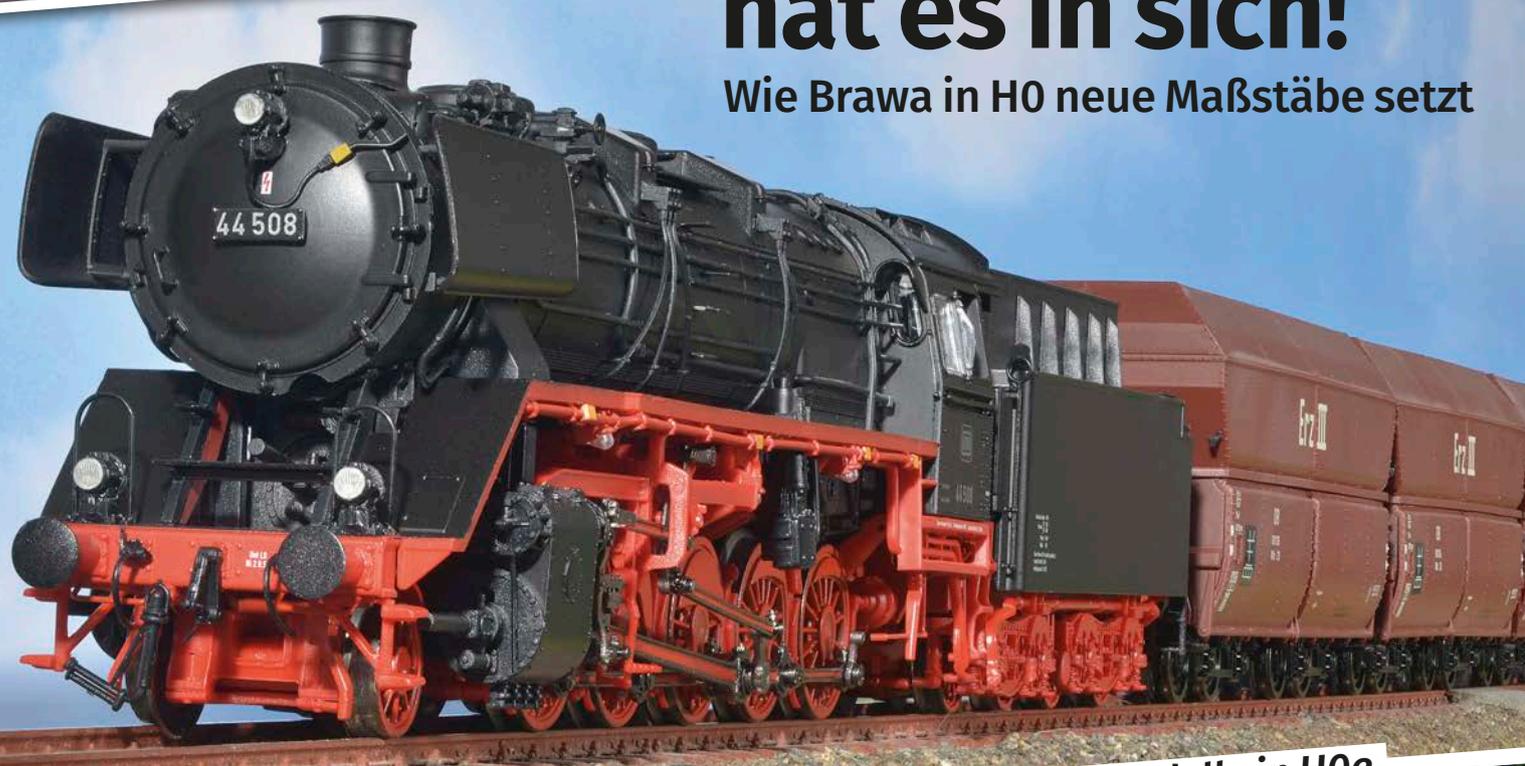


Am Beispiel Ober Roden:
So gelingt ein kompletter
Eigenbau

Euro 9000 von Sudexpress und **ÖBB 1067** von Piko:
Was diese besonderen H0-Elloks zu bieten haben

Baureihe 44 auf dem MIBA-Prüfstand Diese Dampflok hat es in sich!

Wie Brawa in H0 neue Maßstäbe setzt



D-Zug-
Wagen in vielen
Varianten für die Epochen III und IV

Die
Gruppen 53
und 61 von
Brawa in H0

Dampflok-Stars:
03.10 und 18 314
neu von KM1

Digital-Komfort
für Analog-Fahrer:
Tams bringt den
neuen Heißwolf 4000



Sächsische Idylle in H0e



Authentisch Rangieren im Pressnitztal
So klein kann eine Traumanlage sein



**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

19.-21. September 2025 in Göppingen

märklin



Ein Erlebnis für alle Sinne

40. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 14. Märklin Tage

- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- EWS Arena: LGB / Spur 1 / MiniClub-Ausstellung sowie großes Sonderzelt mit Vereinsanlagen
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstands- und Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Werksbesichtigung (Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten

**Alles rund um die große und
kleine Eisenbahn auf 49.000 m²
Spiel & Spaß – 3 Tage lang!**

Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr, So. 09:00-17:00 Uhr

Weitere Informationen unter www.maerklin.de/ima

Schule kann auch Spaß machen ...

Liebe Leser,

wir stellen Ihnen in dieser Ausgabe die Baureihe 44 von Brawa ausführlich vor. Das Modell hat sich zweifellos ob seiner technischen Ausführung einen prominenten Platz als Cover-Girl der MIBA verdient. Aber auch schon das Vorbild dieser Maschine war ja stets höchst eindrucksvoll.

Mit der Vorbild-44 verbindet mich eine persönliche Anekdote. Ich besuchte seinerzeit die Goethe-Schule zu Bochum und hatte eine Zeit lang das Glück, dass vom Klassenzimmer aus der Blick auf die große Signalbrücke an der Bahnlinie zwischen Bochum-Präsident und Bochum-Nord fiel. Immer wenn eine der beiden Signalkellen auf Hp 1 gezogen wurde, schaute ich mehr nach draußen als zur Tafel. Zumeist fuhren Güterzüge mit Ellok-Bespannung vorbei. Die Baureihe 150 war aber leider weniger interessant.

Kam aber tatsächlich ein Dampfzug mit einer der letzten 44er aus Gelsenkirchen-Bismarck auf seinem Weg zum Steinkohlenkraftwerk Springorum vorbei, stellte ich mich auf wie ein Erdmännchen beim Sichern, verfolgte das Spektakel und setzte mich erst wieder hin, wenn die Dampflokomotive außer Sichtweite war. Mehr oder weniger zaghafte Ermahnungen der Lehrer wurden konsequent ignoriert.

Eines Tages – es muss im Sommer 1976 gewesen sein – hatte der Heizer mit seinem Schürhaken heftig im Feuerbett herumgekratzt. Es quoll eine tiefschwarze Rauchwolke

aus dem Schlot, die über den Schulhof hinweg in Richtung unserer offenstehenden Fenster wehte. Ich rief den Klassenkameraden, die direkt am Fenster saßen, zu: „Macht mal schnell zu!“

Doch nun schaltete sich die Englisch-Lehrerin ein: „Martin!!!“, rief Frau Friese. „Dass du nicht aufpasst, wenn ein Dampfzug vorbeifährt – daran haben wir uns ja schon gewöhnt.“ („Wir“ – man hatte mein Verhalten also offenbar bereits im Lehrerzimmer thematisiert.) „Aber dass du den Unterricht störst, das geht einfach zu weit!“

Damit waren die entscheidenden Sekunden ungenutzt verstrichen und wir hatten den schwefeligen Gestank im Klassenzimmer. Nun wurden die Fenster sehr eilig doch noch geschlossen, auf dass der Duft der Dampflokomotive auch recht lange blieb. Mich hat es nicht gestört, die anderen bereuten hingegen sehr, nicht sofort auf meinen Rat gehört zu haben.

Tja, und was ist von all der Herrlichkeit geblieben? Dampfloks ziehen schon lange nicht mehr an der Bochumer Goethe-Schule vorbei und die Signalbrücke ist auch längst verschwunden. Es gibt allenfalls noch ein paar Fotos von 44ern auf dieser Strecke. Im Unterschied zu so mancher Englisch-Vokabel ist meine Erinnerung an die beeindruckenden Vorbeifahrten aber noch frisch wie am ersten Tag, und das ist auch sehr wichtig – meint Ihr

Martin Knaden

PS: Übrigens haben sich in meinen verbliebenen Schuljahren nie wieder Lehrer über mein Eisenbahn-Interesse beschwert ...



Brawa hat die Baureihe 44 jetzt in der Auslieferung. Das bis in kleinste Details gelungene Modell beeindruckt insbesondere durch sein vollbewegliches Innentriebwerk aus Metall.

Außerdem stellt Ihnen Sebastian Koch noch die Euro 9000 von Sudexpress und die kleine Reihe 1067 der ÖBB vor. Beide Maschinen haben beim Vorbild einen besonderen Antrieb.

Horst Meier zeigt, wie man mithilfe der Lasercut-Technik ein authentisches Gebäude erstellen kann, das so von keinem Hersteller angeboten wird.

Brawa bringt neben der Dampflokomotive auch noch die Schnellzugwagen der Gruppe 53 und 61 auf den Markt. Die Modelle beeindrucken durch äußerst realistische Fenster und Unterbodendetails.

Heiko Herholz stellt die neuen Heißwolf 4000 vor – eine Analogsteuerung mit dem Komfort einer modernen Digitalsteuerung.

Christiane van den Borg dokumentiert den besonderen Rollbockverkehr am Anschließerver Wolf auf der Preßnitztalbahn.

Fotos: MK (2), Horst Meier, Sebastian Koch, Heiko Herholz, Christiane van den Borg

Ab Seite 20
TITELTHEMA



Foto: MK



S. 8

Foto: MK

HINAUS AUFS LAND

Im zweiten Teil des Anlagenberichts von Wolfgang Kleine-Wörde- mann geht es über die verschiedenen Strecken hinaus aufs Land. Außerdem erläutert er die Technik zur Steuerung der Anlage – dabei wurde besonderer Wert auf eine solide Ausführung gelegt.

EMPFANGSGEBÄUDE OBER RODEN

Lange Zeit musste sich der Bahnhof Ober Roden von Ralf Sczegan mit einem Papierdummy als Bahnhofsgebäude begnügen. Schließlich konnte Horst Meier das Modell als Lasercutbausatz realisieren – mit exakt maßstäblichen Abmessungen in der Baugröße H0.

S. 24

Im Dreivierteltakt

Bereits 2022 kündigte Brawa das H0-Modell der Baureihe 44 an. Jetzt wurden die ersten Jumbos ausgeliefert – Martin Knaden und Bernd Zöllner haben die Lok ausführlich getestet.



S. 58

HANDREGLER ANALOG

Es muss nicht immer digital sein – Heiko Herholz hat sich den neuen Handregler „Heißwolf SFR-4000“ von Tams genau angesehen.

Foto: Heiko Herholz

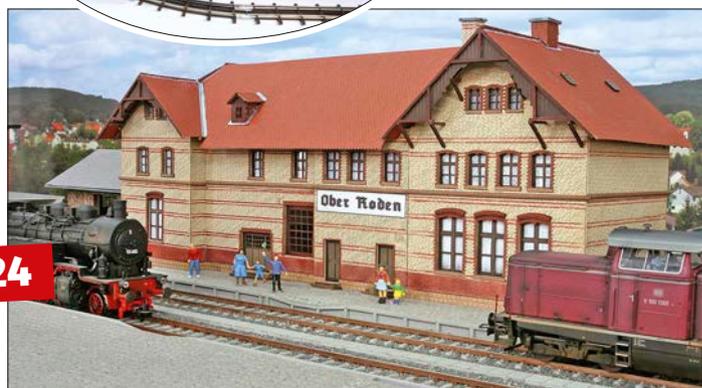


Foto: Horst Meier

KLEINBAHN AN DER OSTSEE

In einer dreiteiligen Artikelserie zeigt Helge Scholz von der Planung bis zum finalen Zustand, wie ein kleiner Kopfbahnhof in der Baugröße 0 auf wenig Fläche realisiert werden kann. Im ersten Teil geht es um die Planung, außerdem wird der Bau realistisch wirkender Gleise gezeigt.

S. 64



Foto: Helge Scholz

MODELLBAHN-ANLAGE

- Aus der Stadt aufs Land** 8
N-Anlage nach einem Entwurf von Ivo Cordes – Teil 2
- Der Wolf und die Preßnitzalbahn** 90
Hier ist jedoch nicht nur der Wolf unterwegs ...

VORBILD

- Die Kraft der drei Zylinder** 16
Die Baureihe 44 der DRG/DB/DR

MIBA-TEST

- Im Dreivierteltakt** 20
Die Baureihe 44 in H0 von Brawa
- Rh 1067 der ÖBB** 60
Rangierlok der ÖBB von Piko in H0

MODELLBAHN-PRAXIS

- Der Bahnhof Ober Roden** 24
Empfangsgebäude nach hessischem Vorbild in H0
- Gleisbau mit Lenz** 40
Ostwacht – ein Bahnhof in der Baugröße 0 (Teil 1)
- Projekt „Nordzucker“** 48
Bau eines historischen Industriekomplexes – Teil 1

GEWINNSPIEL

- Immer nur Bahnhof – aber wo?** 30
Das große MIBA-Sommergewinnspiel 2025 (3/3)

NEUHEIT

- Reisen mit 26,4 m** 38
Wagen der Gruppen 53 und 61 in H0 von Brawa
- Kuppeln wie das Vorbild** 56
Mittelpuffer für die Schnellenkamp-Lok
- Noch heißer!** 58
Handregler Heißwolf SFR-4000 von Tams Elektronik
- Euro 9000 von Sudexpress** 64
Zweikraftlok nach Stadler-Vorbild als H0-Neuheit
- Eleganz auf Gleisen** 66
Die Baureihe 03.10 als Spur-1-Modell von KM1

RUBRIKEN

- Zur Sache 3
- Leserbriefe 6
- Mini-Markt 74
- Termine 80
- Bücher 82
- Neuheiten 84
- Vorschau · Impressum 98



Foto: Uwe Bohländer

S. 48

PROJEKT NORDZUCKER

Mit einem Waggonkipper fing alles an – Uwe Bohländer erzählt, wie aus einer fixen Idee schließlich die beeindruckende Industrieanlage der Zuckerfabrik entstand.



Foto: Christiane van den Borg

S. 90

WOLFSMÜHLE IM PRESSNITZTAL

Nach Vorbildern an der Pressnitzalbahn bauten Jens Petermann und Jochen Klinger vom Team „de Bimmlbahner“ das Schweizerhaus und den Anschluss Wolf in der Baugröße H0.

Foto: Thomas Mauer



MIBA 5/2025: Arbeiten mit Acryl

Griffest oder nicht?

Die Firma Noch bietet in der Produktlinie AMMO eine neue Farbpalette an und erweitert damit das bereits große Angebot an Bastlerfarben. Sie wagt damit einen mutigen Schritt auf den Markt. Schade, dass die recht kleinen Fotos des Artikels nur wenig erkennen lassen, um sich ein besseres Bild von den Farben zu machen.

Leider wird die Abriebfestigkeit der Farben nicht getestet. Gerade alle derzeit verfügbaren Produkte haben da eine Schwäche und erreichen leider nicht das Niveau der von den Modellbahnherstellern verwendeten Farben. *Dietrich Friedel, per Mail*

Anm.d.Autors: Ich habe mal vorsichtig mit einem Wattestäbchen über einen gealterten Wagen gerubbelt: Farbe hält. Offensichtlich macht der Primer, der nicht nur als Grundierung dient, sondern auch als Versiegelung zum Schluss der Lackierarbeiten aufgetragen wird, sämtliche Farben zumindest griffest. Insbesondere bei den Pigmenten ist eine Versiegelung unumgänglich, da sich diese Farben leicht abreiben lassen und mit jeder Berührung an den Händen haften würden. Schöne Grüße, Thomas Mauer

MIBA 5/2025: Meterspurlok von Borsig

Aktuelle Standorte

Den Bericht über die Mosbach-Mudauer-Maschinen als Vorbilder der 0m-Modelle von Schnellenkamp habe ich mit Interesse gelesen, nur ist der Bericht im Hinblick auf den aktuellen Status der Lokomotiven etwas veraltet. Wie schon im Leserbrief in Ausgabe 7/2025 geschrieben befindet sich die 99 7201 bei der IG Hirzbergbahn.

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.

Die 99 7204 wurde von der Märkischen Museumseisenbahn an Wim Pater (www.kleinbahn.de) abgegeben und wird nicht zu Hundefutter verarbeitet, sondern befindet sich in der Aufarbeitung. Aktuell ist das Fahrwerk in Arbeit und im Bautagebuch betraf der letzte Eintrag die Dichtigkeitsprüfung des Rahmenwassertanks.

Die Radsätze sind aufgearbeitet und die Achslager vorbereitet. Als Nächstes steht dann wohl die Reparatur der kupfernen Feuerbüchse an. Die Arbeiten werden bei EWK in Mönchengladbach durchgeführt, ein Fertigstellungstermin steht derzeit in den Sternen, evtl. in 2026.

Hubert the Goose Wetekamp, Werl



Foto: MK

Anm.d.Red.: Vielen Dank für die Aktualisierung. Um ein Missverständnis zu vermeiden: Ich habe bei den Bildunterschriften lediglich erwähnen wollen, wo die Maschinen zum damaligen Fotozeitpunkt standen. Es ist aber schön, dass die Loks in guter Obhut sind. MK PS: Bitte beachten Sie auch den Beitrag über die Messingpuffer für das Schnellenkamp-Modell in dieser Ausgabe.

MIBA 7/2025: Bahnhof Schönbach

Viel Platz auf dem Sideboard

Mit großem Interesse habe ich den Bericht über den Bahnhof Schönbach gelesen. Geht man nach dem Fotos, so ist das eine recht große Anlage. Studiert man dann aber den Gleisplan, merkt man recht schnell, dass die Anlage gar nicht so flächenintensiv ist wie man zunächst meint.

So erreichen Sie die MIBA-Redaktion:

GeraMond Media GmbH

Redaktion MIBA

Infanteriestraße 11a

80797 München

E-Mail: redaktion@miba.de

Fax: 089 / 13 06 99 100

Das macht mir mit meinen beschränkten Platzverhältnissen Hoffnung, dass auch in meinem vergleichsweise kleinen Arbeitszimmer noch eine Anlage in Baugröße H0 mit sinnvollem Betrieb möglich ist. Um auf die berühmte Fremo-Höhe von „einsdreißig“ zu kommen, braucht es keinen komplizierten Unterbau. Einfach die richtigen Möbel mit passender Höhe wählen – und schon kann es losgehen. Hätte ich auch gleich drauf kommen können.

Köstlich auch die Zeichnung von Oswald Huber. Überspringen wir doch einfach die heiteren Zwischenstufen und wenden uns gleich dem finalen Ideal zu. Das kommt dem Gedanken einer Arbeitszimmer-kompatiblen Modellbahn gleich noch ein Stück näher.

Schade, dass Oswald Huber uns nicht mit weiteren Zeichnungen erfreuen kann. Zumindest ab und zu kann man sein herrliches Büchlein aus den 70er-Jahren noch auf Auktionsplattformen im Internet finden.

Karlheinz Strohkamp, per Mail

MIBA 7/2025: Sommerrätsel

Alle Jahre wieder

Auch in diesem Jahr startete im Juliheft der MIBA das unterhaltsame Sommerrätsel. Wie es der Zufall will, habe ich genau jetzt wieder die Zeit zum Knobeln. Es ist nicht nur die gelungene Mischung aus leichten und vertrackten Fragen, die mich motiviert. Auch dass ich schon mal ein genau zu meiner Epoche passendes Wagenmodell gewonnen habe, beflügelt mich natürlich zusätzlich. Der Hauptgrund ist aber, dass man anhand der alten Fotos sehr schön sehen kann, wie die Bahnanlagen damals noch aussahen. Zukünftige Rästelsteller werden es da schwer haben: Ein verkrautetes Gleis mit einem Triebwagen davor und ein Service-Point auf dem Bahnsteig – das kann doch überall sein ...

Sven Marlecki, per Mail

Mehr Wissen – mehr Spaß



- ✓ Sie sparen die Hälfte
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die *MIBA* kommt bequem frei Haus*

Weitere Gründe, warum Sie *MIBA* lesen sollten:

Akribische Testberichte und umfangreiche Neuheitenvorstellungen

- ✓ Ausführliche Tests mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Kompetente Vorbildinformationen zu aktuellen Modellen
- ✓ Modellbahn-Neuheiten im Überblick
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen

Vorbildliche Modellbahn-Anlagen und Tipps aus der *MIBA*-Werkstatt

- ✓ Tolle Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten und Epochen
- ✓ Detailreiche Profi-Aufnahmen, Gleispläne, Tipps der Erbauer
- ✓ Schritt-für-Schritt-Anleitungen aus der Praxis
- ✓ Über die Schulter geschaut: von den Modellbahn-Profis lernen

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 8,30 pro Heft (statt € 8,50 am Kiosk) zwölfmal im Jahr (Jahresaboppreis € 99,60) frei Haus.

Jetzt online bestellen unter abo.miba.de/testen





**TRAUM
MODELLBAHN-
ANLAGE**



► Reisezüge und Güterzüge fahren auf verschlungenen Strecken in U-Form.

N-ANLAGE NACH CORDES-ENTWURF – TEIL 2

Aus der Stadt aufs Land

Im zweiten Teil seines Anlagenberichts erläutert Wolfgang Kleine-Wördemann insbesondere die Technik zur Steuerung der Anlage. Als Elektrotechniker war ihm eine ordentliche Bauausführung besonders wichtig.



Über dem linken Bahnhofskopf spannt sich eine Stahlfachwerk-Kastenbrücke, die eine eingleisige Nebenstrecke trägt. Unterhalb hat sich noch der Güterbahnhof angesiedelt.

Unten: Kaum hat der Pmg mit V 80 004 die Kastenbrücke verlassen, verschwindet die Strecke hinter einem Wäldchen.

Meine N-Anlage hat die Grundfläche 3,3 m x 2,3 m, das sind ca. 7 m² in der Grundform als „U“. Sie ist also von innen begehbar. Dadurch bietet sich mir die Möglichkeit einer fast 360-Grad-Perspektive rundum, wenn ich auf einem Bürostuhl im Mittelgang Platz nehme. Man ist also mittendrin im Betriebsgeschehen und kann die Züge aus nächster Nähe beobachten. Wenn ein Zug aus dem Hauptbahnhof auf die Strecke gelangt und man ihn mit den Blicken verfolgt, so ändert sich auch das Blickfeld von städtisch zu ländlich, was den Eindruck verstärkt, als habe der Zug eine längere Strecke zurückgelegt.

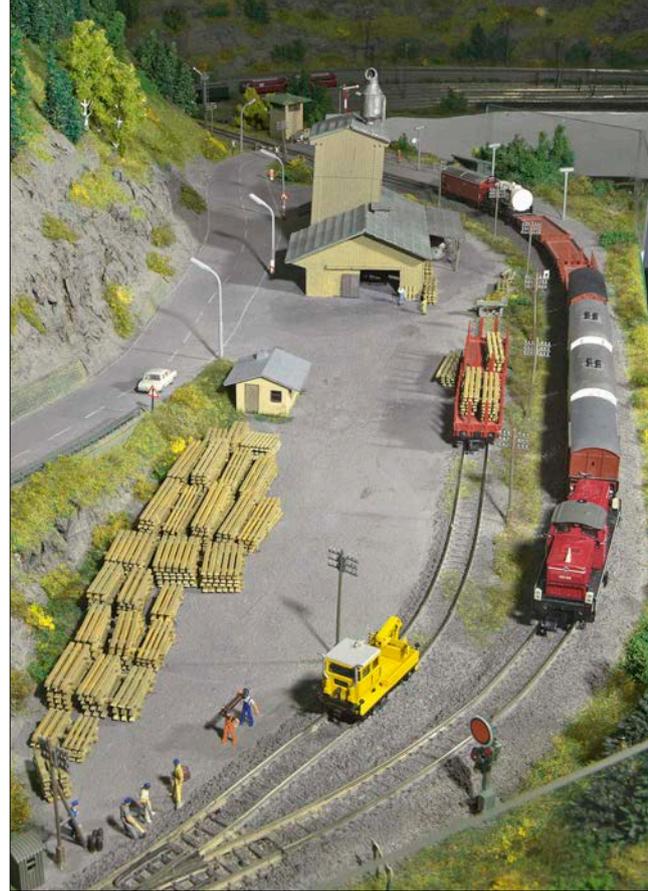
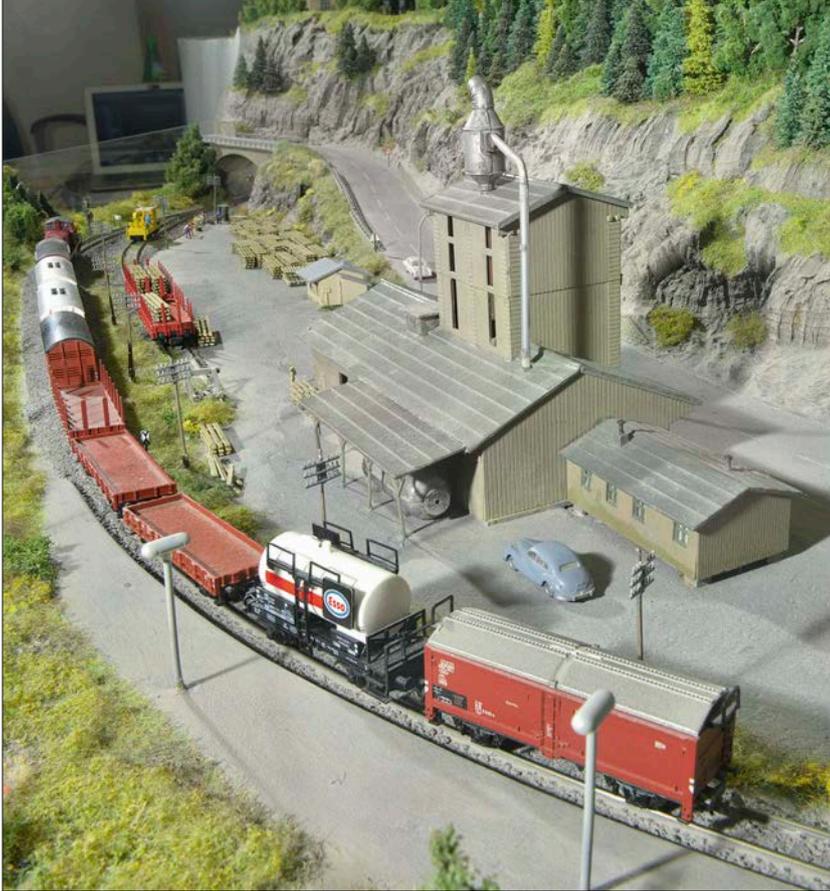
Die Anlagenhöhe liegt zwischen 80 und 130 cm; die niedrigen Anlagenabschnitte können also gut im Sitzen, die höheren gut im Stehen betrachtet werden. Meine Anlage entspricht keiner Modulnorm, daher konnte ich die Höhenlagen frei definieren.

Angaben zur technischen Ausstattung

Ich habe Gleisbesetzmelder in allen durchgehenden Bahnhofsgleisen und Rangiergleisen installiert. Deren Impulse werden auf ein Gleisbildstellpult übertragen und sorgen dort für die entsprechende Rotausleuchtung der schematisch dargestellten Gleise. Auch Weichenlagen und Signalstellungen werden auf dem Stelltisch abgebildet. Die Fahrstraßenfestlegung und die notwendige Überwachung erfolgen allerdings manuell, weil die Anlage komplett analog gesteuert wird. Man könnte diese Aufgabe zwar auch einem Computer übertragen, doch würde dies sehr viele Rückmelder und entsprechend zahlreiche Rückmeldeabschnitte bedeuten. Da fahre ich lieber nur die Fahrzeuge digital, wie es einst bei der Westbahn von Michael Meinhold vorexerziert wurde.

Um auch bei abgedunkeltem Zimmer einen realistischen Eindruck zu erhalten, habe ich eine aufwendige Beleuchtung eingebaut: ca. 260 Glühlampen verteilen sich über die Anlage als Straßen- oder Hausbeleuchtung. Alle Lichtquellen sind dabei individuell auf den jeweiligen Standort durch feste Vorwiderstände gedimmt. Dadurch ergibt sich eine sehr natürliche, stimmungsvolle und harmonische Ausleuchtung der Szenerie. Durch die Verwendung von Glühlampen statt der heutzutage üblichen LEDs bietet die Anlage einen zeitgemäßen Epoche-III-Eindruck. In technischer Hinsicht hat dies den Vorteil, dass der Stromfluss begrenzt wird, was nicht nur den Stromverbrauch der gesamten Anlage senkt (diesen Punkt unterschätzt man beim Bau einer Anlage gerne mal ...), sondern auch die Lebensdauer der verwendeten Glühlampen deutlich erhöht. Die Birnchen müssen daher nicht häufiger ausgetauscht werden als ihre LED-Konkurrenz.





Signaltechnische Ausstattung

Alle Betriebsstellen sind signaltechnisch genau nach Vorbild ausgeführt. Der Hauptbahnhof wird durch ein Spurplan-Drucktasten-Stellwerk gesteuert, das Gebäudemodell dieses Stellwerks steht an Gleis 1 und ist im Modell ein Eigenbau. Von hier aus werden insgesamt 33 Lichtsignale bedient: Das klingt viel, aber es sind ja nicht nur die auffälligen Hauptsignale zu zählen, sondern auch die vielen kleinen Gleissperrsignale, die die Fahrstraßen auch bei Rangierfahrten absichern. Zwei alte (ausgeschaltete) mechanische Stellwerke im Hauptbahnhof erinnern an frühere Zeiten und stehen noch zwischen den Gleisen als funktionslose Kulisse.

Die Blockstelle am Haltepunkt 1 ist in vollmechanischer Bauform mit vier Formsignalen (Haupt- u. Vorsignalen) und einem Wärter-Blockstellenhäuschen ausgeführt. Eine voll funktionsfähige Schrankenanlage, die bei Zugbewegungen vom Blockstellenwärter über Kurbeln und Seilzüge bedient wird, vervollständigt das Ensemble.

Der Bahnhof 1 ist ebenso in vollmechanischer Bauform mit insgesamt zwölf Formsignalen sowie zwei Stellwerken – je einem Fahrdienstleiter- und einem Wärterstellwerk – ausgeführt. Der Bahnübergang zwischen Bahnhof 1 und Bahnhof 2 ist signaltechnisch lediglich mit einer Blinklichtanlage und zwei Bü-Überwachungssignalen samt typischem Schalthäuschen gesichert. Der Bahnhof 2 ist hingegen mit elektromechanischer Technik und sieben Lichtsignalen sowie einem Fahrdienstleiterstellwerk ausgestattet. Der kleine Haltepunkt 2 hat keine spezielle Signalausstattung. Er wird sicherungstechnisch wie ein normaler Streckenblock einer eingleisigen Strecke behandelt.

Unterhalb des Kopfbahnhofes umrundet die Strecke ein Sägewerk, das hier durch ausgedehnte Lagerflächen für Holz auffällt. Allerdings scheint die Weiche des Anschliebers eine Störung zu haben: Gleisbauarbeiter sind mit ihrem Klw 53 angerückt, um den Schaden zu beheben.

Der Haltepunkt an der eingleisigen Strecke hinter der Kastenbrücke kommt ohne Signale aus. Ein kleines Wartehäuschen, ein einfacher Schüttbahnsteig – das reicht, um den Fahrgästen auf dem Land den Zustieg zum Schienenbus zu ermöglichen.





Der Eilzug mit 65 018 an der Spitze hat den Kopfbahnhof erreicht. Er rumpelt vorbei am kleinen Bahnbetriebswerk mit dem markanten Wasserturm und wird gleich am Bahnsteig halten.

Unten: Nachdem der Zug an den Bahnsteig gerollt ist, hat er sein kursbuchmäßiges Ziel erreicht. V 80 004 ist derweil mit einer Garnitur vierachsiger Umbauwagen gekuppelt und wartet auf Ausfahrt. Im Vordergrund erstreckt sich die Halle der Stückgutverladung. Ein breites Bahnsteigdach schützt Personal und Güter vor den Einflüssen schlechter Witterung. Einige G-Wagen stehen zur Be- bzw. Entladung bereit. Der Kesselwagen am kurzen Stumpfgleis vor dem Stückgutbahnsteig wirkt hier etwas verloren; tatsächlich gehört er zum Diesellokbereich des kleinen Bahnbetriebswerkes. Nach dem Entleeren wird er hier bereitgestellt, damit die nächste Rangierfahrt ihn wieder zurückbringen kann.



► Ein Kopfbahnhof bedeutet immer einen erhöhten Rangieraufwand – was im Modell durchaus gewollt ist.





Der Bahnhof 3 besitzt ein Fahrdienstleiter-Stellwerk in Hebelbauform, diesmal mit acht Formsignalen, aufgeteilt in Haupt- und Vorsignale. Außerdem ist die gesamte Anlage vorbildgerecht mit entsprechenden Nebensignalen, Halte- und Pfeif-Tafeln usw. ausgestattet. Diese scheinbar unscheinbaren Signaltafeln setzen zusätzlich besondere Akzente.

Fahrbetrieb und Steuerung

Auf den Haupt- und Nebenstrecken wird im Digitalbetrieb (DCC-Format) gefahren. Dazu setze ich die Roco-Multizentrale Pro mit vier Handreglern (Multimaus bzw. Multimaus Pro) ein. Zum Anschluss der kabelgebundenen Handregler ist der Roco-Net Bus an den passenden Stellen mit fünf Netzwerkanschlussdosen des Typs RJ 12 ausgestattet.

Die Steuerung der Anlage erfolgt wie gesagt konventionell. Der selbstgebaute Stellisch besteht aus vier Bahnhofsmodulen (s. Teil 1 des Berichts). Nachempfunden habe ich bei der Gestaltung des Stellisches den Siemens-Spurplan-Stellisch der Bauart Sp Dr S 59, allerdings ohne ihn sklavisch nachzubauen.

Der Tisch besteht aus folierten Aluminiumplatten von 3 mm Dicke. Darin sind etwa 150 hochwertige Kipp- bzw. Wechselschalter und Taster eingebaut und nach allen Regeln der Kunst verdrahtet. Neben den Tastern und Schaltern gibt es noch eine Ausleuchtung aller Signal und Weichenstellungen, wofür weitere 280 Leuchtmittel eingebaut und verdrahtet wurden. Weichenrückmeldungen, Gleisbesetztanzeigen in allen Durchgangs und Bahnhofsgleisen sowie ver-

Nach der Ankunft wird 65 018 abgekuppelt und setzt über die Weichenverbindung um auf das Parallelgleis. An der Ladestraße im Vordergrund ist heute nicht viel los. Der Niederbordwagen wartet wie bestellt unter dem Bockkran auf seine nächste Ladung.



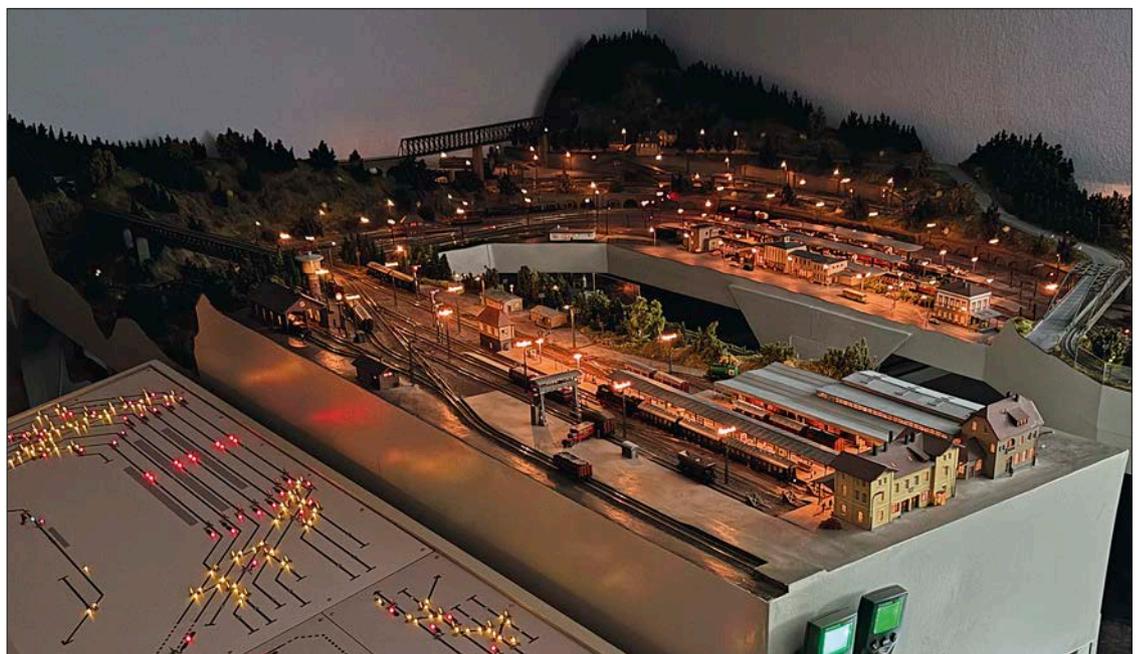
Unmittelbar am Bahnsteigende schließt sich das Stellwerk an. Direkt unter dem Fenster des Fahrdienstleiters rangiert 65 018 wieder an ihren Eilzug. Nach dem Ankuppeln und der Bremsprobe drückt sie die Garnitur vorsichtig ein Stück näher an den Prellbock.

schiedene Kontroll- und Anzeigelampen wurden mit LEDs realisiert. Auch der zentrale Hauptschalter der Anlage ist beleuchtet ausgeführt; so kann man ihn einfach schneller in Dunkeln finden. Der Stelltschrahmen hat in der Bedienstellung eine leicht geneigte horizontale Position; wenn die Anlage mal außer Betrieb ist, kann er platzsparend hochgeklappt werden.

Die Stelltschstromversorgung erfolgt mit 13,8 Volt Gleichstrom; das zuständige Netzteil liefert bis zu 7 Ampere bei einer maximalen Leistungsaufnahme von

100 Watt – da sind also noch reichlich Leistungsreserven drin. Es kommt aber auch Wechselstrom zum Einsatz. Insgesamt sind vier Netzgeräte mit 13,8 V DC bzw. 14 V AC im Einsatz. Die Leistungsaufnahme aller Netzteile erreicht im Normalbetrieb insgesamt rund 170 W. Die Spannungsversorgung von primärseitig 230 V in der Hauptverteilung wurde streng nach VDE installiert. Da ich beruflich mit solchen Installationen zu tun hatte, war es natürlich Ehrensache hier auch im privaten Bereich die Vorgaben zu erfüllen.

Heimelig wirkt das Glühlampenlicht auf der Anlage. Damit entspricht die Wirkung gut den bis zur Epoche IV eingesetzten Leuchtmitteln des Vorbilds. Auch das Stellpult mit seinen zahlreichen Leuchtmeldern ist äußerst beeindruckend.





Detailbild links:

Noch ein Blick zurück zum Hauptbahnhof. Dessen altes Stellwerk ist im Unterschied zum Stellwerk des Kopfbahnhofes nicht mehr aktiv. Seine mechanische Hebelbank wurde durch ein modernes Drucktastenstellwerk ersetzt.

Die Verdrahtung erfolgt bei allen vier Anlagen-teilen nach einheitlichem Farbkonzept. Die Spannungsverteilung ist als Ringleitung ausgeführt, die mit einem Leitungsquerschnitt von 1,5 mm² keinen Spannungsabfall befürchten lässt. Außerdem ist die Ringleitung mit Sicherungen und einem Überspan-

► **Eine solide Verdrahtung macht etwas mehr Aufwand, erspart aber viel Mühe bei der Fehlersuche.**

nungsschutz abgesichert. Alle Leitungen sind auf Lötstreifen geführt, wobei alle 75 bzw. 150 Adern jeweils an den Anlagenteilen sowie an der zentralen Hauptverteilung 1 zu 1 gleich ausgeführt sind.

Sollte mal ein Fehler auftauchen – was bisher noch nicht der Fall war –, kann ich in penibel dokumentierten Beschaltungsunterlagen nachsehen. Damit die Verdrahtung noch übersichtlicher ist, wurde sie aufgeteilt in eine Hauptverteilung für die Unterbringung der Lötstreifen, eine Spannungsverteilung sowie die Stromversorgung. Eingesetzt werden auch mehrstufige kaskadierte Strom und Spannungssicherungen. Außerdem haben stromführende Bauteile Überspannungsschutzelemente.

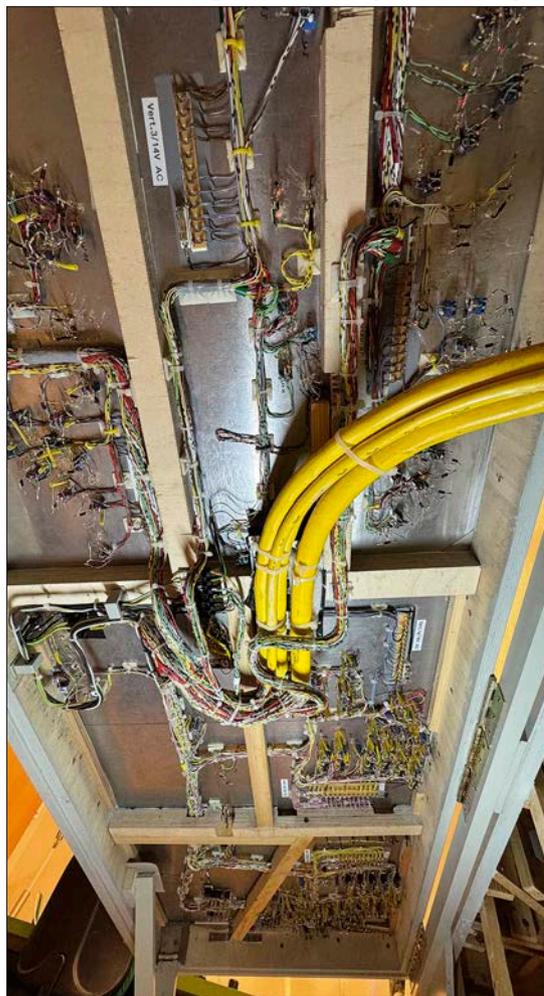
Als Leitungen zwischen Stellpult und Anlage dienen hochpaarige Verbindungskabel, die jeweils 40 bis 200 Adern bieten. Das Hauptverteilerelement ist durch Rollen verschiebbar; so konnte ich die Installation leichter vornehmen. Und im Falle einer Störung könnte man auch von allen Seiten heran.

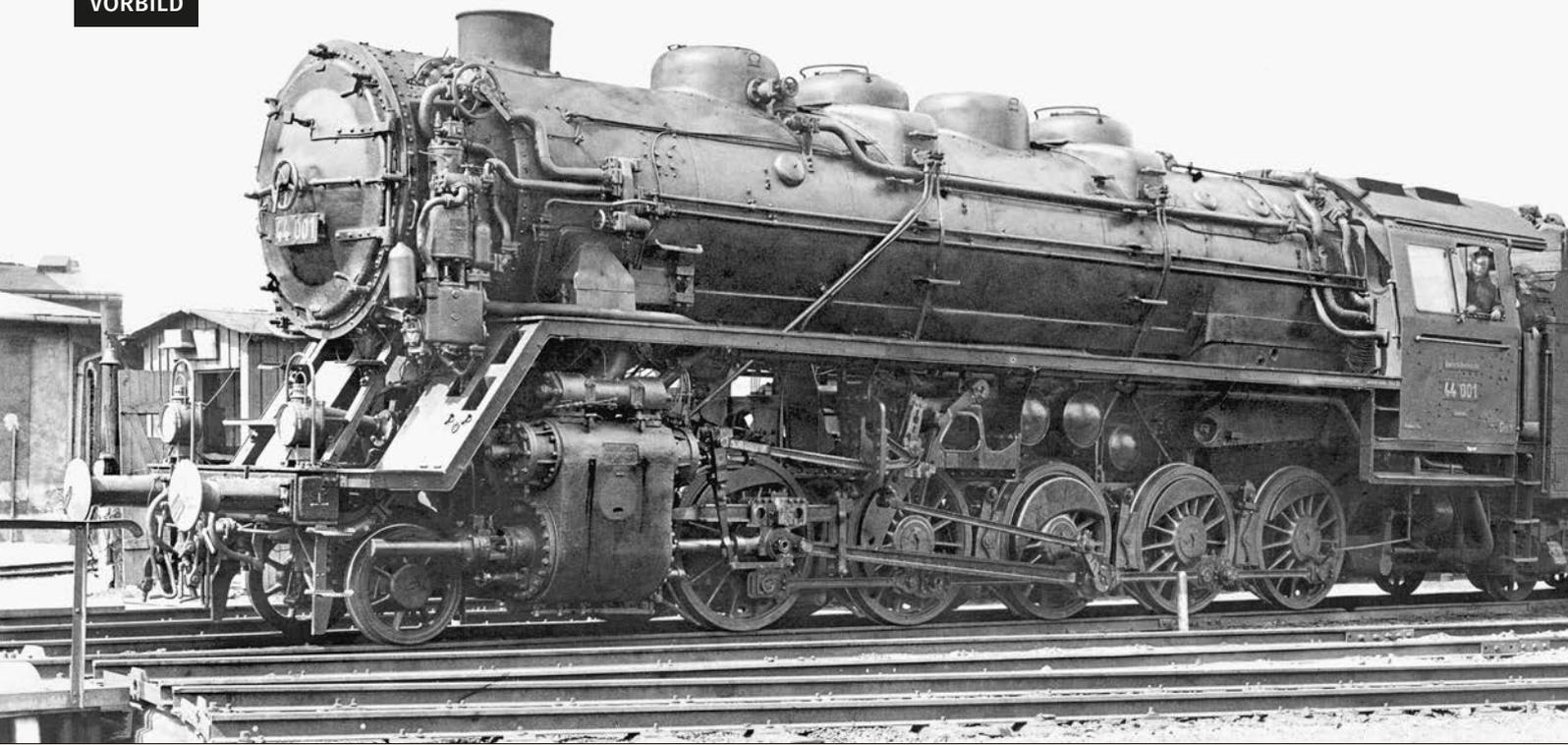
Wolfgang Kleine-Wördemann



Noch ein Blick auf das kleine Bahnbetriebswerk. Die Bahn würde liebend gern den historischen Lokschuppen gegen einen Neubau tauschen – aber da hat das Denkmalschutzamt Einspruch erhoben.

Unten: Wie bei Siemens im Schaltschrank! Nach allen Regeln der Kunst hat Wolfgang Kleine-Wördemann die Verdrahtung seines Stellpultes (linkes Bild) und die Stromversorgung der Anlage realisiert. Die gelb isolierten Leitungen sind Vielfachkabel als Verbindung zwischen Stellpult und Anlage. Fotos: MK





DIE BAUREIHE 44 DER DRG/DB/DR

Die Kraft der drei Zylinder

Heute kennt die Baureihe 44 jedes Kind. Lange Zeit war aber nicht klar, ob der Dreizylinderantrieb der Baureihe 44 wirklich der bessere war. Martin Knaden beschreibt, wieso sich bei den Güterzugloks – im Gegensatz zu den Schnellzugloks – der kompliziertere Antrieb durchsetzen konnte.

Rostfläche	4,73	4,55	m ²
Strahlungsheizfläche	18,33	18,30	m ²
Berührungsheizfläche	218,77	219,87	m ²
Verdampfungsheizfläche	237,10	238,0	m ²
Überhitzerheizfläche	100,0		m ²
Anzahl	127	128	
Abmessung } der Heizrohre	54 × 2,5		mm
Anzahl	43		
Abmessung } der Rauchrohre	143 × 4,25		mm
Anzahl	43		
Abmessung } der Überhitzer-	38 × 4		mm
Einheiten	5800		mm
Rohrlänge			mm
Kesselmitte über S. O.	3150	3100	mm
Dampferzeugung	13,5		t/h
Kesselüberdruck (p _K)	14	16	kp/cm ²
Zylinderdurchmesser	600	550	mm
Kolbenhub	660		mm
Treibraddurchmesser	1400		mm
Laufraddurchmesser vorne	850		mm
Fester Achsstand	3,4		m
Gesamtachsstand Lok	9,65		m
Gesamtachsstand Lok u. Tender	19,19		m
Länge über Puffer	22 620		mm
Wasservorrat	32	34	m ³
Kohlenvorrat	10		t
Leergewicht Lok	103,7	100,3	Mp
Leergewicht Tender	33,5	30,2	Mp
Reibungsgewicht	99,4	95,9	Mp
Dienstgewicht (mit 2/3 Vorräten)	175,6	170,8	Mp
Gewicht mit vollen Vorräten	189,6	184,8	Mp
Achslast der gekuppelten Achsen	19,8	19,4	Mp
Indizierte Leistung	1910		PS
Indizierte Zugkraft (bei 0,8 p _K)	28 510	27 360	kp
Hochstgeschwindigkeit vorwärts	70	80	km/h
Hochstgeschwindigkeit rückwärts	50		km/h

¹⁾ erste Lieferungen (1925)

²⁾ spätere Lieferungen (1936-44 u. 1949)

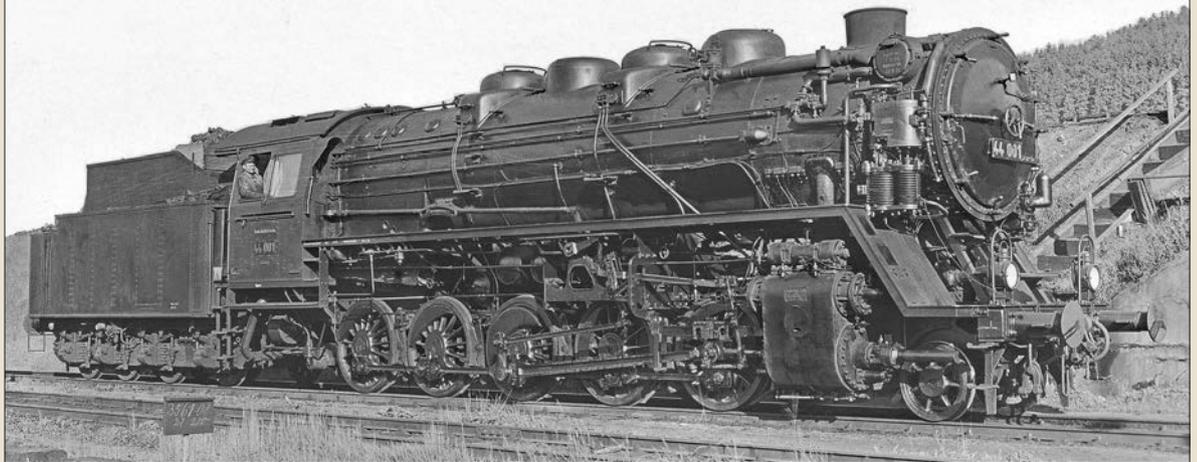
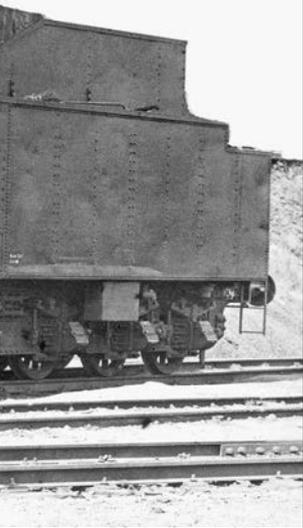
Im Merkbuch der Bundesbahn findet man auch zur Baureihe 44 alle wesentlichen Angaben. Interessant sind die Unterschiede zwischen der ersten Lieferung (also den Probeloks) und den erst Jahre später abgelieferten Baulosen.

Der Typenplan für den Bau von Einheitsloks von 1924 sah in der Klasse mit 20 Tonnen Achsdruck neben den 2'C1'-Schnellzugloks auch 1'E-Güterzugmaschinen vor. Bei beiden Bauarten gab es hinsichtlich der Zylinderzahl verschiedene Ansätze: Die Baureihe 01 sollte mit zwei Zylindern ausgestattet sein, die BR 02 zum Vergleich ein Vierzylindertriebwerk erhalten. Ähnlich lag es bei den Güterzugmaschinen: Die BR 43 musste mit zwei Zylindern auskommen, die 44 erhielt ein Dreizylindertriebwerk.

Die DRG gab bei der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung je 10 Maschinen der Baureihen 43 und 44 in Auftrag. 1926 wurden die 44 001 bis 010 von der MF Esslingen, Henschel und Schwartzkopff abgeliefert, 1927 folgten von Henschel und Schwartzkopff die 43 001 bis 010. Beide Spielarten wurden auf den Mittelgebirgsstrecken in Thüringen und auf der Frankwaldbahn erprobt.

44 004 gelangte direkt nach der Ablieferung zur Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald. Dort wurde sie in Probefahrten mit der zuvor getesteten preußischen G 12 verglichen. Diese Versuchsfahrten ergaben einen um 4 Prozent niedrigeren Brennstoffverbrauch, sodass man sich – wie auch bei der Baureihe 01 – für die einfachere Zweizylinderbauart entschied.

Mit ihr begann die Erfolgsgeschichte: 44 001, alle drei Bilder aufgenommen von Carl Bellingrodt am 10. Juni 1933 im Bahnbetriebswerk Rothenkirchen. Noch hat die Lok den 2'2'T 32-Tender und muss ohne Windleitbleche auskommen. Ihre Hauptuntersuchung ist erst wenige Tage her (29.5.33). Fotos: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Nachdem diese Entscheidung gefallen war, lieferten Schwartzkopff und Henschel bis 1928 weitere 25 Maschinen der Zweizylinderbauart. Die 44 wurde zunächst nicht weitergebaut.

1932 erprobte man unter der Bezeichnung M 02 1004 bzw. 1005 zwei Mitteldruck-Lokomotiven von Henschel. Sie hatten einen Kesseldruck von 25 kp/cm² und ein Triebwerk mit vier Zylindern. Später wurden die Loks

► **Wenn es auf maximale Beanspruchung ankommt, ist ein Dreizylinder-Fahrwerk einfach besser als ein Antrieb mit nur zwei Zylindern.**

Im Jahr 1937 lieferten Krupp, Henschel und Schwartzkopff insgesamt 53 Loks der Dreizylinderbauart, die als 44 013 bis 065 benummert wurden. Diese auch als Zwischenbauart bezeichneten Loks hatten eine im Vergleich zu den Baumusterloks um 50 mm niedrigere Kesselmitte von 3100 mm; somit blieben sie bei abnehmbarem Schlotaufsatz innerhalb der Fahrzeugumgrenzung I.

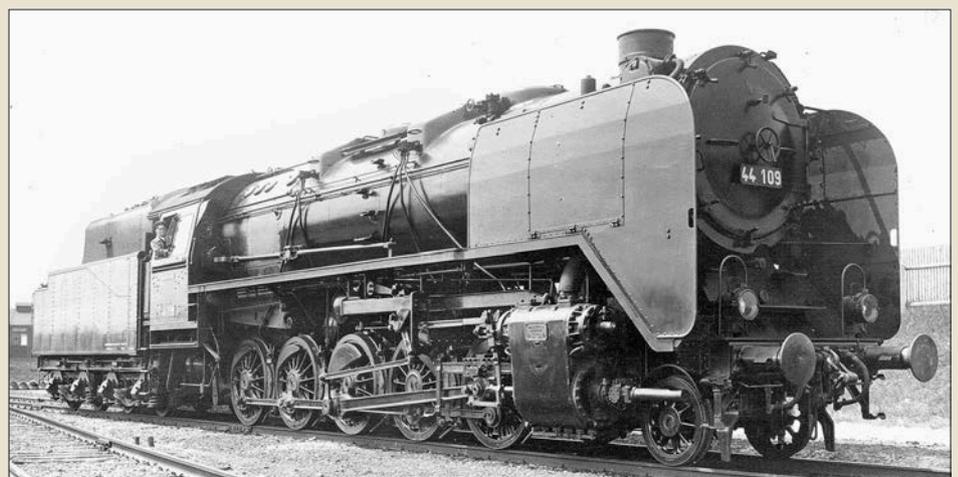
Ab der Loknummer 44 066 wurde die 44 in Standardausführung gebaut. Sie unterschied sich durch einen breiteren Bodenring von den zuvor gebauten Loks. Kesseldruck (16 kg/cm²), Zylinderdurchmesser (550 mm) und Höhe der Kesselmitte (3100 mm) blieben unverändert. In dieser Ausführung wurden die Maschinen äußerst zahlreich gebaut: 91 Loks 1937, 53 Loks 1938, 109 Loks 1939,



der Baureihe 44 zugeordnet und als 44 011 bzw. 012 bezeichnet. Bei den Versuchsfahrten stellten sich aber recht schnell Probleme an den Feuerbüchsen und Wasserkammern ein, sodass diese Spielart nicht weitergeführt wurde.

Mittlerweile waren die Folgen der Weltwirtschaftskrise von 1929 so weit überwunden, dass höhere Zuglasten anstanden, die zudem schneller befördert werden sollten. Damit war die Dreizylinderbauart wieder im Spiel, denn ihre Vorteile – günstigeres Drehmoment, besserer Massenausgleich und durch die gleichmäßiger verteilten Kolbenkräfte eine geringere Beanspruchung von Rahmen und Laufwerk – konnten nun den höheren Konstruktions- und Wartungsaufwand ausgleichen. Es wurden daher weitere Maschinen der BR 44 bestellt.

Unten: Wenige Jahre später hatten auch die 44er die typisch großen Windleitbleche der Epoche II. Foto: Deutsches Lokomotivbild-Archiv Berlin, Archiv Michael Meinhold





Mit einem typischen Ganzzug aus Selbstentladewagen rollt 44 388 vom Bw Treuchtlingen am 16. Mai 1959 durch den Hauptbahnhof von Würzburg. Die Lok scheint bestens gepflegt zu sein, wie man an der glänzenden Rauchkammertür und den weißen Pufferringen erkennt.

Foto: Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold



Ebenfalls mit Kohlenwagen, aber mit recht alten, rollt 44 1184 vom Bw Dillenburg durch Butzbach. Auf dem Nachbargleis: V 36 413, MIBA-Lesern eine bestens vertraute Lok. Unten: 44 1575 vom Bw Bamberg steht am 21. August 1958 in Gemünden. Die Tenderansicht zeigt, dass nicht alle 44er eine Erhöhung des Kohlenkastens hatten.

Fotos: Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold



58 Loks 1940, 407 Loks 1941, 455 Loks 1941, 455 Loks 1942, 476 Loks 1943 und weitere 92 Loks 1944. Damit wurden von der DRG insgesamt 1753 Maschinen bestellt. Weitere Exemplare wurden im Ausland gebaut und kamen nicht zur DRG und 10 Maschinen wurden aus vorhandenen Teilen nach dem Krieg beim VEB „Hans Beimler“ in Henningsdorf nachgefertigt. Die Gesamtstückzahl der 44 kommt damit auf 1989 Exemplare – eine Erfolgsgeschichte!

Bauausführung

Der Kessel der BR 44 bestand aus zwei Schüssen und hatte 1900 mm Durchmesser. Die Rohrwände lagen 5800 mm auseinander. Die Rohrwände trugen 43 Rauchrohre und 127 Heizrohre. Auf dem vorderen Kesselschuss lag der Speisedom, auf dem hinteren der Dampfdom mit dem Nassdampfregler Bauart Schmidt & Wagner. Außerdem trug der Kessel noch die beiden Sandkästen. Alle Aufbauten erreichten die gleiche Höhe wie der Schornstein: 4550 mm. Die Feuerbüchse bestand aus Kupfer, die Deckenstehbolzen wurden jedoch aus Stahl gefertigt.

Der Barrenrahmen bestand aus 100 mm dicken Seitenwangen, die mit einem lichten Abstand von 1000 mm zueinander lagen. Im Bereich der Laufachse waren die Rahmenwangen um 35 mm abgefräst. Der Rahmen war mit den Pufferträgern, dem Steuerungsträger und weiteren Stahlgussbrücken versteift. Die Lok stützt sich über vier Punkte auf dem Laufwerk ab. Für die beiden vorderen Punkte wurden die Laufachse und die folgenden drei Kuppelachsen zusammengefasst, die beiden hinteren Abstützpunkte wurden von den Ausgleichshebeln der vierten und fünften Kuppelachse definiert.

Um die Bogenläufigkeit zu verbessern waren die Spurkränze der dritten Kuppelachse um 15 mm geschwächt. So konnten noch Bogen von 140 m Halbmesser ohne Zwängen befahren werden.

Der Zylinderdurchmesser lag bei 600 mm, der Kolbenhub bei 660 mm. Die beiden äußeren Zylinder wirkten auf die dritte Kuppelachse, der im Verhältnis 1:5,4 geneigte Innenzylinder arbeitete auf die gekröpfte Welle der zweiten Kuppelachse.

Ab der Betriebsnummer 44 013 betrug die Kesselmitte nur noch 3100 mm. Der zulässige Dampfdruck wurde von 14 auf 16 kg/cm² erhöht, der Zylinderdurchmesser betrug nur noch 550 mm. Mit dem Einbau von Druckausgleichskolbenschiebern konnte auf die Eckventile verzichtet werden. Die Kesselspeisung erfolgte nun statt mit einer Pumpe der Bauart Nielebock-Knorr mit einer Pumpe der Bauart Knorr, die nun 250 Liter Förderleis-

44 508 ALS MUSEUMSLOK HERAUSGEPUTZT

tung bot. Die zweite Kesselspeisepumpe war eine saugende Strahlpumpe, die ebenfalls 250 l förderte. Beim Laufwerk wurde die Seitenverschiebbarkeit des Krauss-Helmholtz-Drehgestells von 72,6 auf 43 mm herabgesetzt. Das Seitenspiel der ersten und fünften Kuppelachse wurde von 30 auf 15 mm reduziert. Die Spurkranzschwächung an der mittleren Kuppelachse betrug nun nur noch 10 mm.

Ab der Betriebsnummer 44 066, also der sog. Standardausführung, erfolgte eine wesentliche Änderung bei der Steuerung des Innentriebwerks. Die anfällige Hubscheibe auf der dritten Kuppelachse wurde in eine gekröpfte Achse für den Antrieb der Schwinne geändert.

Einsätze und Verbleib

Die Baureihe 44 wurde für die Förderung von schweren Güterzügen konzipiert und tatsächlich bestimmungsgemäß eingesetzt. Die ersten Serienlokomotiven wurden beim Bahnbetriebswerk Ottbergen stationiert, um die gestiegenen Tonnagen auf der Strecke vom Ruhrgebiet über Soest-Paderborn-Ottbergen nach Halle zu bewältigen. Sie lösten damit die preußischen G 12 ab, womit zusätzlich auch auf Vorspanndienste verzichtet

► Dass die 44er trotz der Diesel- und Ellok-Konkurrenz bis zum Schluss im Einsatz blieben, beweist ihre Qualität.

werden konnte. Weitere „Jumbo“-Hochburgen waren bereits in der Reichsbahnzeit Altenhunden, Dillenburg, Mannheim Rbf und Treuchtlingen. Mit der Zeit waren 44er auf allen Strecken mit Mittelgebirgscharakter anzutreffen.

Zur Bundesbahnzeit entwickelte sich aber auch die „Rollbahn“ zwischen Emden und dem Ruhrgebiet zur 44er-Domäne. Legendar war der „Lange Heinrich“, ein 4000-Tonnen-Zug, der Erz von den Überseehäfen des Nordens ins Ruhrgebiet fuhr.

Die 44er waren bis zum Schluss des Dampfbetriebs im Einsatz. Mit dem Dampflokfahrverbot bei der DB von 1977 mussten sowohl die kohle- wie auch die ölgefeuerten 44 ihren Dienst quittieren. Bei der DR erfolgte die Ausmusterung der kohlegefeuerten Loks noch etwas früher: Als allerletzte wurde die Altenburger 44 2082-4 (44 082) im August 1974 abgestellt.

Zur Anschauung sind zahlreiche 44 erhalten geblieben. In Göppingen, Paderborn, Emden, Gelsenkirchen-Bismarck und in vielen Bahnmuseen können die Kolosse heute noch besichtigt werden.  MK



044 508, das Brawa-Vorbild, rollt am 16. Juni 1971 mit einem Roheisenzug Richtung Mülheim-Speldorf. Foto: Lothar Bleck, DGEG-Archiv



Einige Jahre später wird die Lok bestens gepflegt zur Schau gestellt. Anlass ist die Ausstellung der Wanne-Herner Eisenbahn am 2. September 1984 im Hafen Wanne. (Welcher Unglücksrabe hat eigentlich diesen Blechkasten so blöde platziert?)

Unten: Die Tenderansicht zeigt, dass 44 508 eine Erhöhung am Kohlenkasten hatte. Fotos: MK



Mit einem schweren Ganzzug aus Selbstentladewagen rollt 44 508 durch die Landschaft. Ihr Drei-Zylinder-Antrieb wird allerdings mit so einer Last spielend fertig ...



DIE BAUREIHE 44 IN H0 VON BRAWA

Im Dreivierteltakt

Brawa kündigte zur Spielwarenmesse 2022 die großen „Jumbos“ der Baureihe 44 an. Jetzt endlich ist es so weit, dass die Fahrzeuge in Auslieferung gehen können. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben das Modell genauestens unter die Lupe genommen und berichten über die Eigenschaften.

Wenn eine Lokomotive einen Spitznamen trägt, ist sie in der Regel äußerst populär. Nicht anders ergeht es der Baureihe 44, die unter Eisenbahnfreunden „Jumbo“ genannt wird. Und tatsächlich sind die Maschinen schon vom Vorbild her sehr kräftig; die Brawa-Modelle halten sich an diese Vorgaben.

Besonders beeindruckend ist der dicke und lange Kessel, an den alles an Details angesteckt wurde, was eine 44 ausmacht. Seien es die fünf Sandfallrohre je Kesselseite oder die Stellstangen auf beiden Seiten, seien es die filigranen Ventilhandräder mit ihren feinen Speichen oder die vollständige Verrohrung – bei der Ausstattung fehlt es an nichts.

Selbst hinter den Windleitblechen wird die Detaillierung mit der Lokpfeife und dem Luftpumpenventil auf der rechten Seite

sowie der Dampfarmatur nebst Hilfsbläser auf der linken Seite fortgesetzt. Luft- und Speisewasserpumpe sind ebenso vollständig angeschlossen wie der große Turbogenerator neben dem Schlot.

Unter dem schnurgerade verlaufenden Umlaufblech liegen Pendelbleche und Steuerungsträger mit großer Detailtreue. Am Umlaufhängen noch sechs Triebwerksleuchten, die sogar über angesteckte Glaskuppeln verfügen. Etwas versteckt, aber vorhanden lugt das Handrad des Abschlammmventils unter dem Kesselbauch hervor.

Das Führerhaus ist innen mit zahlreichen Manometern geschmückt, die sogar noch mit Zeigern bedruckt sind. Die glasklar gespritzten Fenster sind ohne erkennbaren Spalt eingesetzt und lassen einen guten Blick auf die Innengestaltung des Führerstandes zu. Dazu zählt auch das Lokführerbremssystem mit seinem filigranen Hebel.

Die Radsätze haben nicht nur feine Speichen, sondern sind auch im Bereich der Kurbelzapfen mit den Verstärkungen einschließlich der darin eingelassenen Öffnungen dem Vorbild genau nachempfunden. Die Radnaben bestehen aus einer Kunststoffbuchse, die mittig noch die Zentrierbohrung aufweist. Da diese Kunststoffteile nicht lackiert sind, heben sie sich allerdings von den lackierten Radsternen deutlich ab.

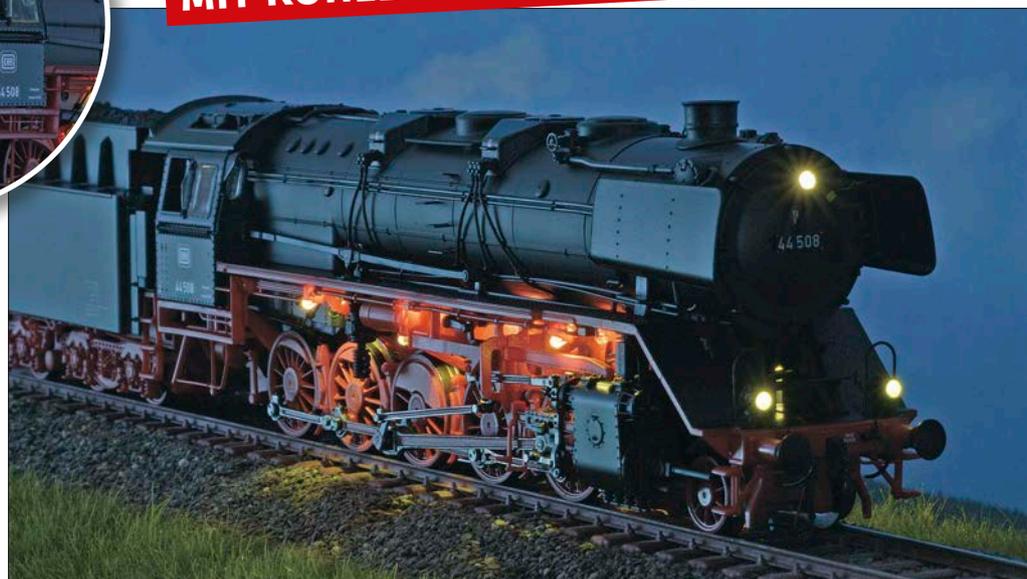
Die Steuerung besteht überwiegend aus Metallteilen. Aus Kunststoff wurden lediglich Aufwerfhebel, Schwinde, Kreuzkopf und Gegenkurbel gefertigt. Übrigens wurde die Steuerung auf „vorwärts“ ausgelegt: Die Schwingenstangen liegen unten in der

► **Das vollbewegliche Innentriebwerk der 44 ist ein feinmechanisches Meisterstück.**

Schwinge und nicht wie bei vielen anderen Modellen neutral in der Mitte der Schwinge, sodass sich auch die Schieberschubstange korrekt bewegt. Auch das Innentriebwerk im durchbrochenen Barrenrahmen ist einschließlich der angetriebenen Schwinge vollständig nachgebildet. Am letzten Kuppelradsatz ist linksseitig noch eine Kurbel für den Schmierpumpenantrieb, der zugehörige Hebel schwebt allerdings mit Abstand davor.

Der Mittelzylinder ist mit seinem Kolbenstangenschutzrohr bereits werksseitig ausgestattet. Die Außenzylinder kann man –

Aufwendige Technik: MIT KOHLENKASTENLAMPE



Das Digitalmodell ist mit allerlei Funktionen ausgestattet. Neben dem weißen Zugspitzsignal (F0) verfügt die Lok auch über eine Triebwerksbeleuchtung (F7), die angesichts der zahlreichen Schmierstellen an den fünf Kuppelachsen aus insgesamt sechs Leuchten besteht. Außerdem gibt es noch eine Führerstandsbeleuchtung (F10), über welche auch die am Führerhausdach angebrachte Kohlenkastenlampe aktiviert wird. Das dient der Arbeitssicherheit des Heizers!

großzügige Radien vorausgesetzt – mit entsprechenden Zurüstteilen komplettieren. Dabei fallen dann auch die hauchdünnen Entwässerungsröhre auf, die an den Stirnseiten der Zylinder freistehend verlegt sind.

Am Tender sind Leitern, Zugstangen für die Wassereinlassklappen und die Laternen freistehend angesetzt. Seitlich sind unterhalb des Wasserkastens noch die Dampf- und Druckluftleitungen freistehend verlegt. Und an den Türen gibt es noch die üblichen Griffstangen mit Haltekreis.

Die Lackierung ist sowohl im schwarzen wie auch im roten Bereich seidenmatt und makellos aufgetragen. Die Anschriften sind als Schilder mit silbernen Ziffern bzw. als weiße Schablونسchrift aufgedruckt. *MK*

Technik

Wie beim Modell der BR 01 befindet sich der Antrieb wieder im technisch baugleichen Tender, dessen gesamtes Fahrwerk einschließlich der Kohlenfüllung aus Metall besteht. Bei der Lok besteht die Nachbildung des filigranen Barrenrahmens aus Metall, für die Aufbauten (Umlauf, Kessel, Führerhaus) kam Kunststoff zum Einsatz.

Der fünfpolige Motor mit zwei Schwungrscheiben treibt über je eine Getriebeeinheit pro Drehgestell alle Radsätze an, die dort mit seitlichen Pendelblechen vertikal so geführt werden, dass eine Allradauflage gegeben ist und sich das Reibungsgewicht zu gleichen Teilen auf alle vier Radsätze verteilt. Die vier Haftreifen auf den jeweils äußeren Radsätzen garantieren eine maximale Zugkraft. Lok

Die Lokführerseite des Kessels. Hier dominiert die lange Umsteuerstange. Neben den Stellstangen zur Luftpumpe und zur Pfeife fallen noch die fünf Sandfallrohre auf. Kaum zu erkennen, aber da: Die Leitungen an der Luftpumpe.

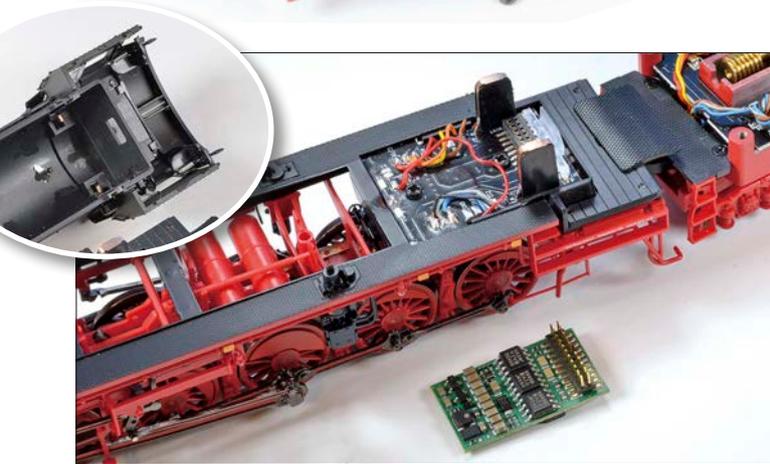
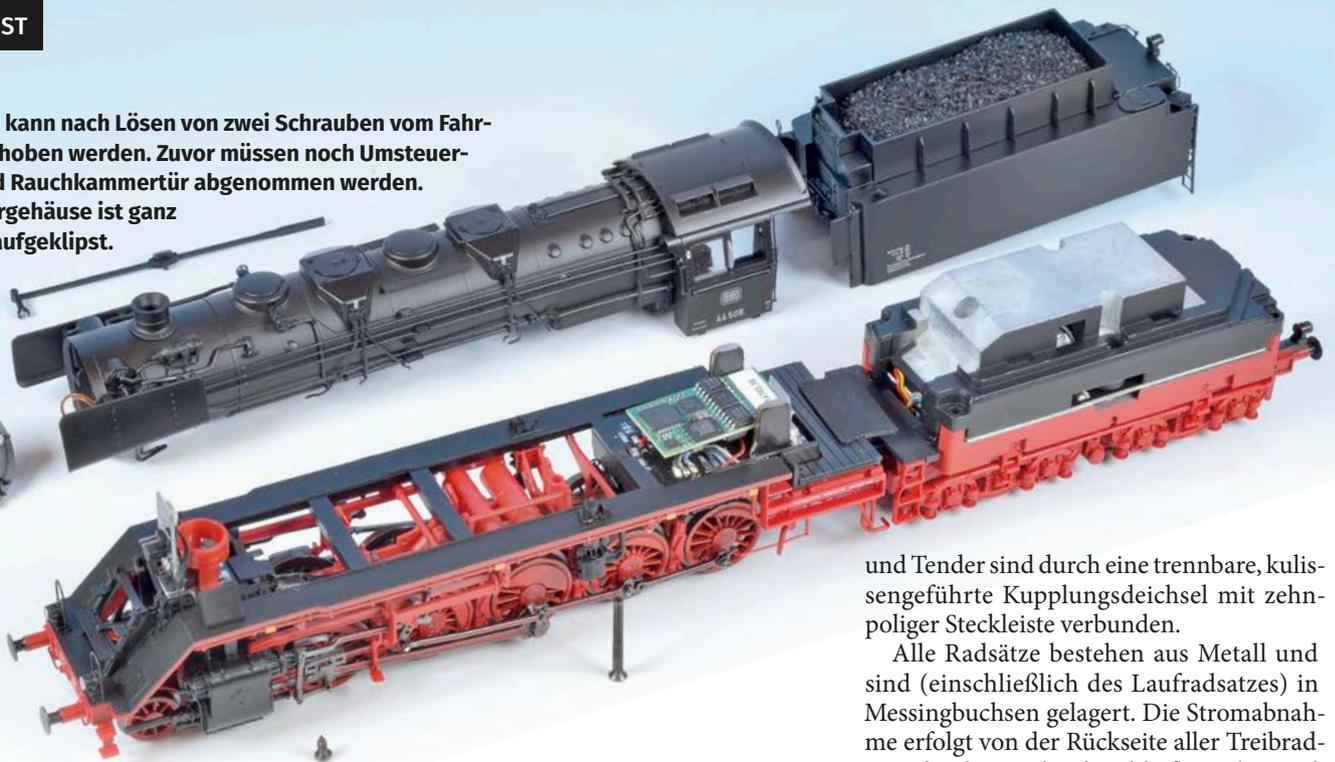


Die Steuerung des Modells besteht bis auf Kreuzkopf, Schwinge und Gegenkurbel aus Metall. Das gilt auch für das vollständig nachgebildete Innentriebwerk. Zwischen den Speichen sind die Durchbrüche des Barrenrahmens zu sehen.

Der Tender besteht überwiegend aus Metall, lediglich das Gehäuse ist aus dünnwandigem Kunststoff gefertigt. An der Rückseite sind die Tenderleitern freistehend angesetzt. Die DB-Reflexglaslampen ruhen auf Konsolen, die zugleich als Lichtleiter fungieren. Außerdem sind noch die Züge zum Öffnen der Wassereinlassklappen extra angesetzt. Im Lieferzustand ist der Pufferträger nicht mit Details bestückt.



Der Kessel kann nach Lösen von zwei Schrauben vom Fahrwerk abgehoben werden. Zuvor müssen noch Umsteuerstange und Rauchkammertür abgenommen werden. Das Tendergehäuse ist ganz klassisch aufgeklipst.

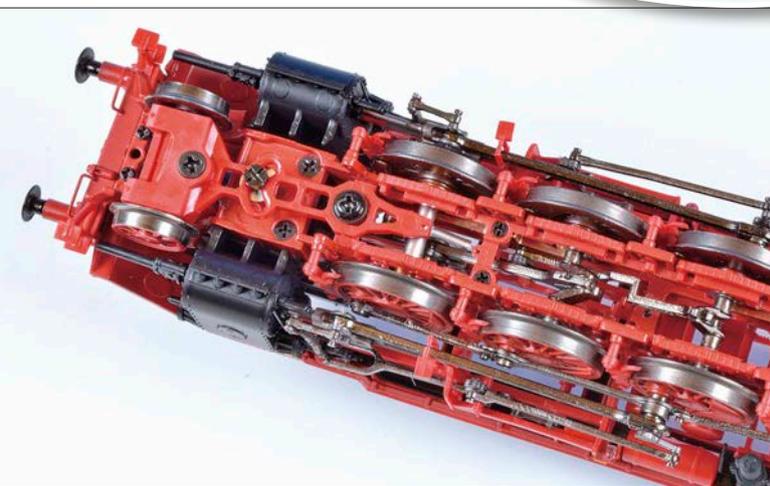


Im Bereich der Feuerbüchse liegt die Hauptplatine mit der PluX22-Schnittstelle. Die Lok ist mit einem Sounddecoder von Doehler und Haas ausgestattet. Über die beiden Kontaktflächen neben der Schnittstelle wird die Führerstandsbeleuchtung aktiviert.

An der Stehkesselrückwand sind nicht nur Handräder, Wasserschauläser und Manometer nachgebildet, die Manometer sind sogar auch mit Zeigern bedruckt. Die Klappen an der Führerhausrückwand sind außerdem federnd gelagert.



Das Modell ist vorbildgerecht mit zwei Kropfachsen ausgestattet! Die Kropfachse des zweiten Kuppelradsatzes dient dem Antrieb, über die kleine Kröpfung an der dritten Kuppelachse erfolgt die Steuerung des Innenzylinders. (Zur besseren Erkennbarkeit wurde das Bremsgestänge ausgehängt.)



und Tender sind durch eine trennbare, kulisengeführte Kupplungsdeichsel mit zehnpoliger Steckleiste verbunden.

Alle Radsätze bestehen aus Metall und sind (einschließlich des Laufradsatzes) in Messingbuchsen gelagert. Die Stromabnahme erfolgt von der Rückseite aller Treibradsätze beidseitig durch Schleifkontakte und beim Tender durch Kontaktbleche von oben an den Spurkränzen der inneren Radsätze. Die Lok stützt sich auf dem ersten und vierten Radsatz ab, die übrigen Radsätze haben vertikale Bewegungsfreiheit und sind federbelastet. Die Seitenverschiebbarkeit der Radsätze ist so ausgelegt, dass die Lok noch 360-mm-Radien durchfährt; empfohlen ist jedoch ein Mindestradius von 420 mm.

In der Lok befindet sich die Platine mit dem Decoder im Bereich der Feuerbüchse und der Lautsprecher im Bereich der Rauchkammer, die auch für den Einbau eines

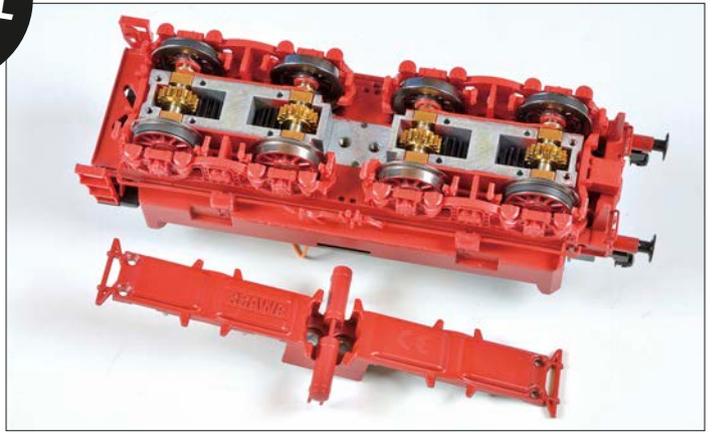
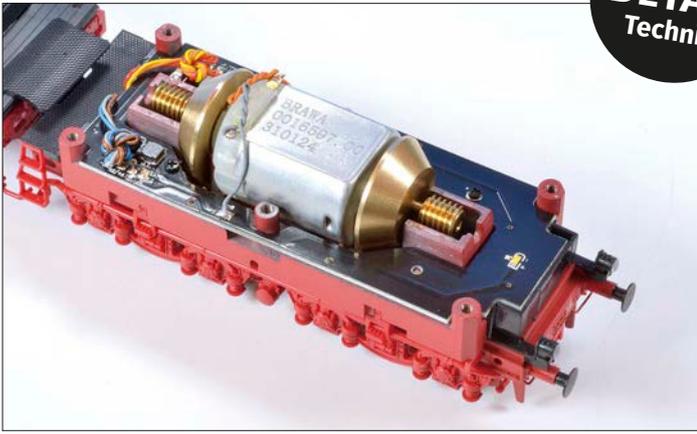
► **Der Antrieb auf allen Achsen mit vier Haftreifen ist sehr kräftig – das muss bei einer 44er aber auch so sein.**

Rauchentwicklers vorbereitet ist. Einen Stützkondensator gibt es nicht.

Das Modell bewegt sich auf dem Gleis absolut gleichmäßig mit sehr geringer Geräusentwicklung und lässt sich bis zur leicht überhöhten Endgeschwindigkeit gefühlvoll regeln. Der Auslauf beim Abschalten des Fahrstromes ist angesichts der niedrigen Höchstgeschwindigkeit angemessen. Die Zugkraft ist beeindruckend und ermöglicht einen vorbildgerechten Einsatz auch vor schweren Güterzügen.

Die digitale Ausstattung ist mit 25 Funktionen wieder sehr umfangreich. Eindrucksvoll ist der Sound des Dreizylindertriebwerks, das durch typische Betriebsgeräusche wie Luftpumpe oder Bremsenquietschen ergänzt wird. Pfeiftöne sind ebenso obligatorisch wie ein umfangreiches Beleuchtungspaket von der fahrtrichtungsabhängigen

**IM
DETAIL
Technik**



Fotos: MK

Der kraftvolle Motor ist im Tender gelagert und wirkt über die auf beiden Wellenenden montierten Schnecken auf sämtliche Radsätze. Außerdem ist er mit zwei großen Schwungmassen ausgestattet, die dem Fahrverhalten Dynamik verleihen.

Die vier Radsätze des Tenders sind über Messingbuchsen in Wipplagern gelagert. Alle vier Radsätze tragen solide Messingzahnräder. Mit den vier Haftreifen auf den äußeren Achsen entwickelt das Modell jede Menge Grip.

Stirnbeleuchtung über Führerhaus- und Triebwerksbeleuchtung bis zur flackernden Feuerbüchse. Rotes Licht in den unteren Laternen hat die Lok nicht.

Die umfangreiche Bedienungsanleitung enthält alles Wichtige für Inbetriebnahme, Wartung und Pflege sowie alle Fakten zur Digitalausstattung. Innerhalb eines Faltblisters ist das Modell in einem Hohlkastenschuber vor Transportschäden gut geschützt.

Fazit

Ein hervorragend durchgestaltetes Modell, das alle typischen Merkmale der BR 44 korrekt wiedergibt und das auf der Anlage alle Transportaufgaben mit Bravour übernehmen kann. Insbesondere das voll bewegliche Innentriebwerk fasziniert im Betrieb beim Zusehen. bz

Messwerte BR 44

Gewicht Lok + Tender	236 + 343 g
Haftreifen	4
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max}	95,3 km/h bei Fahrstufe 126
V _{vorbild}	80,0 km/h bei Fahrstufe 105
V _{min}	0,9 km/h bei Fahrstufe 1
NEMzulässig	104,0 km/h bei Fahrstufe -
Zugkraft vorwärts/rückwärts	
Ebene:	261 g
30-Promille-Steigung:	247 g
Auslauf	
V _{max} :	222 mm
V _{vorb} :	161 mm
Schwungscheiben (2)	19,8 x 5,0 mm
Artikelnummern und Preis	
70040, analog	€ 479,90
70042, = digital, Sound	€ 629,90
70043, ≈ digital, Sound	€ 629,90
70036-39: DRG, Epoche II	
70040-43: DB, Epoche III	
70044-47: DB, Epoche IV	
70048-50: DR, Epoche III	

Maßtabelle Baureihe 44 in H0 von Brawa

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	22 620	260,00	261,3
Pufferträger Lok bis Kuppelkasten:	13 167	151,34	151,3
Abstand Lok-Tender am Kuppelkasten:	158	1,82	3,5
Kuppelkasten Tender bis Pufferträger:	7 995	91,90	91,9
Puffermaße			
Länge:	650	7,47	7,3
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	19,9
Pufferhöhe über SO Lok/Tender:	1 025/1 015	11,78/11,67	12,0/12,5
Puffertellerdurchmesser:	450	5,17	5,1
Höhenmaße über SO			
Oberkante Schlot:	4 550	52,30	52,6
Kesselmitte:	3 100	35,63	35,8
Oberkante Wasserkasten:	2 990	34,37	34,3
Oberkante Kohlenkasten:	3 855	44,31	44,8
Breitenmaße			
Breite Umlauf:	3 050	35,06	35,3
Breite Führerhaus:	3 050	35,06	34,9
Zylindermittenabstand:	2 260	25,98	27,7
Tender:	3 050	35,06	35,2
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	9 650	110,92	110,7
Rahmenvorderkante zu Laufachse:	1 000	11,49	11,2
Laufachse zu Kuppelachse 1:	2 850	32,76	32,7
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 700	19,54	19,5
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 700	19,54	19,5
Kuppelachse 3 zu Kuppelachse 4:	1 700	19,54	19,5
Kuppelachse 4 zu Kuppelachse 5:	1 700	19,54	19,5
Kuppelachse 5 zu Kuppelkasten:	2 517	28,93	29,4
Achsstände Tender			
Gesamtachsstand:	5 700	65,52	65,4
Kuppelkasten zu Achse 1:	1 165	13,39	13,5
Tenderachse 1 zu Tenderachse 2:	1 900	21,84	21,8
Tenderachse 2 zu Tenderachse 3:	1 900	21,84	21,8
Tenderachse 3 zu Tenderachse 3:	1 900	21,84	21,8
Kuppelachse 4 zu Pufferträger:	1 130	12,99	13,0
Raddurchmesser			
Laufräder:	850	9,77	9,9
Kuppelräder:	1 400	16,09	16,1
Tenderräder:	1 000	11,49	11,6
Speichenzahl			
Laufräder:	9	-	9
Kuppelräder:	15	-	15
Tenderräder:	11	-	11
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)			
Radsatzinnenmaß:	min. 14,4	max. 14,6	Modell 14,4
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	0,8
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,8
Radbreite:	2,7	2,9	2,7



EMPFANGSGEBÄUDE NACH HESSISCHEM VORBILD IN DER BAUGRÖSSE H0

Der Bahnhof Ober Roden

Jahrelang musste der rund 12 Meter lange Verzweigungsbahnhof Ober Roden mit einem schlichten Papierdummy als Empfangsgebäude auskommen. Dies stand im krassen Gegensatz zum vorbildgerechten Modellbetrieb auf den ausgedehnten Gleisanlagen und der feinen Signalausstattung. Dieser Zustand war dem neuen Besitzer Ralf Sczegan zwar schon lange ein Dorn im Auge, doch Provisorien halten bekanntlich am längsten. Ein passendes H0-Modell gab es schließlich nicht käuflich zu erwerben. Bei einem Fremotreffen kam Ralf dann mit Horst Meier ins Gespräch, der den Bahnhof für ihn als Lasercutmodell realisierte.



Den Modellbahnhof Ober Roden gibt es eigentlich bereits seit ungefähr 15 Jahren. Ursprünglich wurde er von dem langjährigen Fremo-Vorsitzenden Moritz Hebert gebaut und schließlich von Ralf Sczegan übernommen, der durch seine filigranen Signalbausätze bekannt ist (smf-modelle.de). Während Stellpult, Signalausstattung und auch die Anlagengestaltung teilweise drastische Änderungen erfuhren und sich das Erscheinungsbild dadurch stark veränderte, blieb der vom ursprünglichen Erbauer als Provisorium errichtete Pappdummy zunächst erhalten. Es ergab sich auch

So schmuck präsentiert sich der Bahnhof Ober Roden im heutigen verputzten Zustand.

Fotos: H0rst Meier

keine unmittelbare Erfordernis, mit den gegebenen Möglichkeiten das Empfangsgebäude ebenso aufzuwerten.

Doch mit der Zeit rückte auch die Idee wieder stärker in den Vordergrund, hier statt eines Platzhalters das echte Gebäude nachzubilden. Ralf Sczegan unternahm einige Versuche, um ein vorbildgerechtes Modell zu erhalten. Anfragen bei professionellen Modellbauern führten nicht zum Erfolg – so hätte man u.a. mit enormen Lieferzeiten rechnen müssen, wobei es eine finale Zusage auch nicht gab. Also wurde das Vorhaben wieder in den Hintergrund gerückt.

► **Zunächst wurde das Vorbild genau vermessen – danach konnte eine Zeichnung erstellt werden.**

Nun hatte ich beim Jahrestreffen des Fremo in Lichtenvorde/NL die Gelegenheit, als Rangierleiter im Modellbahnhof Ober Roden Dienst zu tun und kam mit Ralf ins Gespräch – auch über das fehlende Empfangsgebäude. Bald kamen wir überein, dass ich das Bahnhofsgebäude Ober Roden im Modell verwirklichen sollte. Dies sollte in der Lasercuttechnik mit überschaubarem Aufwand möglich sein. Dies fiel mir umso leichter, da ja Ober-Roden quasi zuhause um die Ecke liegt. Die unterschiedlichen Schreibweisen – nämlich mit und ohne Bindestrich – müssen noch erläutert werden: Als Ortsname wird „Ober-Roden“ (heute ein Stadtteil von Rödermark) mit Bindestrich geschrieben, aber im „Bahndeutsch“ eben immer ohne einen solchen.

Modell mit Originalmaßen

Die nächste Geschichte ergab sich dann beim Anfertigen von aktuellen Vorbildfotos und dem Ausmessen des Empfangsgebäudes vor Ort. Der Kioskbetreiber mutmaßte schon irgendwelchen Missbrauch, als wir mit Zollstock, Maßband und Kamera um das Gebäude strichen und informierte den derzeitigen Eigentümer, Hans-Jörg Vetter. Bei einem Gespräch konnte ich ihm unser Vorhaben erläutern und seine Bedenken schnell zerstreuen. Er nahm das Ganze ebenfalls so begeistert auf, dass ich innerhalb kurzer Zeit sogar die Originalpläne des Gebäudes mit allen Maßen erhielt – so konnte ich umso genauer an die Konstruktion des Modells gehen. Nochmals ganz herzlichen Dank dafür!

Das derzeitige Erscheinungsbild des Bahnhofsgebäudes entstand vor allem nach einer Grundrenovierung zu Beginn der 1970er-Jahre. Damals erhielt der Bahnhof einen kompletten Verputz, die schmuckvollen Fenstereinfassungen und das überaus aufwendige

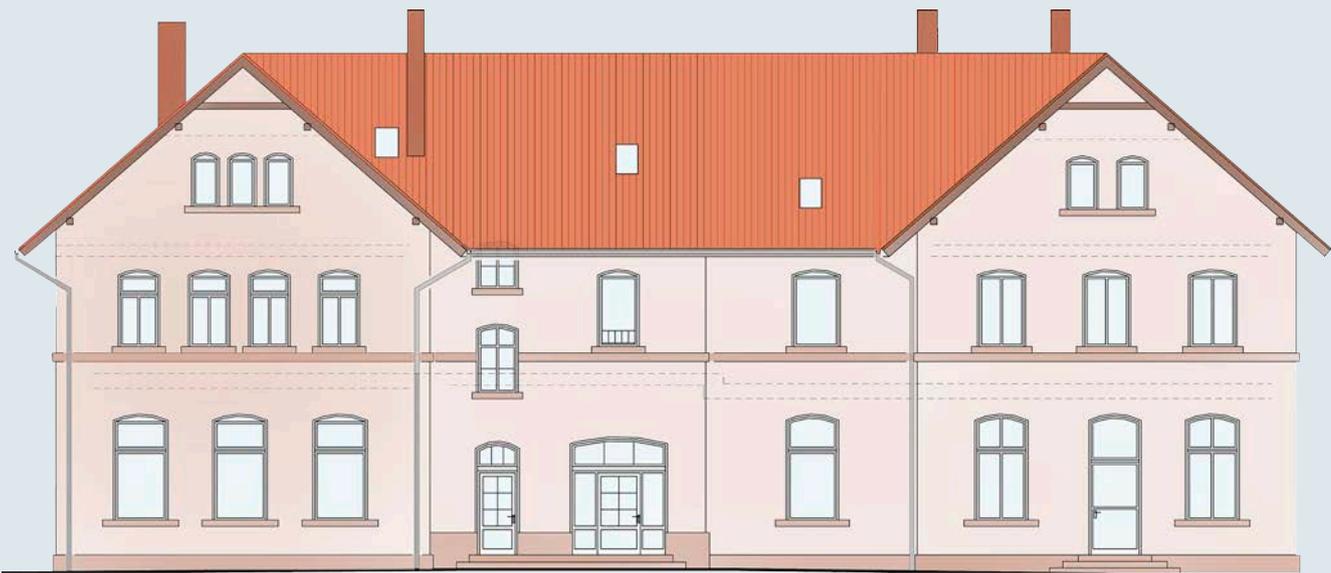
1 Das Gleisvorfeld in Ober Roden mit dem Stellwerk und den beiden Streckenästen nach Dreieich (links) und Rodgau (rechts). Der Bahnhof war in den 1980er-Jahren noch mit Formsignalen ausgestattet.



2 Der seinerzeit von Moritz Hebert gebaute Modellbahnhof Ober Roden ist durch seine Kompromisslosigkeit gekennzeichnet. Der Erbauer hatte zunächst nur einen maßstäblichen Papierdummy für das EG als Provisorium. Aber es hält eben nichts so lange wie ein solches ...

3 Beim Fremo-Treffen in Lichtenvorde steht Ralf Sczegan, der neue Besitzer von Ober Roden, am Stellpult seines Bahnhofs. Bei dieser Veranstaltung entstand die Idee für den Nachbau des EG.





Oben: Die Ansicht von der Straßenseite aus zeigt den renovierten Zustand des Gebäudes in der Zeit nach 1973. Dar- aus konnten die Bauteile für den Laserschnitt abgeleitet werden.

Links: Der Bahnhof sollte im Zustand der Epoche III nachgebildet werden. Im Jahr 1969 präsentierte sich der Bahnhof allerdings noch mit den notdürftig verputzten Kriegsschäden.

Giebelholzwerk verschwanden. Leider waren die noch aus der Kriegszeit herrührenden Schäden so groß und eklatant, dass man sich außerstande sah, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Die Ziegelwände wiesen zahlreiche Granatsplittereinschläge auf; um sie zu verdecken, versah man das Gebäude mit einem schlichten Verputz.

Auch Hans-Jörg Vetter war nach dem Kauf des Bahnhofs zunächst bestrebt, den Originalzustand wieder herzustellen. Erste Versuche, den Putz abzuklopfen, waren jedoch sehr mühsam. Die darunter zum Vorschein kommende Bausubstanz erwies sich als so beschädigt und teilweise mit stabilisierenden Ankern versehen, dass man sich entschloss, der Entscheidung der Bahn von 1973 zu folgen. Daher erhielt das Gebäude wieder einen schmucken Verputz – dies wirkt deutlich besser, als mit halbherzigen und teuren Nachbesserungsversuchen einen Zustand herzustellen, der letztendlich doch unbefriedigend bleiben würde.

Epoche III im Modell

Als ich dann die mir überlassenen Vorbildfotos studierte und das Renovierungsdatum auf etwa 1973 datieren konnte, blieb eigentlich für eine Darstellung im Modell nur die Klinkerbauweise mit dem preußischen Steinschmuckwerk als echte Alternative übrig. Besonders die aufwendigen Fenstereinfassungen und die hölzernen Giebelverzierungen hatten es Ralf bald angetan. Da er ja außerdem die Epoche III als seinen Hauptschwerpunkt auserkoren hatte, war bald der Entschluss gefasst, das Bauwerk nicht in der einfacheren Putzausführung nachzubilden, sondern mit den Ziegelwänden.

Die Fugen und die Zierelemente ließen sich in der Lasercuttechnik realisieren. Für den Grundkorpus aus 1,5 mm starker Finn-



Oben: Das Bahnhofsgebäude spiegelt auch im Modell den Schmuckcharakter der Ziegelvermauerung wider. Die hellgelben Ziegel werden durch dunkelrote Zierreihen ergänzt, auch die hölzerne Giebelverblendung trägt ihren Teil zum guten Aussehen bei. Der Schriftzug auf der Gleisseite ist authentisch und war im Jahre 1969 noch nachweislich so zu sehen.

pappe spielt dies zunächst keine Rolle, nur für die nachfolgende Deckschicht aus 0,4 mm starkem Fotokarton.

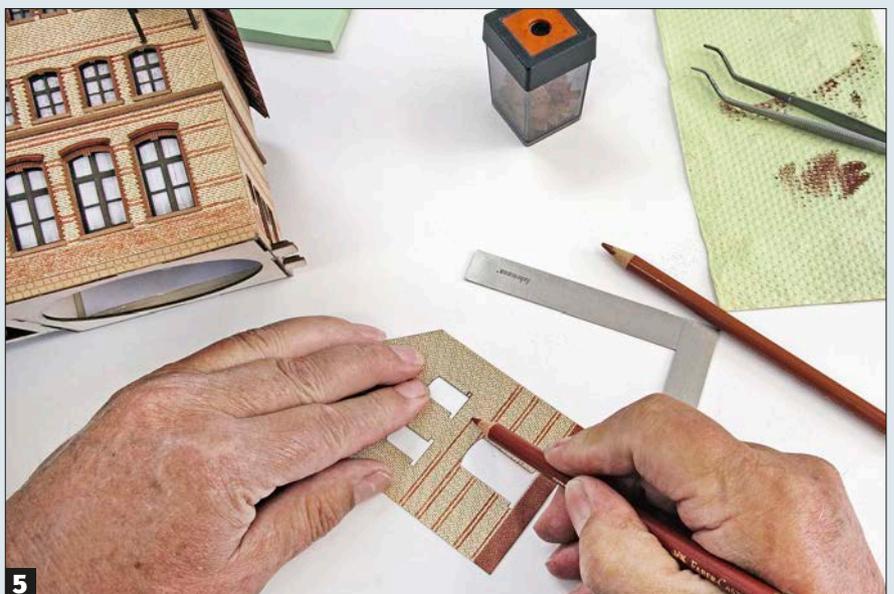
Auf den alten Fotos waren die Klinkerstruktur und die Schmuckelemente der Fenster allerdings kaum genau zu erkennen. Ein höchst liebevoll restauriertes anderes Bahnhofsgebäude in der unmittelbaren Umgebung half hier jedoch enorm weiter. Die Maueraufführung erfolgte im sogenannten Kopfverband. Allerdings wirkten die Steine in der genau maßstäblichen Umsetzung so filigran und für das Auge, dass letztendlich eine minimale Vergrößerung im Modell erfolgte.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich mit der Hervorhebung der Schmucksteinreihen. Hier musste der gelaserte gelb-beigefarbene Karton („Chamois“) nachträglich eingefärbt werden. Bei den Steinreihen gelang das recht gut, beim Sockel allerdings weniger. Ich kam dann auf die Idee, die Sockelreihen mit Pan-Pastel-Farben im gleichen Ton einzufärben und traf gleich beim ersten Versuch voll ins Schwarze, pardon ins Ziegelrote ...

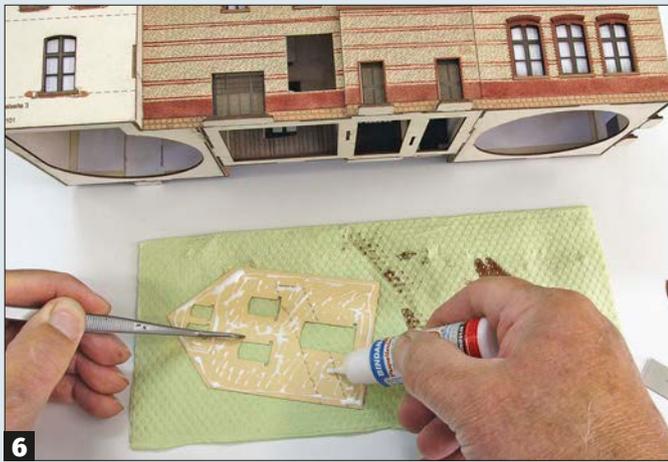
Die Deckelemente waren am einfachsten im unaufgeklebten Zustand anzumalen. Die einfachsten Hilfsmittel sind dabei manchmal die wirkungsvollsten. So nutzte ich Post-it-



4 Der Sockel wurde mit ziegelroter Pan Pastel-Kreide eingefärbt. Das Abkleben zum umgebenden Mauerwerk erfolgte ganz einfach mit selbstklebenden Post-it-Zettel.



5 Etwas aufwendiger waren dann schon die Zierreihen, die mit einem (gespitzten) Buntstift aufgemalt wurden.



6 Der Deckkarton besteht aus hellgelbem/beigefarbenem 0,4 mm-Fotokarton, in den die Steinstruktur in Form eines Kopfverbandes mit dem Laser eingraviert wurde.

► Bauen mit Karton

Die Wände bestehen aus 1,5 mm starker Finnpappe, die feinen Ziegelfugen wurden in die äußere Schicht aus Fotokarton graviert.



7 Das Aufkleben mit entsprechendem Lasercutkleber (Bindan) erfolgte dann flächig. Mit der Rückseite der Pinzette wurde der Karton an den etwas schwierigeren Stellen gut angedrückt.



8 Erst danach kam auch der Sandsteinsockel dran. Zwischenzeitliches Beschweren erhöht den Anpressdruck, der Kleber bindet aber schnell ab.
9 Zum Abschluss wurden dann die Fensterumrandungen und Stürze aus rotbraun ausgelasertem Fotokarton aufgeklebt.



► Diskussion um die Fraktur ...

Beim Bau des Modells wurde größter Wert auf Vorbildtreue gelegt. Um so mehr verwunderten die ersten Reaktionen, die sich weniger mit dem Gebäude als vielmehr mit dem Schriftzug „Ober Roden“ beschäftigten. Die beteiligten Personen mokierten die offensichtlich an Nazi-Deutschland und düstere Zeiten erinnernden Bahnhofsnamen in der Frakturschrift. Diese rührt freilich in ihren diversen Ausführungen mit ihrem „gebrochen“ anmutenden Schriftbild ursprünglich durch die Benutzung von Federkielen als Schreibinstrument her. Bei unserem Bahnhofsnamen handelt es sich um eine sogenannte

„Plakat-Fraktur“ – sie sieht aus, als ob sie mit einem flachen breiten Pinsel aufgestrichen worden wäre. Dieser Schrifttyp entstand um 1910 und war dann in den 1920er-Jahren für alle möglichen Zwecke beliebt – unter anderem für Bahnhofsnamen. Das Vorlagenfoto lässt sich zeitlich genau einordnen, es entstand 1969. Nachdem die Sache mit der Fraktur also geklärt war, sprach nichts mehr gegen eine authentische Beschriftung des Gebäudes. Wer sich aber weiterhin schwertut mit dieser alten Schrift, kann natürlich die bei der Bundesbahn übliche DIN-Schrift verwenden ...

Die fertige Straßenseite des Bahnhofs weist eine reiche Gliederung auf. Hier fehlen allerdings noch Dachrinnen und Regenfallrohre ...

Der Bahnhof Ober Roden ist in der Ziegelausführung mit den aufwendigen Fensereinfassungen unter der Art.-Nr. 10 101 bei www.homerau.de erhältlich. Die spätere verputzte Version gibt es unter der Art.Nr. 10 102. Den Güterschuppen (Art.-Nr. 10 103) gibt es als separates Modell. Dabei kann man zwischen einer der Variante als Anbau oder als freistehendes Exemplar wählen.



Rechts: Der Güterschuppen schließt direkt an das Bahnhofsgebäude an. Dieser fiel bei den Bauten der „Großherzoglich Hessischen Staatsbahn“ im Gegensatz zu den vergleichbaren Schuppen im benachbarten Preußen etwas schmaler aus.

Links: Beim Pfingstfahrtreffen in Rodgau war es dann so weit – das Empfangsgebäude Ober Roden konnte auf der Anlage ausgetauscht werden und wurde begeistert von allen Mitspielern aufgenommen.



Klebezettel zum Abkleben beim Auftragen der Farbe. Zum Verkleben nutzte ich Bindan, einen exakt zu dosierenden LaserCut-Kleber. Ein zusätzliches Andrücken verhilft zu guter Haftung. Die Sandsteinsimse laserte ich wieder aus der Finnplatte und malte sie entsprechend an. Die Fenster und Türen führte ich passend zur älteren Ausführung in Dunkelbraun statt dem späteren Weiß aus, die Zinkbleche auf dem Dach entstanden aus Walzbleistreifen. Ralf will indes noch diverse Inneneinrichtungen hinzufügen – so wird „Ober Roden“ aus seinem Dornröschendasein künftig befreit sein. *Horst Meier*

Im soeben erschienenen MIBA-Spezial 153 „3D-Druck und LaserCut“ erfahren Sie jede Menge Tipps und Tricks zu den neuen Bautechniken im Modellbaubereich. Unsere Autoren erläutern die Besonderheiten der Geräte, empfehlen die richtigen Materialien und beschreiben anschaulich, was man bei Druckproblemen machen soll.

Best.-Nr. 02216 • € 12,90
erhältlich im Fachhandel oder direkt bei der Service-Hotline Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr unter Tel. +49.89.4622.00.01 oder E-Mail an service@verlagshaus24.com





SOMMER, SONNE, RÄTSELFREUDEN – DAS GROSSE MIBA-SOMMERGEWINNSPIEL 2025 (3/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo?

Sommer, Sonne, Rätselfreuden – über Mangel an sommerlichen Temperaturen können wir bislang nun wirklich nicht klagen, eher über deren ungleiche Verteilung mit (zu) heißen Ü30°-Spitzen. Das wird auch kaum dadurch kompensiert, dass die Mehrzahl der MIBA-Leser wie auch der Rätselsteller ebenfalls einer Ü30-Gruppe angehören ... Trotzdem hat sich Ludwig Fehr wieder bemüht, möglichst rätselartige Motive aus den Tiefen des Archivs Michael Meinhold (mm) zu bergen.

Nun ist es zwar leider nicht so, dass die Tiefen des mm-Archivs im kühlen Keller zu finden wären, sondern sich im wenig kühlen Dachgeschoss befinden. Das ist bei objektiver Betrachtung aber kein Nachteil, denn vor vier Jahren war der Keller nicht nur kühl, sondern ausgesprochen nass. Zum Glück zwar nicht ansatzweise so „nass“ wie im benachbarten Ahrtal, aber eindeutig nicht „archivtauglich“. Auch wenn die rätselartigen „Papierbestände“ in den letzten Jahren schon abgenommenen haben, so wäre von den zurückliegenden Sommerrätseln aber wohl doch so manches Motiv ins sprichwörtliche Wasser gefallen.

Auch wenn der Anteil farbiger Rätselmotive diesmal deutlich überwiegt, so heißt das nicht, dass „alte“ Schwarzweiß-Motive im mm-Archiv ausgegangen wären. Die Auswahl erfolgte wie fast immer nach „Themenschwerpunkten“, der hohe farbige Anteil ist daher ein „Zufallsprodukt“. Dass das mit den Themenschwerpunkten nicht immer ganz ernst zu nehmen ist, zeigt die zweite Doppelseite. Die Motive wurden eigentlich fast alle schon länger „gefunden“, passten aber kaum zu einer Überschrift. Als Helmut Reichelt dann Motiv 36 dem mm-Archiv zur Verfügung stellte, war plötzlich das „Thema“ klar: Eisenbahnmotive ohne Eisenbahnen ...

Immer wieder Bahnhofshallen ...

... das wird nun aber doch etwas langweilig, werden die einen sagen. Nein, nein, hier sind wir doch endlich mal wieder etwas internationaler unterwegs, sagen dagegen die anderen. Wie immer kann man es mit der Wahl der Rätselthemen kaum allen recht machen, aber der Wunsch nach etwas mehr „Grenzüberschreitungen“ wird doch vergleichsweise häufig – unter anderem auf verschiedenen Ausstellungen – an den Rätselsteller herangetragen.

Das mm-Archiv böte hier nicht zuletzt durch die schon frühe grenzüberschreitende



29.

29. Dieses Bild mit der sehr markanten Hallenkonstruktion hätte zwar auch gut anstelle des im zweiten Rätselteil gezeigten Re 4/4-Motivs verwendet werden können, hier passt es aber besser. Bemerkenswert sind hier nicht nur die ausgebohrten Gleise zur Bahnsteigverlängerung. Zumindest für den Gleisbauer ist die dahinter sichtbare DKW, die Teil eines „Hosenträgers“ ist, der selbst Teil eines weiteren Hosenträgers ist, sicher viel spannender. Diese Oberbau-Kunst setzt sich nach links gefühlt unendlich fort. So ist das in ... (6 Buchstaben)

Austauscharbeit von Helmut Oesterling locker genügend Material, um mehrere Rätsel komplett zu internationalisieren. Ungleich und damit unbeantwortet bleibt jedoch die Frage, wie „weit“ hier noch rätselhaftig gegangen werden kann.

Wir gehen daher erst mal nicht so richtig weit und verlassen auch den deutschen Sprachraum nur teilweise. Lediglich das jeweilige Land zu suchen, erschien dann doch etwas zu einfach, aber wir suchen nur den jeweiligen Stadtnamen in deutscher Schreibweise. Außerdem sind die gezeigten Fahrzeuge alle im jeweiligen „Heimatland“ ihrer Bahnverwaltung unterwegs.



30.

30. Seit Bestehen dieses Bahnhofs wurden nicht nur die Bahnsteighallen mehrfach abgerissen und neu gebaut, seit 2009 ist der gesamte Großstadtbahnhof Geschichte. Aber nicht ohne Ersatz, denn an seiner Stelle ist nicht nur ein neuer Stadtteil sondern auch der erste Hauptbahnhof von ... entstanden. (4 Buchstaben)



31.

31. Für den Turbotrain war hier Endbahnhof, denn mit „fehlendem“ drittem Spitzenlicht war er in Deutschland nicht einsetzbar. Die „Rame à Turbine à Gaz“ waren fünfteilige Triebzüge mit einer Gasturbine in jedem Triebkopf, die mittels hydraulischer Getriebe ihre Kraft auf die Schienen brachten. Die V_{max} lag bei 200 km/h, in der Praxis bei 160 km/h. Die 41 RTG waren landesweit unterwegs, einer der östlichen Wendepunkte war ... (10 Buchstaben)

32. Der Hauptbahnhof dieser Hauptstadt wurde eine Zeit lang ganz offiziell nach einem amerikanischen Präsidenten benannt. Er ist ein internationaler Knoten, wobei der Rätselsteller speziell die Richtung Deutschland (noch) verkehrenden Speisewagen besonders empfehlen möchte. Diese rollenden Wirtshäuser starten in ... (4 Buchstaben)



32.



33.

33. Ob die zwei an der Rampe stehenden Bauzug(?) -Wagen schon mit dem bevorstehenden Bahnhofsumbau zu tun haben, ist nicht belegt. Lange könnten sie dort aber nicht gestanden haben, denn der Bahnhof in km 105 einer eingleisigen und überwiegend nicht elektrifizierten Hauptbahn wurde komplett umgebaut. Die Formsignale stehen zwar noch, aber es gibt heute nur noch zwei Außenbahnsteige in ... (14 Buchstaben)



34.

34. Hier in der Gegend sind wir mit dem Sommerrätsel häufiger gewesen. Es ist aber auch spannendes Eisenbahn-Terrain und so gab es vor nicht allzu langer Zeit einen sehr ausführlichen Anlagenbericht in einer MIBA-Spezial-Ausgabe, in der auch auf die hier gezeigte „Unvollendete“ eingegangen wurde. Die Gleise müssen bereits bis zu beiden Seiten der eingeschalteten Talbrücke gelegen haben, als vor rund 100 Jahren der Weiterbau aus strategischen Gründen erst untersagt und später wegen Unwirtschaftlichkeit abgebrochen wurde. Wir suchen übrigens nur den zweiten Teil des offiziellen Stadtnamens, denn der komplette Name hätte nicht mehr auf den Lösungscoupon gepasst – also nur ... (9 Buchstaben)



35.

35. Die Ruhe, die diese Station auszustrahlen scheint, täuscht, denn vor der Elektrifizierung waren hier bis zu sechsteilige (!) RS1-Regioshuttles im S-Bahn-Einsatz. Das ist noch gar nicht lange her, aber heute hängt hier nicht nur die Oberleitung, auch der Hausbahnsteig wurde barrierefrei aufgehört und hat ein modernes Bahnsteigdach erhalten. S-Bahn-Station ... (9 Buchstaben)

Ganz ohne Eisenbahnfahrzeuge ...

... sind wird auf dieser Doppelseite unterwegs und in einem Fall sogar ohne erkennbare Eisenbahnschienen. Die Motive stammen fast aus der ganzen Republik und die Bandbreite reicht von unvollendet bis sehr gut ausgelastete Hauptstrecke, was in heutigem Bahndeutsch sicher ein Hochleistungskorridor wäre, würde der Großteil des hochwertigen Fernverkehrs nicht über eine parallel verlaufende Neubaustrecke „abgefahren“.

Nur sind die Neubaustrecken hierzulande auch häufig schon gar nicht mehr so neu und bedürfen der einen oder anderen Erneuerungsmaßnahme z.B. beim Oberbau oder der Signaltechnik. Regelmäßige Instandhaltungs- oder auch Instandsetzungsmaßnahmen sind ja nun nicht wirklich etwas Neues bei der Eisenbahn und wenn man sie denn auch „ordentlich“ macht, erspart oder zumindest verzögert es so manche Erneuerungsmaßnahme. Wenn man die Instandhaltung, die man selber bezahlen muss, aber permanent so weit hinauszögert, dass umfassende Erneuerungsmaßnahmen erforderlich werden, dann ist die Infrastruktur irgendwann marode und „irgendwann“ ist unübersehbar heute. Das ist für das Bahn-Image zwar schlecht, aber die Erneuerungsmaßnahmen werden ja vom Staat – also von uns allen – finanziert. Der mir früher nur von der DDR-Reichsbahn bekannte Infrastrukturbegriff „moralisch verschlissen“ bekommt da für mich eine völlig neue Bedeutung ...

Nachdem der Politik zwar wenig glaubhaft, aber trotzdem überzeugend „verkauft“ wurde, dass nach General- und Korridor-sanierungen alles wieder gut sei, zeigt sich, dass die Kritiker ob des überambitionierten Zeitplans wohl recht behalten haben. Aus 2030 ist jetzt schon 2036 geworden, bis wir wieder einen normalen Sollzustand haben sollen.

37. Bei der Beschreibung der „Grenzen“ dieses Stadtteils, die hier häufig über Hauptverkehrsachsen definiert werden, fällt die große Zahl an Eisenbahnstrecken auf, von denen man fast umringt zu sein scheint. Der Bahnhof hatte bis 2002 einen lebendig witzigen Namen, der später noch als Namenszusatz verwendet wurde. Weil das aber zu kompliziert ist, reicht es zu wissen, dass wir in ... sind. (6+14 Buchstaben)

38. Kurz und knapp und weitgehend unbekannt dürfte dieser, heute mit modernen Stadtbahnfahrzeugen bediente, in Strecken-km 43 liegende Bahnhof sein. Leichter zu finden wird er sicherlich, wenn man weiß, dass hier mal eine Zahnradstrecke begonnen hat, acht km „hinter“ ... (3 Buchstaben)



36. Auch wenn hier jeden Tag ganz schön viel Wasser den „Bach“ runtergeht, der Güterschuppen entfernt wurde und auf der Fläche des Freiladegleises heute ein Strandbadweg verläuft, so ist das aus dem mittleren 19. Jahrhundert stammende EG des in „Bach“-km 543 liegenden Bahnhofs in einem gepflegten Zustand. Es gab Zeiten, da fuhren stündlich und in beide Richtungen je drei IC-Züge im Blockabstand durch ... (9 Buchstaben)





39. Großer Bahnhofsvorplatz mit Straßenbahn? Ja, man muss schon etwas genauer hinschauen, um die interessante Gleisführung zu erkennen, auf der die Verbandswagen fast etwas verloren scheinen. Heute sind hier auf dem knapp 20 km langen Streckennetz moderne Niederflur-Stadtbahnfahrzeuge unterwegs – und die müssen wegen einem Streckenabschnitt mit über 9 % Steigung (!) gut motorisiert sein in ... (8 Buchstaben)



40. Mit einem bunten Wagenpark kommt hier der wohl stärkste Schmalspurtriebwagen der Republik in den Bahnhof gerollt. Früher lag im linken Gleis noch eine Weiche, über die aufgeschemelte Kohlsäurewagen in einen Werksanschluss geschoben wurden. Güterzüge fahren heute ohne Halt durch den Bahnhof von ... (9 Buchstaben)

41. Im ersten Augenblick sehr ungewöhnlich erschienen diese Schotterwagen bei der Ankunft am Urlaubsort. Sollte hier tatsächlich der Güterverkehr wieder aufgenommen worden sein? Nein, es waren „nur“ Gleisbauarbeiten angesagt, wie im Hintergrund beim bereits neuen linken Streckengleis erkennbar ist. Das war 2007 auf ... (6 Buchstaben)



42. In km 198 einer immerhin knapp 240 km langen Hauptstrecke, die verschiedene in ihrer Form hierzulande ziemlich einmalige Bauwerke vorzuweisen hat, liegt dieser ebenfalls in mehrfacher Hinsicht ungewöhnliche Knotenbahnhof. Jeweils eigene Besonderheiten haben auch die beiden hier beginnenden Neben- und Kleinbahnen. Der Werdegang der einen liest sich besonders spannend: Aus Kostengründen zunächst in Meterspur errichtet, wurde sie vor rund 100 Jahren auf Regelspur umgebaut. Das war allein aus Kapazitätsgründen schon notwendig, denn zu Ferienzeiten hingen bis zu zehn Personenwagen hinter den Loks. Aber auch die verschiedenen Triebwagen schleppten Kurswagen, die zum Teil sogar im IC-Verkehr unterwegs waren und noch eine Spitzkehre befahren mussten. Also alles andere als normal ist es hier in dem auch bei Autofahrenden bestens bekannten Bahnhof von ... (7 Buchstaben)

Mal regel- mal schmalspurig ...

... und teilweise ganz ohne „Staatsbahnbeilegung“ sind wir hier unterwegs. Und so verschieden die einzelnen Bahnbetriebe daher kommen, sie sind alle nach wie vor erstaunlich aktiv, auch wenn es eigentlich bei allen zeitweise nicht so ausgesehen hat. Während die Meterspur bei Straßenbahnen nicht zuletzt aufgrund der „engeren“ Trassierungsmöglichkeiten auch heute noch weit verbreitet ist, war sie bei der Eisenbahn doch überwiegend bei den Klein- und Privatbahnen zu finden. Bei den vielen Kleinbahnen waren aber die niedrigeren Baukosten ausschlaggebend, um schmalspurig zu bauen. Dort wo die „Rechnung aufging“, wurde dann häufig auf Regelspur umgebaut.

Von den einst gefühlte unzähligen Meterspurbahnen haben aber nur ganz wenige bis heute „überlebt“, wobei das Leben meist in Form von Museumsbahnen daher kommt. Es gibt aber Ausnahmen. So hat eine „unserer“ Bahnen sogar bis heute regelmäßigen Güterverkehr und die Personenzüge werden sogar im DB-Navigator angezeigt. Bahnen mit 900 mm Spurweite sind häufig im (Braunkohle-)Bergbau zu finden, es gab und gibt die 900 mm auch bei einigen Straßenbahnen, die populärste ist sicherlich die in Lissabon. Bei Kleinbahnen führte diese Spurweite dagegen eher ein Inseldasein.

So, das war es auch schon wieder mit unserem diesjährigen Sommerrätsel. Bleibt mir nur noch, Ihnen viel Rätselglück zu wünschen, denn zu gewinnen gibt es ja wieder reichlich, vielleicht sogar den wie immer besonderen Hauptgewinn. Die Lösungen und Gewinner werden wie üblich im November-Heft bekannt gegeben. *Ludwig Fehr*



Großes Sommergewinnspiel: Lösungscoupon 3

- 29.
- 30.
- 31.
- 32.
- 33.
- 34.
- 35.
- 36.
- 37.
- 38. -
- 39.
- 40.
- 41.
- 42.
- 43.

Bitte in Großbuchstaben ausfüllen (ß als SS, Umlaute Ä, Ö, Ü als einen Buchstaben). Die grau hinterlegten Kästchen können, müssen aber nicht ausgefüllt werden.

Ich bin im Gewinnfall mit der eventuellen Veröffentlichung meines Namens einverstanden. Diese Einwilligung kann ich jederzeit für die Zukunft widerrufen (ggfls. durchstreichen). Soweit im Rahmen des Gewinnspiels personenbezogene Daten von Teilnehmern, erhoben, verarbeitet und genutzt werden, werden diese von der Verlagsgruppe Bahn ausschließlich zum Zwecke der Durchführung des Gewinnspiels erhoben, verarbeitet und genutzt und nach Beendigung des Gewinnspiels gelöscht. Eine Weitergabe der Daten an Dritte erfolgt nur im Rahmen der Gewinnspielabwicklung.

Zu gewinnen sind je Spielteil:

3 Triebfahrzeuge

5 Wagen

10 Zubehör-Artikel

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

Die Auflösung finden Sie in MIBA 11/2025.

Name:

.....

Straße und Hausnummer:

.....

PLZ und Ort:

.....

Meine Baugröße: Meine Epoche:

.....

Senden Sie den Coupon (oder eine Kopie) bis zum 30. September 2025 an: MIBA-Verlag, Infanteriestraße 11a, D-80797 München.

Mitarbeiter des Verlags und ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt.

Unser Hauptgewinn

Auch in diesem Jahr gibt es wieder einen hochwertigen Hauptgewinn aus dem Digitalbereich zu ergattern. Diesmal ist es die soeben erschienene **Intellibox 3** im Wert von € 669,-!

Die dritte Hauptgeneration der Multiprotokoll-Digitalzentrale Intellibox bietet ein vollfarbiges Touch-Display, mit dem die Bedienung noch einfacher wird, denn man kann nun intuitiv viele Bedienhandlungen direkt im Display vornehmen. Texteingaben werden ebenfalls einfacher, da eine Tastatur eingeblendet wird.

Die Intellibox 3 unterstützt die Digitalprotokolle DCC, MM, mfx und Selectrix. Triebfahrzeuge mit aktivem mfx-Protokoll werden automatisch erkannt, mit Loknamen und Funktionssymbolen angemeldet und zur Steuerung bereitgestellt. Auch in der DCC-Welt bietet die Zentrale höchsten Komfort, da ein globaler RailCom-Detektor integriert ist. Bedienkomfort bietet auch die integrierte WLAN-Funktion. Hier lassen sich Handregler verwenden, die mit Z21-Protokoll, LocoNet-over-TCP oder WiThrottle-Protokoll kommunizieren.

Die Intellibox 3 ist mit dem traditionellen Gehäuse ausgestattet und passt daher genau an den Stellplatz der Vorgänger-Generationen und dem älterer Märklin-Digitalgeräte. Neu ist das vollfarbige Touch-Display. Zahlreiche Anschlüsse auf der Rückseite der Intellibox 3 bieten ...



Zahlreiche Anschlüsse erleichtern das Modellbahner-Leben und bieten Möglichkeiten zum Anschluss von Rückmeldern und Handreglern. Neben dem Hauptgleisanschluss ist auch ein Gleis Ausgang für die Decoder-Programmierung vorhanden. Über eine USB-Schnittstelle wird die PC-Welt erschlossen. Eine SD-Karte bietet nahezu unbegrenzte Speichermöglichkeiten für die Lok- und Zubehördatenbank und die Fahrstraßensteuerung.



... vielfältige Anschlussmöglichkeiten. Wir bedanken uns sehr herzlich bei der Fa. Uhlenbrock, die diesen attraktiven Preis zur Verfügung gestellt hat.

Neben der Möglichkeit Triebfahrzeuge in die Abläufe einzubauen, sind jetzt neu Verriegelungsfunktionen für vorbildgerechte Fahrstraßenausschlüsse. Die Intellibox 3 wird zusammen mit einem passenden 4-Ampere-Netzteil geliefert, an dem die Gleisspannung in vier Stufen zwischen 12 und 22 V eingestellt werden kann.

Wir wünschen allen Lesern viel Spaß bei der Rätselbearbeitung und viel Glück bei der Auslosung *Heiko Herholz, MK*

43. Nachdem des Rätselstellers Vorliebe für Straßenbahnen sich schon häufiger in Rätselmotiven niedergeschlagen hat, sollte es nicht verwundern, dass er dieses Motiv von einem ganz besonderen Straßenbahnknoten zum Abschluss des Sommerrätsels gewählt hat. Aber nicht nur das heute noch vorhandene zentrale zweigleisige „Gleisdreieck“ mit Wendeschleifen und diversen zusätzlichen Verbindungskurven, das auch für den geübten Gleisbauer keine kleine Herausforderung darstellen würde, weiß zu begeistern. Auch die Straßenbahnen selbst sind alles andere als „normal“, denn zur Überwindung der reichlich vorhandenen Steigungsstrecken sind hier teilweise sogar die Beiwagen mit Antrieben versehen. Auch wenn die Ansichtskarte nur schwarzweiß ist, so sind die Straßenbahnen hier genauso weißblau wie die Berge und der See von ... (6 Buchstaben)





modellbahnexperten.com

PIKO

Brandneu!

Das gab es noch nie!



PIKO H0 Diesellok BR 218 Inter-Regio DB Ep.IV - Exklusiv: Inkl. Abgashutzen (steckbar)
#71360 DC Analog Plux22 - **59,99 €** #71361 DCC-Sound **139,99 €** - #71362 AC-Dig. Sound - **159,99 €**



PIKO H0 Diesellok BR V 164 altrot DB Ep.III - Exklusiv: Inkl. Abgashutzen (steckbar)
#71363 DC Analog Plux22 - **59,99 €** #71364 DCC-Sound **139,99 €** - #71365 AC-Dig. Sound - **159,99 €**

Sie erhalten diese Angebote ab **Ende Oktober** - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften - **bitte vorbestellen!**

Eisenbahn Dörfler
Färber Str. 34-36
90402 Nürnberg
Fon 0911/227839
www.eisenbahn-doerfler.de

Modellbahn Raschka
Dorstener Str. 215-217
44809 Bochum
Fon 0234/520505
www.modellbahn-raschka.de

Matschke Modellbahnen
Schützenstr. 90
42281 Wuppertal
Fon 0202/500007
www.matschke.org

Train and Play KG
Hildesheimer Str. 428 B
30519 Hannover
Fon 0511/2712701
www.trainplay.de

Technische Modellspielwaren
Lindenberg
Blaubach 26-28 - 50676 Köln
Fon 0221/230090
www.lindenberg.koeln

Modellbahnladen &
Spielparadies
Kampstr. 23 - 33332 Gütersloh
Fon 05241/26330
www.modellbahngt.de

W. Schmidt GmbH
Am Biesem 15
57537 Wissen
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

Modellbahnen Walter Licht
Hammer Str. 157
48153 Münster
Fon 0251/9709919
www.modellbahnen-licht.de

MBS Modell+Spiel GmbH
Lange Str. 5/7
01855 Sebnitz
Fon 035971/7899-0
www.mein-mbs.de
www.modellbahndiskont.at

Modellbahndiskont GmbH
Grazer Str. 63
AT 2700 Wiener Neustadt
Fon 0043/6766925910



Digital & Sound!
UNSCHLAGBAR GÜNSTIG!



Der 1.-Klasse-Wagen kommt im Zugverband besonders elegant rüber. Man vergleiche zudem die Türen des linken Wagens (Dreh-Falt-Türen) mit den Türen des rechten Wagens (Drehtüren).



WAGEN DER GRUPPEN 53 UND 61 ALS BRAWA-MODELLE IN HO

Reisen mit 26,4 m

Die Wagen der Gattung -üm g bildeten Anfang der 50er-Jahre einen neuen Standard. Mit einer einheitlichen Länge von 26,4 m setzen sie Maßstäbe, die weit über Deutschland hinaus gingen. Brawa hat diese Wagen nun in einer erstklassigen Ausführung herausgebracht. „Erstklassig“ bezieht sich dabei nicht nur auf den 1.-Klasse-Wagen, wie Martin Knaden feststellte.

Das Bundesbahn-Zentral-Amt (BZA) Minden entwickelte um 1952 ein Typenprogramm für 26,4-m-Fernreisezugwagen, die von der DB später als Gruppe 53 bezeichnet wurden. Das von Dr.-Ing. Adolf Mielich entwickelte Wagenprogramm war u.a. charakterisiert durch geschlossene Gummiwulstübergänge und 1000 bzw. 1200 mm breite Übersetzfenster. Von den Vorkriegswagentypen unterschied es sich durch gerade Abteilanzahlen und symmetrische Wagenhälften, welche es ermöglichten, gleiche oder unterschiedliche Wagenklassen sowie Speise- und Packräume miteinander zu kombinieren.

Nach 9 Probewagen im Jahr 1952 begann 1955 die Serienfertigung. Die B4üm-g-54 Reisezugwagen (1225 Stück) boten den Reisenden der 2. Klasse erstmals nur drei Sitze pro Bank, statt bisher vier. Diese Komfortverbesserung kam bei den Fahrgästen sehr gut an. Die erstklassige Wagenbauart A4üm-g-54 (199 Stück) unterstrich beispielhaft den gestiegenen Reisekomfort jener Zeit. In dunkelblauer Lackierung wurden die Wagen

vorrangig in die F-Zug-Verbände eingereiht. Vervollständigt wurde die Wagengruppe-53 durch die gemischt-klassigen AB4üm-g-55 (357 Stück) und ab dem Ende der 1950er-Jahre durch die Halbgepäckwagen der Bauart BPw4üm-58/59 (138 Stück).

Weiterentwickelt wurde dieser Wagentyp Anfang der 60er-Jahre durch Drehfalttüren, die im geöffneten Zustand nicht mehr so weit auf den Bahnsteig hinaus reichten. Durch das vorzeitige Öffnen der Türen bei einrollendem Zug war es mit den einfachen Drehtüren nämlich zu Unfällen gekommen. Die neue Bauart wurde bei der DB als Gruppe 61 bezeichnet.

Die Wagen als HO-Modelle

Brawa hat die Wagen zur Spielwarenmesse 2023 angekündigt. Und weil dieses Projekt mit seiner Vielzahl an Wagentypen einen riesigen Brocken darstellt, mussten sich die Modellbahner bis jetzt gedulden. Doch das Warten hat sich gelohnt. Denn die Wagen geben das Erscheinungsbild der Originale hervorragend wieder.

Das bezieht sich in erster Linie auf die Gestaltung der Fenster, denn hier zeigten die Modelle der Mitbewerber deutliche Schwächen: Entweder war die Gravur zu kräftig oder der Glanz der Fensterrahmen zu stark oder sonst etwas störte das Auge des Betrachters. Nicht so bei den neuen Brawa-Modellen: Hier sind die Fenster einschließlich der Rahmen exakt maßstäblich gefertigt und auch der Glanz des im Original eloxierten Metalls wirkt einfach realistisch.

Aber auch die sonstige Detaillierung entspricht dem hohen Anspruch aktueller Brawa-Modelle. Das beginnt bei der Dachhaut, die die feinen Nähte der Beblechung unauf-

► **Mit den 26,4-m-Wagen ist Adolf Mielich ein großer Wurf gelungen. Das gilt auch für die neuen Brawa-Modelle.**

dringlich nachbildet. Der überwiegend glatte Wagenkasten zeigt insbesondere an den Enden und im Bereich der Türen eine feine Gravur und zierliche Griffe.

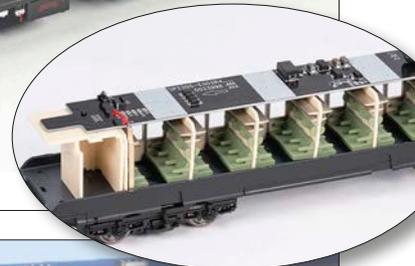
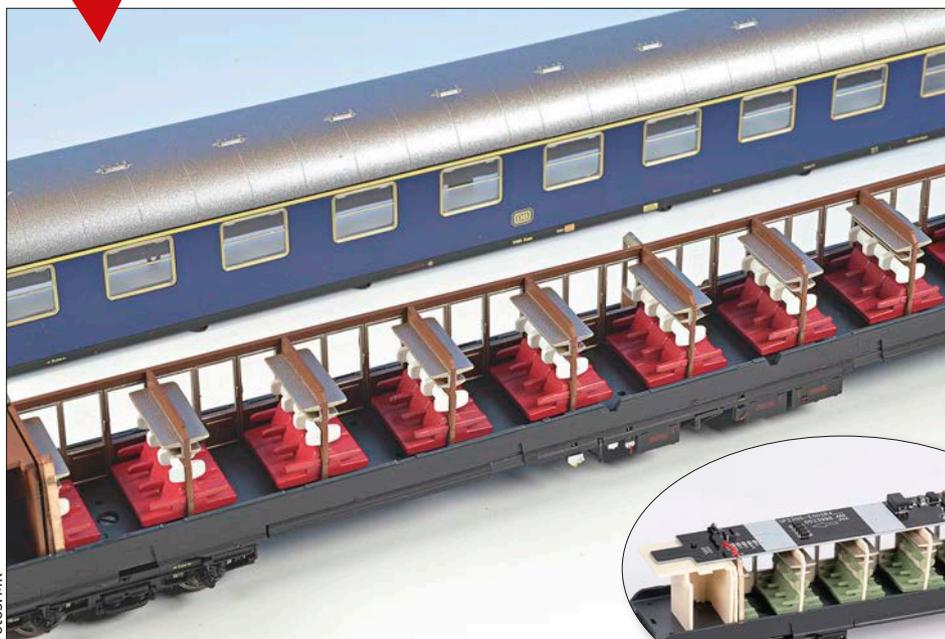
Unter dem Wagenboden sind jede Menge Bauteile separat angesteckt. Vom Batteriekasten mit seinen filigranen Halterungen über die Bremsanlage mit der vollständigen Nachbildung aller Komponenten bis hin zu den Minden-Deutz-Drehgestellen mit angesehter Lichtmaschine auf einer Seite ist der Wagenboden eine Augenweide.

Wer seine Modelle noch weiter verfeinern möchte, kann an den Pufferträgern zusätzlich Bremsschläuche, Heizkupplungen und die Kabel der elektrischen Heizung ankleben. Für die Heizkupplungen muss das Loch übrigens auf 0,7 mm aufgebohrt werden.

Die Mielich-Wagen Standard für ganz Europa



FOTOS: MK



Auch die inneren Werte können sich sehen lassen. Die Inneneinrichtungen bestehen aus unzähligen Einzelteilen: Zwischenwände, Sitze, Kopfpolster, Gepäcknetze und bedruckte Trennwände zum Gang hin – alles da. Bei jedem Modell ist die Einrichtung zudem exakt dem jeweiligen Vorbild entsprechend gefertigt – bis hin zur authentischen Farbe der Sitzbezüge.

Insgesamt werden 21 verschiedene Modelle angeboten: Die Wagen mit einfacher Drehtür, jeweils in Epoche IIIb und IV, und die Wagen mit Drehfalttür, ebenfalls in Epoche IIIb und IV. Außerdem kann jedes dieser 21 Modelle in drei verschiedenen technischen Ausführungen geordert werden: als einfaches Gleichstrommodell mit Stromabnahme über Halbachsen ohne Beleuchtungsplatine (€ 89,90), als Basis+-Modell mit installierter Innenbeleuchtung für Gleichstrom (€ 109,90) und als Basis+-Modell für Mittelleitergleise mit bereits eingebauter Innenbeleuchtung und montiertem Mittelschleifer (€ 114,90).

Die Beleuchtungsplatine verfügt über Löt pads, an denen ein Funktionsdecoder (empfohlen wird der Typ FH05B-3 von Doehler & Haass) angeschlossen werden kann. Sie können zudem mit einem Stützkondensator und Schlusslicht-LEDs komplettiert werden.

Fazit

In der gebotenen Qualität müssen diese Wagen keinen Vergleich scheuen. Zu dem geforderten Preis erhält der Modellbahner hochauthentische, aufwendig detaillierte Wagen, die seinen Miniatur-Reisenden gefallen dürften. Insbesondere die Fenster wirken äußerst korrekt.



Die Inneneinrichtung weiß mit etlichen Feinheiten zu überzeugen. Im kleinen Bild die Beleuchtungsplatine. Rechts: Vergleich der beiden Türversionen: Links der Gruppe-61-, rechts der Gruppe-53-Wagen.



Links: Die Pufferträger können – unter Verzicht auf Modellkupplungen – dem Vorbild noch etwas näher gebracht werden. Hier stehen Bremschläuche, das Kabel einer elektrischen Kupplung und eine Dampfheizung zur Verfügung. (Für Letztere muss das Loch auf 0,7 mm erweitert werden.) Außerdem kann der Kupplungsflansch mit der Imitation einer Schraubekupplung bestückt werden.

Der Wagenboden ist mit den Bauteilen der Bremsanlage (Bremszylinder, Steuerventil, Luftbehälter und Gestänge) komplett ausgerüstet. Rechts daneben die Heizung und dahinter die Batteriekästen.





OSTWACHT/HAFF – EIN BAHNHOF IN DER BAUGRÖSSE 0 (TEIL 1)

Gleisbau mit Lenz

In einer dreiteiligen Artikelserie wird der Weg zu einem kleinen Kopfbahnhof nach preußischem Vorbild in der Zeit um 1930 vorgestellt. Helge Scholz zeigt von der Planung bis zum finalen Zustand, wie in der Baugröße 0 mit ihrem naturgemäß größeren Platzbedarf viel Modellbauspaß und Betrieb auf wenig Fläche realisiert werden kann.



Bahnhof

Passend zum Thema wurde das Bahnhofsgebäude Sonnenborn von Tomasz Stangel ausgewählt. Dieser Gebäudetyp wurde in Preußen in unterschiedlichen Versionen errichtet. Die alte Postkarte zeigt dabei eine gegenüber dem Modell gespiegelte Ausführung.

Das vorgestellte Projekt eines preußischen Kopfbahnhofs in den 1930er-Jahren zeigt einige besondere Aspekte in Bezug auf seine Entstehung und Aussehen. Diese liegen teils Jahrzehnte zurück und reichen bis in die Gegenwart. Aber wie kommt nun ein überzeugter 0e-Schmalspurbahner zur Regelspur? In meinem Fall waren es drei Gründe. So hat ein 0e-Bahner meist ohnehin zwei, drei oder mehr Regelspur-Schätzchen im Bestand, denn womit soll man sonst seine Rollwagen beladen?

Außerdem schlummerten schon seit Ende der 1990er-Jahre die nur teilweise fertiggestellten Modelle des Ci und des CiPw aus dem längst nicht mehr erhältlichen Sortiment des schwedischen Herstellers Hobby-Teknik (Bo Ekmark) in den Modellkisten. Das gab den nötigen Anschlag, diese wortwörtlich zu entstauben und auch fertigzubauen. Der dritte Grund war schließlich, dass sich ein Spur-0-Modellbahnfreund dem Modell der T 9.3 von KM1 kaum entziehen kann – meine Wahl fiel dabei auf die DRG-Version.

Gleisplan und Oberbau

Da lag es nahe, auch gleich einmal einen Gleisplan mit geringem Platzbedarf, aber maximalen Betriebsmöglichkeiten zu entwickeln? Mein einst in H0 gebautes „Selbongen“ an einer masurischen Nebenstrecke, war der Ausgangspunkt aller Überlegungen. Der

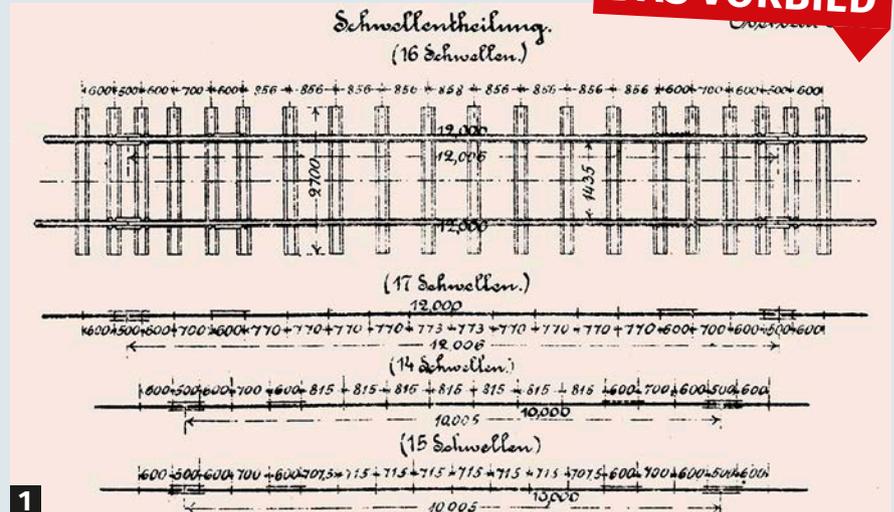
Fotos: Helge Scholz/Sammlung Scholz

Linke Seite: 91 1362 ist in Ostwacht/Haff mit einem kurzen Personenzug angekommen. In den nächsten Tagen wird es etwas turbulenter auf dem Bahnsteig zugehen – die Zuschauer der Küstensegelflugwoche werden per Bahn anreisen. Ein Banner ist zu deren Empfang schon aufgehängt worden; im Modell ist es ein perfektes Detail, um den Handlungszeitraum klar zu definieren.

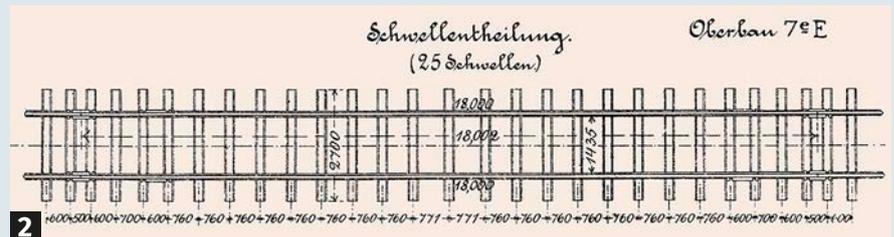
Gleisplan sollte sich an Selbongen annähern. Dort wurde meiner Meinung nach das Prinzip „viel Betrieb auf wenig Raum“ erfüllt. Zentraler Punkt war dabei eine DKW zur Erzeugung einer interessanten Gleislage. Diesen Bahnhof einfach in Spur 0 zu kopieren wäre allerdings zu banal gewesen ...

Beim letzten Fahrtreffen der „Westsachsen“ kaufte ich eine dort angebotene DKW der ersten Serie von Lenz, diese verfügte noch über die Schaltkästen. Für eine optimale Lösung – einer so kurzen Gleislänge wie möglich –, ließ sich aus einer Dreiwegweiche und einer einfachen Weiche von Lenz nach einigem Hin- und Herschieben auf dem Wohnzimmerboden die unten abgebildete Gleislage festlegen. Wird alles in 1:1 getestet, erkennt man auch gleich die benötigten Modulgrößen. So lassen sich Ernüchterungen vermeiden, die so manche verkannte Auswirkung der Gleisgeometrie mit sich bringen kann.

Der Betriebsablauf ist wie folgt: Der Zug fährt an das stumpf endende Bahnsteiggleis. Die Lok drückt die Wagen zurück, umfährt die Wagen und rollt zur Lokbehandlung. Danach setzt die Maschine wieder an die Wagen und schiebt sie zum Bahnsteig; Güterwagen können frei rangiert werden. Beim Einsatz auf Fahrtreffen kann der Prellbock entnommen werden – und „Ostwacht/Haff“ wird Durchgangsbahnhof, das Stumpfgleis endet an der Segmentkante. Sicherheitshalber wurde das Mittelteil von 70 auf 80 cm verlängert, um etwas mehr Nutzlänge zu bieten. Die beiden hier noch teiltfertig aufgestellten Wagen verdeutlichen diesen Schritt. Die



1 Musterblatt des preußischen Oberbaus 6e Baujahr 1902 mit der Schienenlänge von 12 m. Die unterschiedlichen Schwellenabstände machten den Streckenbau für die damaligen Gleisbauer sicher recht mühselig. Vor der vierten Schwelle nach dem Stoß sind zudem Spanneisen zu sehen, die nicht nachgebildet wurden.



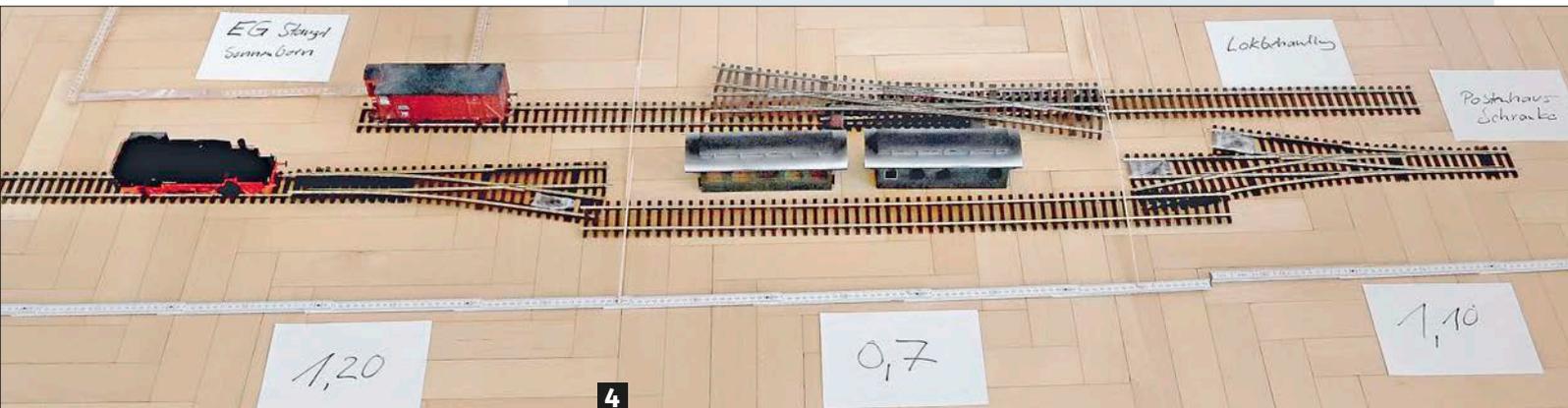
2 Der Oberbau 7e ähnelt der Version 6e, wobei sich hier die Schwellenaufteilung auf 18 m lange Schienen bezieht.

a. Zahl und Abstände der Querschwellen.

Oberbau mit Schienen	Schienenlänge (Baulänge) m	Schwellen für die Schienenlänge Stück	Schwellentheilung mm	
			mm	mm
6e	12,0	16	500-600-700-600	4 × 856 - 858 - 4 × 856 - 600 - 700 - 600 - 500
		17	" " " "	4 × 770 - 2 × 773 - 4 × 770
		18	" " " "	5 × 700 - 706 - 5 × 700
		14	" " " "	7 × 815
7d	15,0	15	" " " "	707,5 - 6 × 715 - 707,5
		20	" " " "	816 - 11 × 825 - 816
		21	" " " "	763,5 - 12 × 765 - 763,5
		22	" " " "	706 - 13 × 715 - 706
7e	18,0	16	" " " "	4 × 856 - 858 - 4 × 856
		17	" " " "	4 × 770 - 2 × 773 - 4 × 770
		18	" " " "	5 × 700 - 706 - 5 × 700
		25	" " " "	8 × 760 - 2 × 771 - 8 × 760
9d	15,0	26	" " " "	9 × 721 - 724 - 9 × 721
		30	" " " "	816 - 11 × 825 - 816
		21	" " " "	763,5 - 12 × 765 - 763,5
		22	" " " "	706 - 13 × 715 - 706
12,0	16	" " " "	4 × 856 - 858 - 4 × 856	
	17	" " " "	4 × 770 - 2 × 773 - 4 × 770	
	18	" " " "	5 × 700 - 706 - 5 × 700	

3 Die Tabelle bietet einen umfassenden Überblick.

4 Auf dem Wohnzimmerparkett wurde die Gleislage mit den erforderlichen Nutzlängen zurechtgeschoben. Die Umfahrung vorne wurde noch auf 80 cm verlängert.

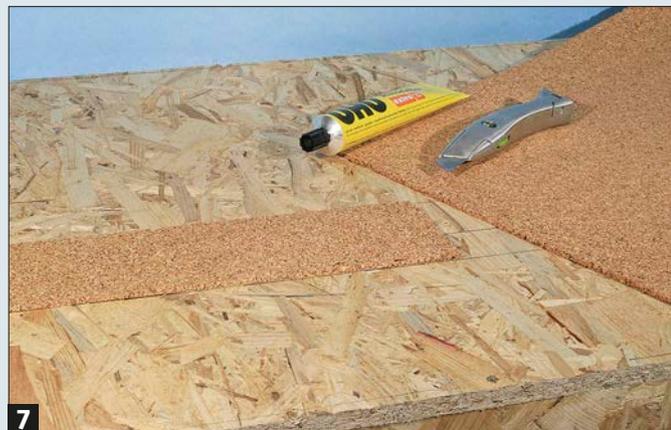




► Festlegung der Gleislage und Unterbau

Wie man sich bettet, so liegt man – auch für das Modellbahngleis hat dieses Sprichwort seine Gültigkeit.

5 Zuerst wird die Gleismittelachse aufgezeichnet. In deren Verlängerung liegt dann auch der Fixpunkt mit der einfachen Weiche. Der Abstand zur Kante beträgt 20 cm.



6 Die Weiche wird aufgelegt und ausgerichtet. Sie darf nicht auf den Segmenttrennkanten platziert werden. Die Breite des Oberbaus wird markiert.

7 Die Korkunterlage wird mit Kraftkleber befestigt. 3 mm starke Korkplatten bekommt man in gut sortierten Baumärkten in der Tapeetenabteilung. So können Weichen perfekt unterlegt werden.

Das Gleis- und Weichenmaterial von Lenz bildet die Basis der Fahrwege. Es wird nicht nur mit Flexgleis gearbeitet, für die Bogenabschnitte der Umfahrung wurden Festgleise verwendet.

Segmenttrennungen verlaufen nicht durch Weichen.

Eine preußische Nebenbahn, weit im Nordosten, verlangt förmlich nach einem besonderen Gleisbau. Bereits in MIBA 11/1998 veröffentlichte Thomas Becker einen sehr fundierten Beitrag über epochentypischen Gleisoberbau. Hatte ich bei meinem früheren H0-Projekt schon in diese Richtung gedacht, sollte Ostwacht/Haff aber nun wirklich einen leichten Oberbau mit einem vorbildgerechten Schwellenabstand erhalten. Die Wahl fiel auf den Oberbau 6e der Bauart 1902.

Gleisbau mit Lenz

Beim Bau der Anlage wurden Weichen, Flex- und Bogengleise des Gießener Herstellers verwendet. Das eingesetzte Gleismaterial wurde jedoch mehreren Umgestaltungs- und Patinierungsabläufen unterzogen. Bei der Übertragung des Gleisplanes auf die Anlagengrundfläche sollte immer eine Weiche der Bezugspunkt für alle folgenden Gleise sein.

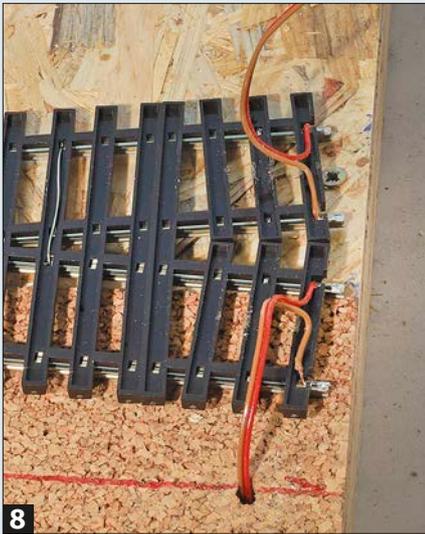
Unter den Weichen und Gleisen liegt eine Korklage. Früher begründete man das immer mit dem Schallschutz. Manche „alten Zöpfe“

► Ein sauberer Gleisbau sorgt später für ein perfektes Fahrverhalten der Züge.

lassen sich einfach nicht leicht abschneiden, denn Schallschutz übernimmt diese Korklage schon längst nicht mehr. Unsere Modellbahnlokomotiven werden nicht mehr mit dicken Rundmotoren und knallhart ineinandergreifender breiter Metallzahnradern angetrieben! Die heutigen Modelle erzeugen schon lange keinen regelrechten Lärm mehr, es sei denn über Sounddecoder und Lautsprecher ...

► Annäherung ans Vorbild

Damit das Flexgleis von Lenz im Aussehen dem leichten preußischen Oberbau aus dem Jahr 1902 zumindest nahekkommt, sind einige Veränderungen erforderlich – vor allem mussten die Schwellenabstände vergrößert werden.



8

8 Die Weiche erhält vor dem Aufkleben ihre Fahrstromanschlüsse. Die Litzen werden unter den Schienenfuß gelötet.

9 Die Weiche wird mit Kraftkleber fixiert. Einige Gewichte sorgen bis zum Abbinden für die Planlage.



9



10

10 Die Korkauflage wird im Bereich der Gleise mit unverdünntem Ponal bestrichen. Davor liegt ein Ausdruck der Schwellenschablone für den Oberbau 6e.



11

11 Die Schablonen werden wie Gleisstücke aneinander positioniert. Durch den feuchten Kleber wird das Papier leicht wellig – nach dem Trocknen ist aber alles wieder glatt.



12

12 Mit viel Geduld müssen nun alle Verbindungsstege zwischen den Schwellen getrennt werden. Auch die stumpfen „Nasen“ an den Schwellen werden abgetrennt.



13

13 Dank der vollständigen Trennung aller Schwellen voneinander kann nun der neue Schwellenabstand zurechtgeschoben werden. Die untergelegten und aufgeklebten Ausdrücke vom Scan des Musterblatts zeigen die exakten Abstände für die Schwellen an. Das alles auszumessen wäre dagegen eine immense Arbeit und dürfte letztendlich deutlich ungenauer ausfallen.

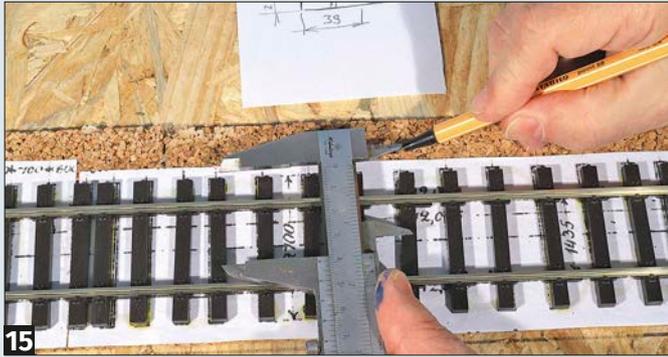
14 Wenn das Gleisstück kurz an- oder abgehoben wird, kann der Kraftkleber direkt auf der Schablone unter den Schwellen des Lenz-Gleises verteilt werden. Vor dem Andrücken werden die Schwellen noch einmal genau ausgerichtet – bis hierhin sind immer noch kleine Korrekturen im Schwellenabstand möglich.



14

► Romantik ist Trumpf

An der Gestaltung der Bahnsteigkante mit Altschwellen führte bei dem gewählten Thema kein Weg vorbei ...



15

15 Entsprechend der NEM 102 wird der Abstand der Bahnsteigkante festgelegt – bis zur Gleismittelachse soll sie 39 mm betragen. Mit Messschieber und Edding ist die Linie schnell aufgezeichnet.



16

16 Im Abstand von 60 mm – dies entspricht einer Schwellenlänge – werden Profilstücke in vorher eingebrachte Bohrungen entlang der aufgezeichneten Abstandslinie eingesetzt.



17

17 Vertrauen ist gut - Kontrolle ist besser. Mit einer Lenz-Donnerbüchse wird der freie Durchlauf der Trittstufen überprüft. sie dürfen hier ebenso wie Lokzylinder nicht anschlagen.



18



19



20

18 Mit einer aus Weißblech schnell selbst fabrizierten Lehre lassen sich die Profile schnell auf eine einheitliche und den Trittstufen angepasste Höhe einstellen.
19 Drei Schwellen werden aus Leisten gefertigt, übereinander geklebt und im Block eingesetzt.

20 Abschließend werden die Profile in einem dunklen Rostton lackiert.

Die 3-mm-Korklage übernimmt vielmehr die Funktion, den Oberbauquerschnitt darzustellen. Im Bahnhofsbereich ist das unbedeutend, aber die niveaugleiche Lage zu freien Gleisen ist unverzichtbar und ergibt sich so automatisch. Für den leichten preußischen Gleisbau müssen nun alle Schwellen der Flex- und Standardradien-Bogengleise voneinander getrennt werden. Bei den Weichen ist das nicht nötig. Zum Glück! Die Bildfolge auf der vorangegangenen Seite beschreibt es. Für den Modellbauer steht damit eine nicht übliche Arbeit im Plan – aber die Wirkung der neuen und vorbildgerecht unterschiedlichen Schwellenabstände ist einfach ein Blickfang.

Die Bahnsteigkante

Dass man bei diesem Thema keine Betonelemente setzen kann, versteht sich von selbst. Die Bahnsteigkante aus Altschwellen ist sozusagen Pflicht. Der Abstand der Kante zum Gleis ist in der NEM-Norm 102 definiert. In der Baugröße 0 sollen es bis zur Gleismitte 35 mm sein; dies bezieht sich auf die parallele Lage von Gleis und Kante in einem geraden Abschnitt. Sollte die Situation im Bogen liegen, so ist zwingend der freie Durchlauf der Wagentrittstufen zu testen, ferner könnten die Lokzylinder der Kante recht nah kommen. Ich hatte den Eindruck, in dem Abstand liegen durchaus noch 2 mm Sicherheit; zur Probe aufgestellte und vorbeigeschobene Wagen begründeten diese Feststellung. Doch das ist in Ordnung, denn man weiß ja nie, welche Fahrzeuge da beim Einsatz in einer großen Segmentanlage auf einem Fahrtreffen vorbeifahren müssen.

Man kann bei der weiteren Gestaltung auf diverse Kleinserienangebote zurückgreifen. So hatte auch pmt, als technomodel noch nicht mit eingebunden war, seinerzeit ein kleines Sortiment an Weißmetallteilen für die Baugröße 0 angeboten. Wegen des geringen Interesses wurde die Produktion aber nicht

Kurz + knapp

- OSP-Platten für die Segmentkästen
- Lenz Gleis- und -Weichenmaterial
- 3-mm-Korkplatten (Baumarktware)
- Ausdrucke des Musterblattes 6e
- Ponal
- Sperrholzstreifen für Altschwellen
- Profilreste Spur-0-Gleis
- Revellfarben Matt 82 und Matt 83
- Dispersionsfarben Braun, Schwarz, Weiß (Baumarktware)
- Rainershagener Gestaltungspuder
- Künstlerkreiden (Ocker, Schwarz, Oliv)
- Schotter Woodland B 85, feiner Sand
- ASOA Fließverbesser/Schotterkleber



Die Gestaltung des ersten der drei Segmente ist schon weit vorangeschritten. 89 7426 steht auf dem Stumpf am Bahnsteig, wo sie bequem mit den Ci und CiPw Platz finden wird. Im Bild rechts die drei Farbproben für den Rostton.

weiter verfolgt. Neben wunderschönen Ölkannen und -kännchen gab es einen Prellbockbausatz und Elemente für Bahnsteigkanten, wie ich sie mir hier selbst hergestellt habe. Zwei Altschwellen stehen aufeinander und sind von Schienen senkrecht gehalten. Als Detail sind die Abdrücke der Platte zu sehen. Einige Restbestände der Bauteile sind bei pmt übrigens noch vorhanden – hier lohnt es sich vielleicht, einfach einmal nachzufragen (post@pmt-modelle.de).

Patinierung

Sowohl die Kunststoffschwellen als auch das Schienenprofil sollten unbedingt mit Farbe behandelt werden. Dabei spielt der persönliche Geschmack eine große Rolle, denn das Gestaltete sollte einem zuerst selbst gefallen. Es ist meiner Meinung nach nicht im Sinne eines kreativen Hobbys, jemanden zu kopieren. Die bekannten Modellbauer haben alle ihre eigene Handschrift – und ganz sicher gefällt nicht jede jedem. So würde ich nie versuchen, den Modellbauer X zu imitieren, den ein anderer Hobbyfreund in den Olymp des Modellbaus hebt. Es ist aber legitim, sich Meinungen anderer einzuholen! So habe ich das Bild mit den drei Rostfarben einem Freundeskreis unterbreitet und um deren Meinung gebeten. Die Mehrzahl tendierte zum Farbton „Dark Earth matt“ von Revell (Nr. 82), der mir ebenfalls ganz sympathisch war. Das Rotbraun (Revell Nr. 37) war dagegen völlig

durchgefallen. Das dunkle Lederbraun (Revell Nr. 84) sagte mir ebenfalls zu; ich habe es an einigen Stellen auch benutzt. Um den besten Gesamteindruck zu erhalten, wurde das Schwellenstück patiniert.

Für eine anspruchsvolle Gestaltung gilt es auch noch, den Kunststoffganz der Schwellen zu überdecken. Das trifft freilich für das Gleismaterial aller Hersteller und Nenngrößen zu (außer man baut gleich mit Holzschwellen ...). Der erste Griff geht zu ganz normaler Dispersionsfarbe aus dem Baumarkt. Die braune Farbe sollte etwas verdünnt werden; auf diese Weise fließt das pastöse Material besser, ferner wird die Maserung in den Schwellen nicht verdeckt. Viel hilft also hier nicht viel.

Nach dem Trocknen geht es an die Feingestaltung. Dazu verwende ich Künstlerkreiden, die man in Spezialgeschäften oder beim nimmermüden Quell Internet leicht bekommen kann. Es gibt sie einzeln oder im Set. Ich habe gleich zu einer Großpackung mit 72 Farben gegriffen. Der Einsatz unterschiedlicher Farbtöne hat sich in den diversen Projekten meiner MIBA-Bauberichte als sehr nützlich erwiesen. Verschiedene Farbtöne werden über die Schwellen gerieben – das unweigerliche Mischen erzeugt wunderschöne Nuancen. Mit hellen Farbtönen kann man die Schwellen danach granieren. Es bildet sich dann der Eindruck einer von Wind und Wetter gebleichten Naturholzschwelle. Die-



sen Eindruck gilt es auch im Modell zu erzielen. Nach der Schwellenpatina folgt das Bemalen der Schienen und Kleiseisen.

Oberbau mit Kies

Nun wird geschottert und gesandet, wobei ein leichter preußischer Oberbau in Kiesbettung dargestellt werden sollte. Bei der Wahl des Sandes muss auf einen hellen Ton und feine Körnchen geachtet werden, ich habe hier fein ausgesiebten Ostseesand vom Strand verwendet. Zubehöranbieter haben aber auch passende Sande im Sortiment. Den sollte man jedoch nicht sprichwörtlich „blind“ im Internet kaufen. Schnell erwischt man da etwas Falsches. Auf Messen oder im Fachgeschäft kann man sich dagegen einen direkten Eindruck verschaffen und gezielt auswählen.

Weichen liegen beim leichten Oberbau aber nicht im Kies, sondern meist in richti-

► Vom Kunststoff zum Naturprodukt

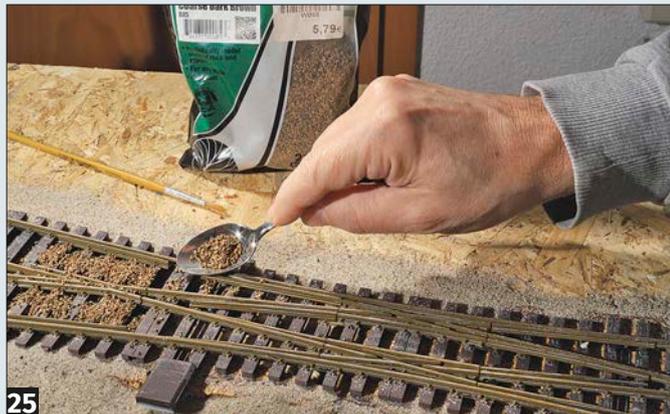
Die Gleise sollen ein realistisches Aussehen erhalten. Mit Farbe und Kreiden wird dem Kunststoffglanz der Schwellen zu Leibe gerückt.



21 Zuerst werden die Schwellen der Gleise und Weichen mit brauner, schwarzer und weißer Dispersionsfarbe leicht überstrichen.

22 Mit Pigmentpulver werden Lichter aufgesetzt. Gelegentlich findet man die Rainershagener Produkte noch auf Börsen oder Auktionsplattformen ...

23 24 Mit verschiedenen Künstlerkreiden werden weitere Blickpunkte gesetzt. Die anhaftenden Pigmente kann man danach noch leicht verreiben und nacharbeiten.



► Kies für die Kleinbahn

Das Kleinbahngleis erhält eine Kiesbettung, wie sie einst bei vielen Nebenstrecken an der Ostsee zu finden war.

25 Während der Raum zwischen den Schwellen der Gleisabschnitte mit feinem Sand verfüllt wird, kommt bei den Weichen Steinschotter von Woodland zum Einsatz (Coarse Dark Brown B 85).

26 Hier wird die Sandeinlage im Gleis nicht lackiert – nach dem Verteilen lassen sich die auf den Schwellen liegenden Körnchen mit der leeren Pistole wegblasen!

27 Sand und Schotter werden mit entspanntem Wasser angefeuchtet und mit dem Wasser-Weißleim-Spüli-Gemisch oder Schotterkleber versiegelt. Es hat sich als praktisch erwiesen, die Stellstangen mit Klebeband zu sichern.

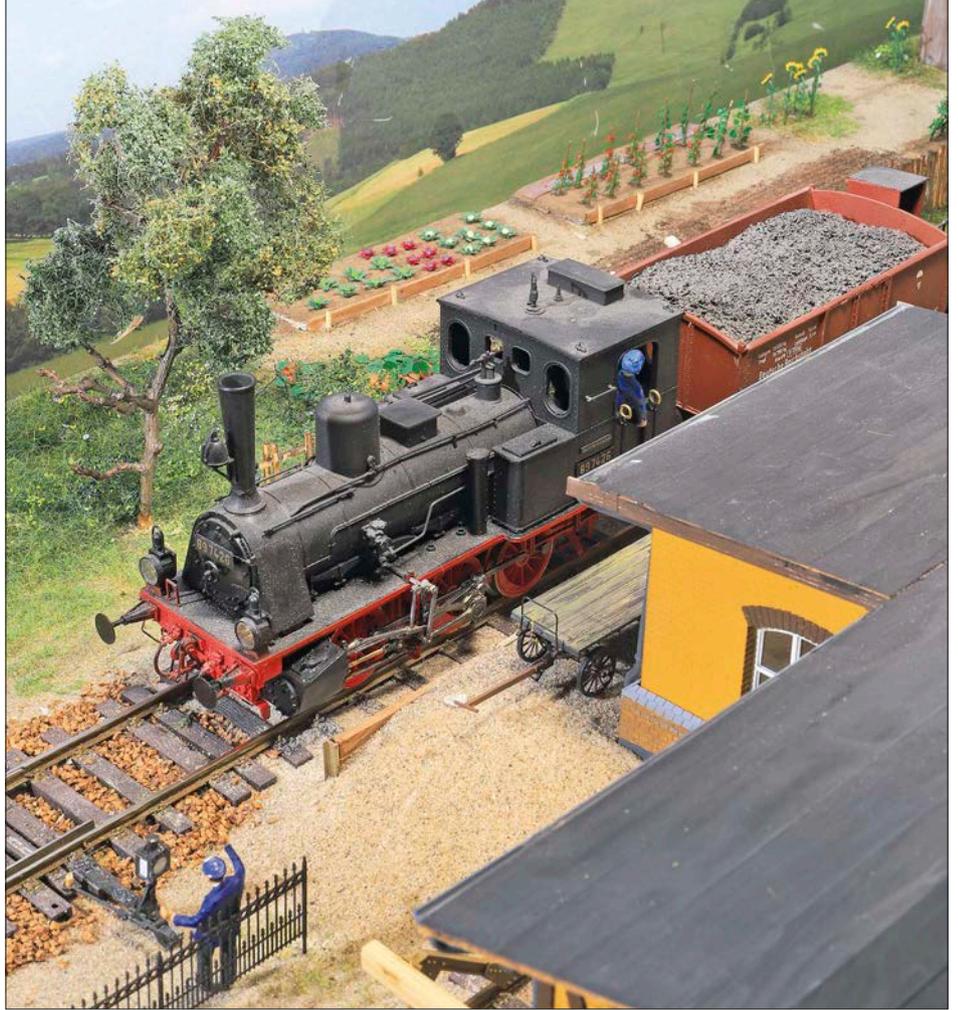


Beim Blick auf die T 3 aus luftiger Höhe ist auch der Garten neben dem Bahnsteiggleis zu sehen. Dessen Bau wird im zweiten Teil noch eine Rolle spielen.

gem Schotter. Das bringt ein abwechslungsreiches Bild!

Jetzt wird es kompliziert. Alles ist gesandet und eingeschottert. Das Gleis sieht fantastisch aus. Noch, muss man einfügen. Denn wie beim Eigenbau von Lokmodellen trifft bei der Verklebung von Sand und Schotter der berühmte Spruch „in fünf Jahren gebaut, in fünf Sekunden vers...“ zu. Warum? Zum Verkleben müssen Sand und Schotter mit entspanntem Wasser befeuchtet werden. Übernebelt man das komplette Gleisbett mit entspanntem Wasser aus einer Blumenspritze wird die Künstlerkreiden-Patinierung beeinträchtigt!

Daher ist es erforderlich, zunächst die Schwellenzwischenräume vorsichtig mit einer Pipette und dem entspannten Wasser zu tränken. Im nächsten Arbeitsschritt wird das Wasser-Weißleim-Netzmittel-Gemisch vorsichtig zwischen die Schwellen getropft. Diese Vorgehensweise ist zwar langwierig, führt dafür aber zu einem realistischen Aussehen der Gleise. *Helge Scholz* 



Anzeige

Diesellok Deutz KG 230



Diese kleinen Rangierdiesel erfreuen sich großer Beliebtheit bei verschiedenen Eignern. Dabei steht das K für Kleinlokomotiven, das G für Gelenkwellenantrieb und die Zahl 230 für die Leistung in PS. Der Vielfalt des Vorbilds tragen wir mit der Vielfalt der Modelle Rechnung.

UVP: 649,00 €



- 40170-01** Diesellok Deutz KG 230 B, Regentalbahn, Ep.4
- 40170-03** Diesellok Deutz KG 230 B, BASF, Ep.4
- 40170-04** Diesellok Deutz KG 230 B, Bundespost, Ep.3
- 40170-05** Diesellok Deutz KG 230 B, RAG, Ep.4
Exklusiv erhältlich bei „Jonny's Spielkiste“
- 40170-06** Diesellok Deutz KG 230 B, RAG, Ep.3
Exklusiv erhältlich bei „Jonny's Spielkiste“
- 40170-08** Diesellok Deutz KG 230 B, Südzucker, Ep.4
Exklusiv erhältlich bei MEG Shop GmbH
- 40170-09** Diesellok Deutz KG 230 B, BP, Ep.5
- 40170-11** Diesellok Deutz KG 230 B, Kali&Salz, Ep.4
- 40170-13** Diesellok Deutz KG 230 B, Preussag, Ep.5
- 40170-14** Diesellok Deutz KG 230 B, Ford Werk, Ep.4
- 40170-17** Diesellok Deutz KG 230 B, Portlux SA, Ep.4

Lenz 

Lenz Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen
Tel.: 06403 - 900 10 · www.lenz-elektronik.de

BAU EINES HISTORISCH GEWACHSENEN INDUSTRIEKOMPLEXES – TEIL 1

Projekt „Nordzucker“

Manche Projekte entwickeln eine Art Eigendynamik, so auch der Industriekomplex rund um die Zuckerherstellung. Angefangen hat alles mit einem Waggonkipper, der in einem passenden Umfeld arrangiert werden sollte. Uwe Bohländer erzählt, wie aus einer fixen Idee die beeindruckende Industrieanlage der Zuckerfabrik entstand.



Das Projekt Zuckerfabrik ist aus praktischen Gründen auf einem Segment untergebracht. Es kann mit einem Fiddleyard ein eigenes Anlagenkonzept bilden, aber auch Teil einer größeren Segmentanlage sein.

Wie kommt man auf die Idee, eine Zuckerfabrik als Industriekomplex zu bauen? Angefangen hat das Übel mit einem alten Firmenprospekt des Herstellers Krupp-Ardelt und den darin dargestellten Waggonkippern, den ich im Drehscheibe Onlineforum (<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,4480402>) entdeckt habe.

Fasziniert von dieser Technik ließ mich der Gedanke nicht mehr los, so etwas funktionsfähig in H0 umzusetzen. Zwar gab es diese Vorrichtungen laut Prospekt nur für zweiachsige Waggons, jedoch erschien mir das nicht spektakulär genug. Ich habe daher die Technik für vierachsige Waggons umkonstruiert. Da ich ja nun kein konkretes Beispiel aus der Realität umsetzen wollte und frei nach

dem Motto „Bei der Bahn gibt es nichts, was es nicht gibt“ verfuhr, entstand der in den Ausgaben MIBA 9 und 10/2023 ausführlich

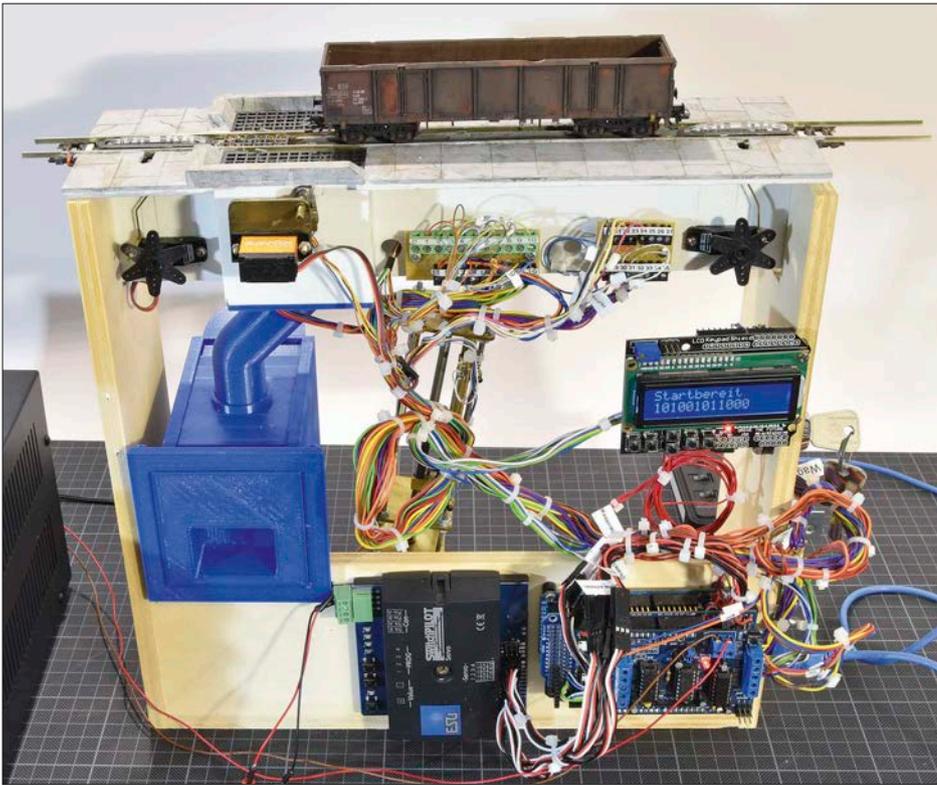
► Ein funktionsfähiger Waggonkipper war Auslöser für den Bau der Zuckerfabrik.

dargestellte Waggonkipper nebst umgebauten Rübenwaggons (Eaos).

Es war schon ein erheblicher Aufwand, bis alles störungsfrei funktionierte. Es hat sich am Ende aber durchaus gelohnt. Wer die Funktionsweise einmal in bewegten Bildern sehen möchte, kann sich diese unter nachfolgendem Link: „<https://youtu.be/1vJGwnXbuVM?si=dF8Vjm5aE9PUsI9G>“ anschauen.

Nun hatte ich also einen voll funktionsfähigen Waggonkipper, aber noch keine Idee für ein entsprechendes Umfeld. Auf der Suche nach einem passenden Einsatzort kristallisierte sich dann recht schnell die Umgebung einer Zuckerfabrik als überaus reizvoll heraus. Da der Waggonkipper eine nicht gerade kleine Entladehilfe darstellt, war von vornherein klar, dass es sich bei der Zuckerfabrik um ein Umfeld mit großindustriellem Charakter handeln muss. Es stand die Frage im Raum, wie das Ganze aussehen sollte?

Wie immer treffen hier Wunsch und Wirklichkeit aufeinander. Aber fangen wir zuvor mit den Wünschen an. Vorteilhaft ist es, wenn man hier ein wenig Vorstellungskraft besitzt und ein paar seiner Gedanken zu Papier bringen kann. So war mir schnell



Fotos: Uwe Bohländer

Anlass für den Bau der Zuckerfabrik war die mit ausgefeilter Technik konstruierte und gebaute Waggonkippanlage mit den dazu passend ausgestatteten Güterwagen.



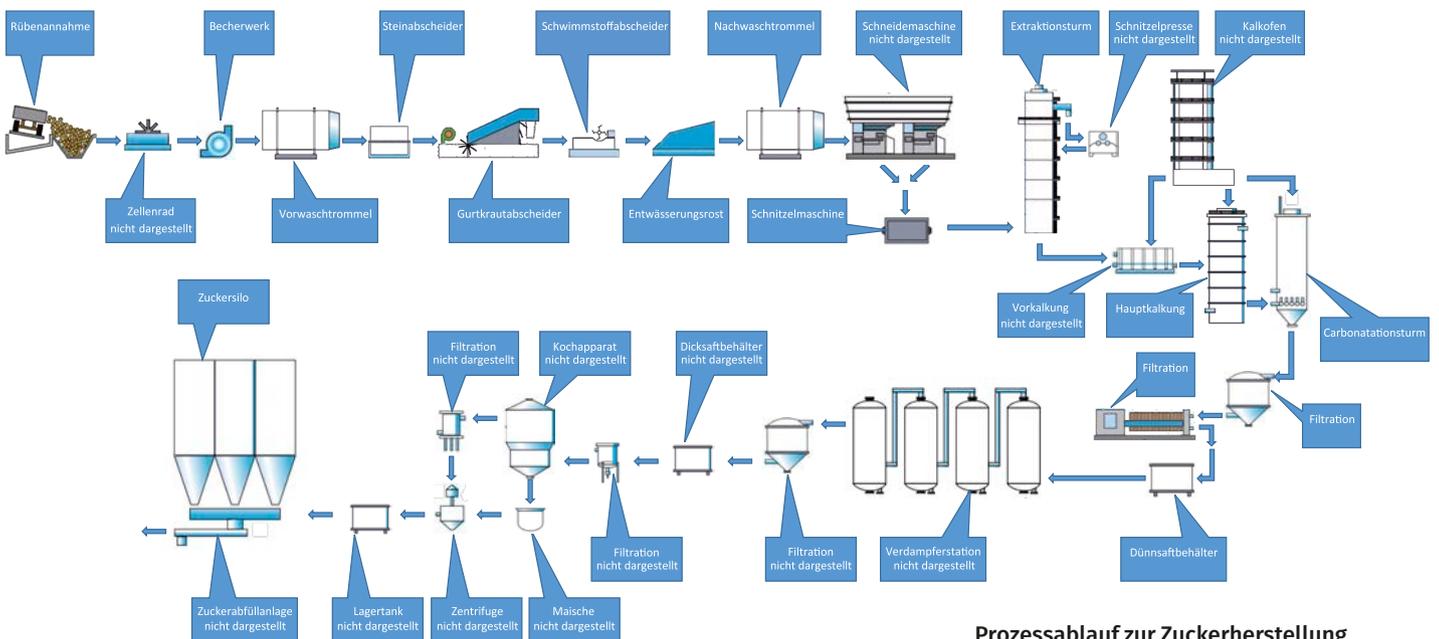
Die verriegelten Entladeklappen öffnen sich in Abhängigkeit vom Winkel der Kippanlage.

klar, dass ich bei meinen Gebäuden eine Mischung aus Alt und Neu haben will. Meine Fabrik soll einen über Jahrzehnte entstandenen, angepassten und teilweise modernisierten Industriekomplex darstellen, natürlich mit integriertem Bahnanschluss und auf dem Betriebsgelände in Beton liegenden Gleisen in engen Gebäudeschluchten. Um die Enge und den Industriecharakter noch zu verstär-

ken, sind zwingend Rohrbrücken und Kabelkanäle zwischen den Gebäuden und über den Bahngleisen erforderlich und sinnvollerweise auch viele kleine Details wie Paletten, Gitterboxen, Hydranten usw. Es muss nicht alles wie „geleckt“ aussehen und es darf ein wenig Chaos und Unordnung herrschen.

Des Weiteren sollen die Gebäude teilweise auch Einblicke in ihr Inneres preisgeben

und alle Gebäude sind außen wie auch innen zu beleuchten. Geschätzt habe ich, dass hier zwischen 80 und 120 LEDs reichen sollten. Ein kleiner Irrtum, auf den wir später noch zu sprechen kommen. Was auch nicht fehlen darf, ist ein individuell angepasster Fahrzeugpark. Neben den schon angepassten Eaos-Waggons für den Rübentransport soll es auf jeden Fall eine entsprechende Werkslok und



Prozessablauf zur Zuckerherstellung

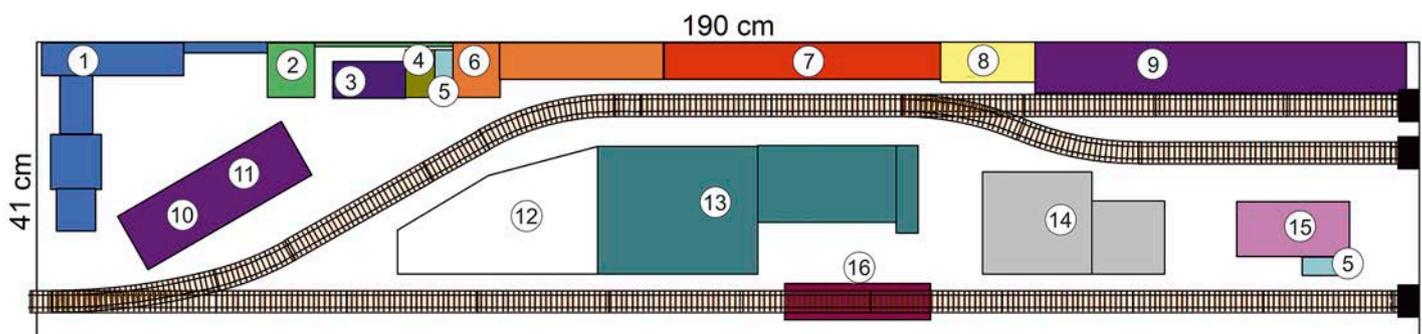
Grafik: Uwe Bohländer



Auf eine besondere Art beeindruckend Einblicke in schmale Gebäudeschluchten, wenn diese zudem noch eine ansehnliche Tiefe aufweisen. Details wie das eingerichtete Pförtnerhäuschen oder die Hinweistafel runden das Bild zum Schichtwechsel ab.

Legende:

- 1 Verwaltung
- 2 Kochanlage 1
- 3 Zellenkühler
- 4 Fahrstuhltür
- 5 Treppengerüst
- 6 Kochanlage 2
- 7 Dünnsaftfiltertank
- 8 Falltrockner
- 9 Versandhalle
- 10 Werkstatt
- 11 Portalkran
- 12 Dünnsaftfiltration
- 13 Rübenaufbereitung
- 14 Kraftwerk
- 15 Melasseverladung
- 16 Waggonkippanlage



jede Menge Fahrzeuge auf dem Betriebsgelände geben. Soviel zu den Wünschen. Kommen wir nun zur Realität.

Da ich bereits erheblichen Aufwand mit der Entwicklung des Waggonkippers betrieben habe, wollte ich für die Zuckerfabrik nicht irgend etwas an Gebäuden darstellen. Es mussten also Gebäude her, die in einer Zuckerfabrik mit entsprechender Funktion auch vorhanden sind. Spätestens jetzt ist man gezwungen, sich mit dem Prozess der industriellen Zuckergewinnung näher zu befassen.

Die Recherche begann bei Wikipedia über diverse Abhandlungen zur Zuckergewinnung und unzähligen Bildern diverser Zuckerfabriken und führte über einschlägige Seiten von Herstellern für Maschinen zur Rübenaufbereitung, Filtrationsanlagen bis hin zu Falltrocknern. Wenn man sich durch die Fülle

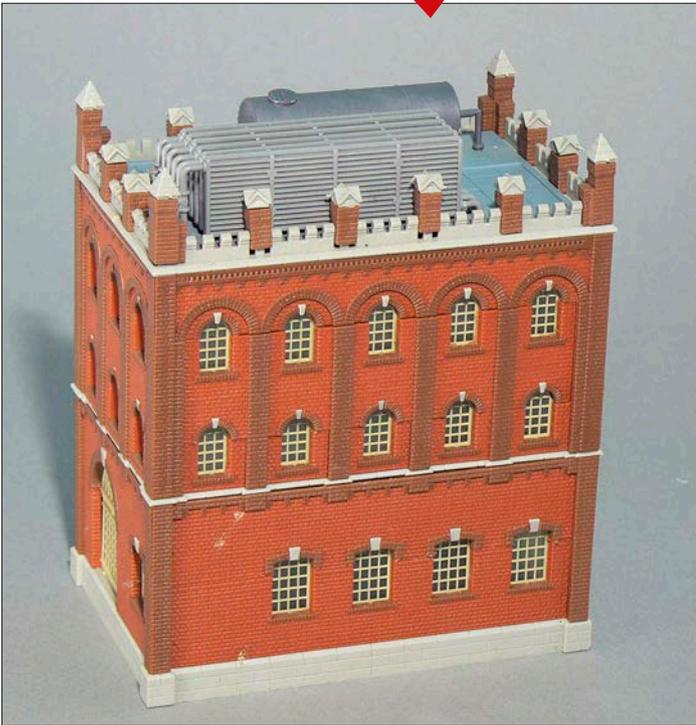
► Eine ausgiebige Recherche für das Projekt Zuckerfabrik war unabdingbar.

der Informationen einmal durchgearbeitet hat, wird einem schnell klar, dass die Zuckergewinnung ein recht komplexer und aufwendiger Prozess ist.

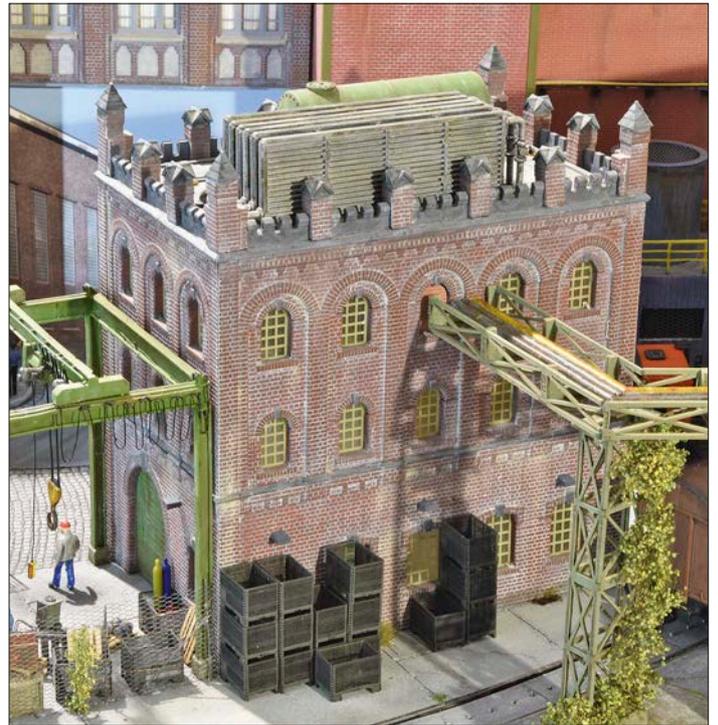
Nachdem ich mich nun mit dem Produktionsprozess eine Weile auseinandergesetzt hatte und die mir maximal zur Verfügung stehende Grundfläche betrachtet hatte, waren einige Dinge ganz schnell klar:

1. Ich kann nicht alle Produktionsschritte darstellen. Dafür reicht die verfügbare Grundfläche bei Weitem nicht aus.
2. Um Platz zu sparen, werden alle Hintergrundgebäude als Halbreiefgebäude dargestellt.
3. Es gibt kaum passende Bausätze, um die erforderlichen Gebäude zu errichten. Somit ist überwiegend der komplette Eigenbau von vielen Gebäuden erforderlich.

Mit diesen Erkenntnissen ging es nun an die Gestaltung eines Gleis- und Bebauungsplans, aus dem sich schlussendlich die endgültige Grundfläche von 41 x 190 cm sowie die Positionen und Verwendungszwecke der einzelnen Gebäude ergab.



Das Brauereigebäude von Kibri ist hinlänglich bekannt. Ein anderer Sockel, Farbe und Patinierung werden dem nun als Werkstatt fungierenden Gebäude einen morbiden Charme geben.



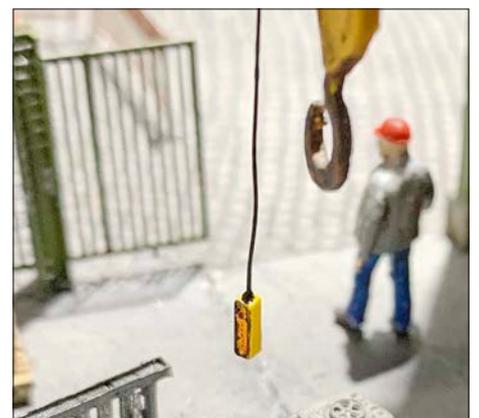
Der veränderte Mauersockel erlaubte einen ebenerdigen Zugang durch die Tore des Gebäudes. Portalkran und Rohrbrücken sind weitere Zutaten für das Werkstattgebäude.



Der Portalkran vor dem Werkstattgebäude ist eine Eigenkreation als 3D-Konstruktion. Mit einem Resindrucker wurden die Teile des Modells hergestellt.



Mithilfe der 3D-Konstruktion und eines Resindruckers eröffnen sich vielfältige Möglichkeiten der Gestaltung von Laufkatze mit detaillierten Elektromotoren, Flaschenzug und der rechts abgebildeten Bedieneinheit. Allerdings muss man sich mit der 3D-Konstruktion und dem 3D-Druck zuvor intensiv beschäftigen. Viele Tipps gibt es in MIBA-Spezial 153.

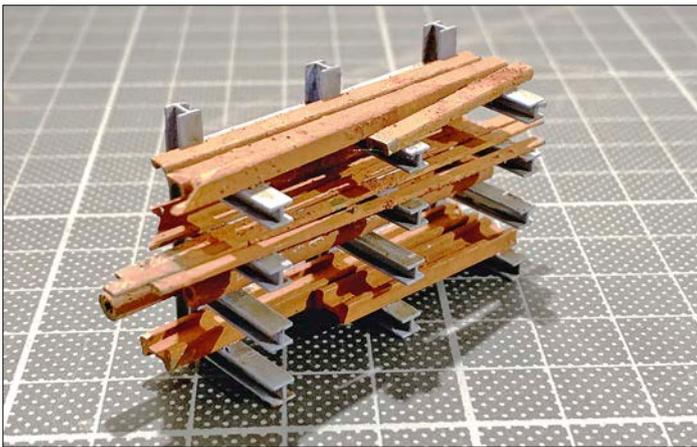




Das unscheinbare Motiv zeigt interessante Details wie den Maschendrahtzaun aus Tüllschleifenband oder die stimmig patinierte Betonfläche mit den sprießenden Gräsern.



Ein immer wieder zu beobachtendes Motiv: Zwei kümmern sich um das Problem und drei andere versuchen es wegzudiskutieren. Auch hier wurde auf eine detaillierte Umsetzung geachtet.



Das Schwerlastregal entstand im 3D-Druck und wurde mit Kunststoffprofilresten aus der Bastelkiste bestückt. Der STL-File des Regals steht auf den Seiten des MEC-Marburg zur Verfügung.



Auch die Abfallcontainer entstanden im 3D-Druck, können aber auch über das Modellbahnkaufhaus.de geordert werden. Die Container wurden patiniert und mit allerlei Schrott beladen.



Die Summe der Details lässt den Platz unter dem Portalkran etwas chaotisch erscheinen. Die verschiedenen Szenen mit den Arbeiten vermitteln Betriebsamkeit.

So weit erst einmal der grobe Plan. Grober Plan deshalb, weil ich kein großer Freund davon bin, alles bis ins kleinste Detail durchzuplanen. Zum einen schränkt es die Kreativität ein und zum anderen ist das Planen bei einem so umfangreichen Projekt mit so vielen offenen Variablen kaum möglich. Da das Projekt langsam wächst, ergeben sich mit der Zeit sicherlich noch Ideen, die es bereichern können.

Gebäudebau

Ich will auf keinen Fall jedes Gebäude und dessen Aufbau von Grund auf und bis ins kleinste Detail erklären, da sich die Vorgehensweisen und die entsprechenden Arbeitstechniken zum großen Teil wiederholen. Daher werde ich mich auf die Besonderheiten und vor allem auf die Einrichtung konzentrieren und diese herausstellen. Um nicht gleich in die Vollen zu gehen, habe ich erst einmal mit ein paar Gebäudebausätzen aus meinem Fundus angefangen, die vom Stil her meine vorgegebenen Ziele erfüllten.

Werkstattgebäude

In meinem Fundus hatte ich noch ein übriggebliebenes Gebäude aus dem Kibri-Bausatz der Feldschlösschenbrauerei (Art.-Nr. 39826). Es dient jetzt nicht mehr dem Brauen, sondern wird zweckentfremdet als Werkstatt genutzt. Abweichend vom Originalbausatz wurde nur der untere Mauersockel entfernt, sodass die großen stirnseitigen Fensteröffnungen nun als Toreinfahrten dienen können.

Farblich noch ein wenig auf alt getrimmt und mit acht Außen- und sechs Innen-LEDs ausgestattet, kann sich auch ein Standardbausatz von der Masse abheben. Zugegeben, es ist keine Schönheit und wird es auch nie werden, aber mit den entsprechenden Details und dem passenden Umfeld kann sich das mehrgeschossige Gebäude sehen lassen – ob nun bei Tag oder bei Nacht.

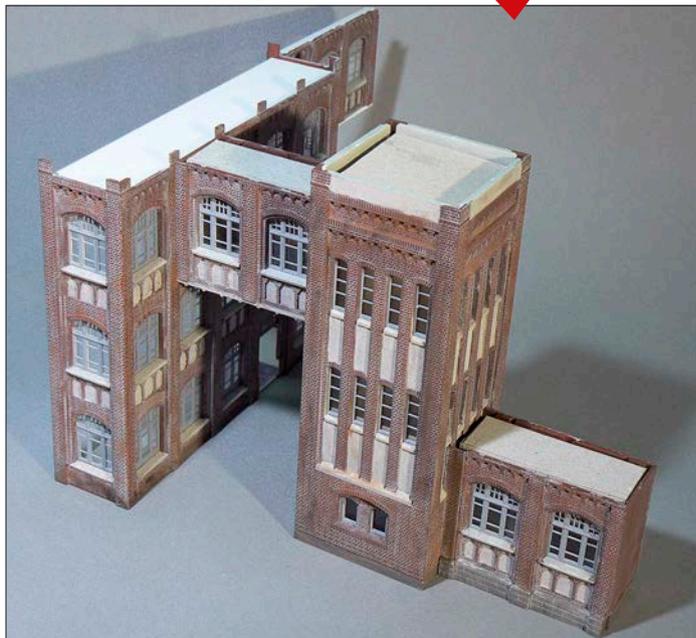
Der Kran ist eine an die Gegebenheiten angepasste Eigenkonstruktion, er wurde im 3D-Druck erstellt. Das entsprechende STL-File kann man auf den Internetseiten des MEC-Marburg herunterladen (<http://MEC-Marburg.de>).

Kommen wir zu den vielen kleinen Details der Werkstatt. Mitten in der geplanten Unordnung auf dem Werkstatthof sticht ein Detail besonders heraus: Der Schweißer, vor allem, wenn er in Aktion ist.

► Ein Mikrocontroller sorgt für Belebung mit Lichteffekten.

Für die Darstellung des Schweißlichtes habe ich einen Arduino-Nano-Mikrocontroller verwendet. Dieser steuert beim Drücken der Starttaste drei LEDs an (Blau, Weiß und Orangefarben). Das Flackern der blauen und weißen LEDs simuliert dabei das Schweißlicht und die orangefarbene LED stellt beim Erlöschen des Schweißlichts das Nachglühen der Schweißnaht dar. Hierzu wird das Leuchten der orangefarbenen LED bis zum vollständigen Erlöschen immer schwächer.

Der Schweißer selbst ist aus einer Preiser-Feuerwehrfigur entstanden. Hierzu wurde zuerst ein kleines Stückchen klarer Kunststoff aus einer Verpackung herausgeschnitten und dem angehenden Schweißer ins Gesicht geklebt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Verklebung nur umlaufend an der Sichtscheibe erfolgte. Dadurch lässt sich immer noch das Gesicht durch die Scheibe erkennen. Anschließend wurde ein wenig Spachtelmasse auf den Kopf aufgetragen und daraus ein Schweißhelm modelliert. Mit ein wenig Farbe war der Schweißer fertig. Und was wäre ein Schweißer ohne Schweißgerät? Aus dem Programm von Artitec griff ich auf den Artikel 387.509 (Schweißgeräte) zurück.



Das Verwaltungsgebäude entstand aus den Bauteilen des Kibri-Bausatzes „Verwaltungsturm mit Übergängen“. Die Gebäudebrücke wurde gekürzt, um einen Übergang vom Turm zum Nachbargebäude im Bereich der Einfahrt zu schaffen.



Aus weiteren Brückenteilen entstand eine längere Brücke, allerdings als Relief direkt vor dem Hintergrund. Mit den restlichen Elementen entstand noch ein kleiner Anbau.

Der Gebäudekomplex umschließt die schmale Fabrikeinfahrt. Der Fabrikhof ist durchgestaltet. Interessant ist der angeschnittene Lkw, der in Richtung Ausfahrt einbiegt.





Schichtwechsel in der Zuckerfabrik: Kurz nach 22 Uhr geht die Nachmittagssschicht in den verdienten Feierabend. Der Pförtner in seinem „Aquarium“ muss einem Besucher mit seinem Rollkoffer ein Taxi zu seinem Hotel bestellen.

Passend zur heutigen Zeit ist der Arbeitsplatz des Pförtners mit Computer und Bildschirm ausgestattet. Über den auf einer Platte montierten Arbeitsplatz wird das Pförtnerhäuschen gestülpt.

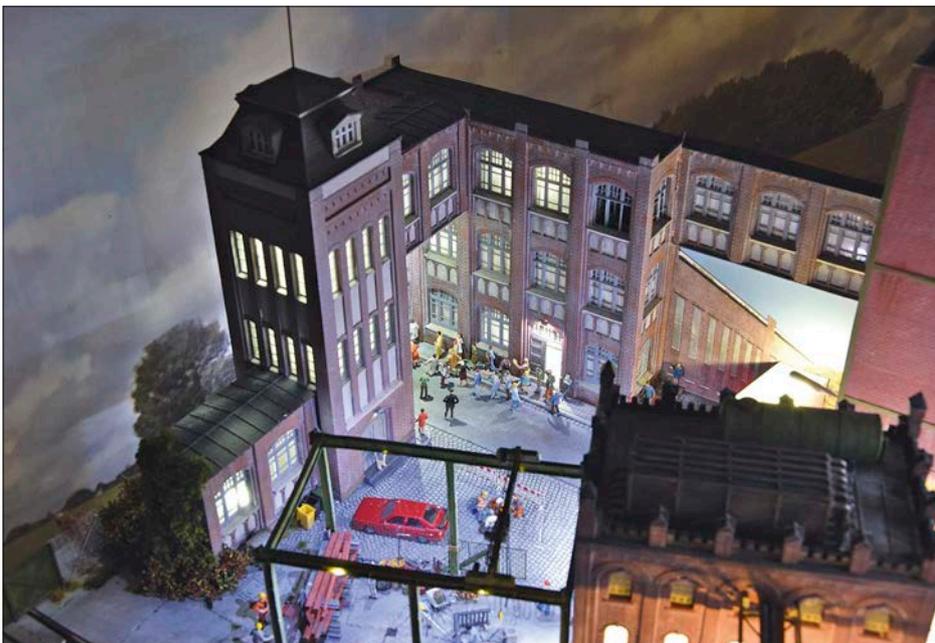


Im Umfeld des Schweißers und seines Schweißgerätes ist auch das Drumherum mehr als einen Blick wert. Neben der Palette mit den gut gesicherten E-Motoren und der Gitterbox mit Gasflaschen ist vor allem das Steuerelement des Portalkrans zu beachten. Gerade von solchen Details leben Szenerien. Das Schwerlastregal ist übrigens auch wieder

auf den Seiten des MEC-Marburg als STL-File zum Download verfügbar.

Verwaltung

Steigern wir uns nun ein wenig in den Bastelanforderungen und befassen uns mit dem Haupteingang bzw. dem Verwaltungsgebäude. Hier betreiben wir etwas „Bausatzanpas-



Blick in den Fabrihof zwischen Verwaltungs- und Werkstattgebäude mit dem Portalkran. Die LED-Technik bietet vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten, ohne das Budget zu belasten.

sung“ oder zu Neudeutsch Kitbashing. Der Kibri-Bausatz (Art.-Nr. 9847, Verwaltungsturm mit Übergängen) wurde mit ein paar Resten aus der Bastelkiste ergänzt. Etwas neu arrangiert, farblich angepasst und mit insgesamt elf LEDs aufgerüstet, ergibt sich ein ganz individuelles Verwaltungsgebäude, das gleichzeitig die Zufahrt zur Zuckerfabrik darstellt.

Versteckt im Eckzimmer des zweiten Stockwerks (da wo das Fenster offen ist) gibt es übrigens noch eine kleine, kaum erkennbare Szene eines – sagen wir mal – Bewerbungsgesprächs. Hierzu wurde aus ABS-Platten ein kleines Zimmer erstellt. Für die Darstellung von Wänden und Boden wurden entsprechende Bilder von Büroeinrichtungen aus dem Internet gezogen, passend skaliert und ausgedruckt. Als kleines Schmankerl wird die Deckenbeleuchtung über eine Blinkerschaltung angesteuert, sodass diese kleine Szenerie erst im Dunkeln richtig auffällt.

Bevor ich ein wenig auf die Details des Umfeldes eingehe, möchte ich noch einen kleinen Abstecher in Bezug auf die Erstellung der Außenleuchten machen. Schon beim Bau der ersten Gebäude wurde mir schnell klar, dass eine umfangreiche Beleuchtung, vor allem die Außenbeleuchtung, schnell ein kleines Vermögen kosten kann. Daher habe ich von vornherein beschlossen, sämtliche Außenleuchtungen in eigentlich simpler Weise selbst zu erstellen. Benötigt wird ein Stück U-Profil, ein kleiner ABS-Deckel und eine SMD-LED vom Typ 0603, bei der die Anschlüsse selbst angelötet werden. Mit dieser kleinen Bastelei hat man für wenige Cent eine Außenleuchte. Für ein paar Cent mehr gibt es die 0603-LED auch fertig bedrahtet.

Nun aber wieder zurück zum Umfeld der Verwaltung. Fangen wir einfach mal mit dem Pförtner an. Das Pförtnerhäuschen ist ein selbsterstelltes 3D-Druckmodell. Die STL-Datei gibt es wieder auf den Seiten des „MEC-Marburg“ zum Download.

Mit einem kleinen Pappboden, einem Preiserlein (Art.-Nr. 28250) und einer SMD-LED als Deckenleuchte ist der Zugang zur Zuckerfabrik Tag und Nacht gut kontrolliert. Im Moment hat der gute Mann alle Hände voll zu tun, denn es ist gerade Schichtwechsel und für den Kollegen am Pförtnerhäuschen muss noch ein Taxi gerufen werden.

Aber auch auf der Rückseite der Verwaltung herrscht rege Betriebsamkeit. Irgendwie will das Abwasser nicht so, wie es soll. Und wie das so üblich ist, drei planen die Lösung und zwei Mann schaffen. Zu allem Überfluss gibt der Chef auch noch seinen Kommentar.

Da der Hintergrund vollständig als Halbr relief ausgeführt wurde, musste neben den Gebäuden auch der Auflieger des Lkw ein wenig Länge opfern.



Eine passende Sicherung des Gleiszugangs ist das etwas in die Jahre gekommene Blechtor.

Das Werktor

Um den Bahnzugang zur Zuckerfabrik zu sichern, schien mir ein Blechtor aus dem Programm von „Modellbahnkaufhaus.de“ gerade recht zu sein. Damit der Zugang auch gewährleistet ist, sollte das Tor sich öffnen und schließen lassen. Für den Antrieb sah ich einen Mikroservo vor, der durch einen ESU-SwitchPilot Servo 2.0 gesteuert wird. Zum Auslösen dienen zwei Drucktaster.

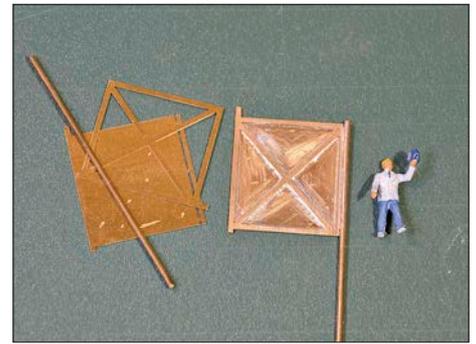
Die Messingteile des Ätzsatzes waren schnell entfettet und zusammengelötet. Hierbei wurden die angeätzten Torpfosten durch zwei 1,5-mm-Messingstäbe ersetzt.

Da die Positionierung des Torantriebs durch einen Weichenantrieb mit Servo etwas schwierig wurde, musste die Unterkonstruktion speziell für die vorhandenen Platzverhältnisse angepasst werden. Die Konstruk-

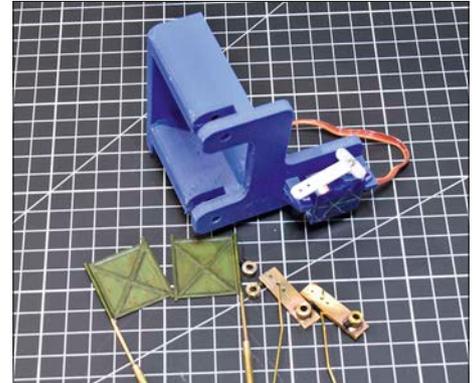
tion entstand per CAD-Programm und wurde anschließend mit einem 3D-Drucker erstellt. Für die Führung der Torschenkel wurden entsprechende Messinghülsen vorbereitet, die anschließend im 3D-Druckteil positioniert und verklebt wurden. So ist eine saubere und passgenaue Torführung und ein exakter Verschluss der Torflügel garantiert.

Die Stellhebel wurden aus Messingresten gebastelt und mit Stellösen verlötet. Zusätzlich wurden noch zwei weitere Stellösen zur Höheneinstellung des Tores verwendet. Die Stellstangen zum Torbetrieb wurden aus 1-mm-Messingdraht passend gebogen. Das erfordert allerdings viel Geduld beim Ausprobieren und Testen.

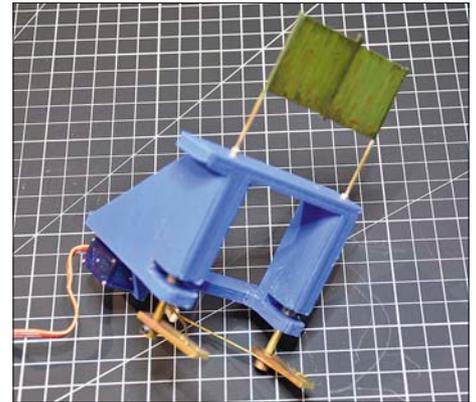
Im zweiten Teil geht es um die Gebäude und Anlagen der Dünnsaffiltration und der Rübenaufbereitung. *Uwe Bohländer* 



Schnell sind die wenigen Messingteile vormontiert.



Die Unterkonstruktion aus dem 3D-Drucker erlaubt das synchrone Öffnen und Schließen der Torflügel.



— Anzeige —

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de



- Realistisch und erstaunlich einfach zu bauen
- Kreative freie Gestaltung
- Vervielfältigung (preiswert)
- Hohe Lebensdauer
- Natürliche Verwitterung

Neu im Sortiment: Handgefertigte Bäume + Sträucher aus Irland



www.spoerle-form.de
Walter & Söhne GbR • info@spoerle-form.de
Melacpass 6 • 69151 Neckargemünd • Tel.: 0176 56 80 73 23

Eine kleine Ergänzung zeigt eine frappierende Wirkung: Messinglok 99 7204 hat nun auch einen Mittelpuffer aus Messing.



MITTELPUFFER FÜR DIE SCHNELLENKAMP-LOK

Kuppeln wie das Vorbild

In MIBA 5/2025 stellen wir das hervorragend gelungene Modell der 99 7204 von Schnellenkamp vor. Dem Modell liegen werksseitig Kadee-Kupplungen oder Universal-Mittelpuffer von Zeunert bei. Nun hat Klaus Weihe auch die exakt nach Vorbild gefertigten Mittelpuffer als Messingguss-Bausatz im Programm. Martin Knaden zeigt, wie die Montage abläuft.

In der 0m-Szene fahren viele Modellbahner mit der praktischen Kadee-Kupplung. Sie kuppelt butterweich ein und lässt sich magnetisch entkuppeln – ideal für Rangierfahrten. Daher war es durchaus richtig, dass das Schnellenkamp-Modell mit dieser Kupplung ausgeliefert wird. Wer eine Mittelpufferkupplung verwenden will, erhält die Universalkupplung von Zeunert zum leichten Austausch mitgeliefert.

Nun ist aber ein Mittelpuffer aus Kunststoff, der nur so ungefähr mit dem konkreten Puffer übereinstimmt, ein Kompromiss. Und weil das schöne Messingmodell von Schnellenkamp ansonsten keine Kompromisse macht, war ein vorbildgerechter Mittelpuffer tatsächlich wünschenswert. Außerdem

gehört an ein Messingmodell auch eine Messingkupplung – finde ich. Der Modellkonstrukteur Klaus Weihe aus Göppingen sah das offenbar genauso und entwarf einen Messingbausatz, der dem Vorbild ganz exakt entspricht. Der Austausch erfolgt wie bei den anderen Kupplungen über Schrauben.

Zunächst werden in die Messingussteile Löcher gebohrt: Hinter dem Pufferteller wird ein 1,0-mm-Loch für den Kuppelbolzen gesetzt und im Vierkant noch ein kleines 0,5-mm-Loch für den Haltedraht. Diese Bohrungen können durchaus am bereits vom Gussbaum getrennten Pufferteller erfolgen. Beim Absägen sollte man auf jeden Fall beachten, dass der kleine Zapfen hinten für die Feder erhalten bleibt.

Bei den beiden Halterungen empfiehlt es sich, die Bohrungen vor dem Absägen zu setzen: 1,2 mm für das Schraubenloch und neben dem Kupplungsflansch jeweils zwei 1,0-mm-Löcher.

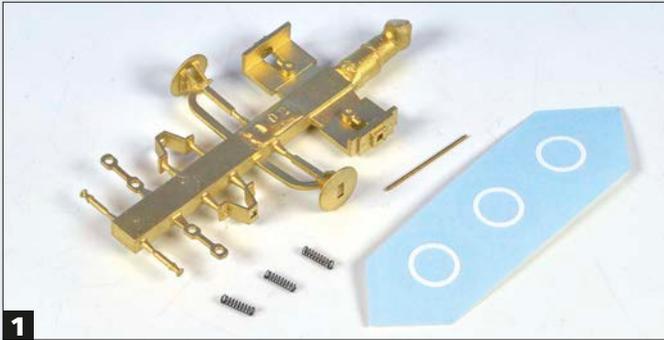
Nun wird der Führungskäfig an die Halterung gesetzt. Aus Stabilitätsgründen sollte man hier lötten, denn so ein Puffer muss im Zweifelsfall auch mal einen kräftigen Aufstoß aushalten können. Dazu setzt man den Führungskäfig mit seinen beiden Zapfen in die Löcher, gibt ganz wenig Lötwasser dazu und legt zwei etwa 3 mm lange Stücke aus dünnem Lötdraht auf den Käfig. Dann wird alles zusammen mit der Flamme eines sog. Sturmfeuerzeugs erhitzt, bis das Lot ganz von allein in die Fugen fließt. Nach dem Abkühlen können die Halterungen vom Gießast abgesägt werden.

Zum Lackieren sollte man die Bauteile auf Zahnstocher speißen. Bei der Endmontage wird die Feder in die Halterung gesteckt und der Pufferteller mit seinem Vierkant eingesetzt. Durch Einfädeln eines 0,5-mm-Drahtes wird der Zusammenbau abgeschlossen.

Nun können die Bauteile in den Rahmen der 99.720 eingesetzt werden. Die Halterung mit dem etwas größeren Rahmenfüllstück gehört übrigens nach vorn. Wie Vorbildfotos zeigen, hatten die 99 7202 und 7204 noch weiße Puffertellerringe. Diese können als Aufreiber angebracht werden.

Der Bausatz des Mittelpuffers kostet bei Klaus Weihe (<https://modellbau-weihe.de>) € 29,-. Wer nicht lötten und lackieren möchte, kann den Mittelpuffer als lackiertes Fertigbauteil für € 79,- erwerben. Damit ist dann das Schnellenkamp-Modell endgültig perfekt!

MK 



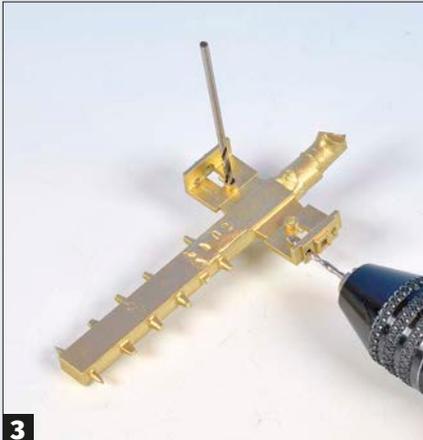
1

1 Der Bausatz umfasst den Gießbast mit 10 Teilen, drei Federn und Puffer-tellerringe. Etwas 0,5-mm-Draht muss man noch ergänzen.

2 Zunächst werden Löcher gebohrt: 1,0 mm für den Bolzen und 0,5 mm für den Haltedraht.



2



3

3 An der Halterung sind die Löcher für den Führungskäfig (1,0 mm) und die Halteschraube zu bohren (1,2 mm).

4 Mit etwas Löt-wasser und gaaanz wenig Lot wird der Führungskäfig an die Halterung ge-lötet.



4



5

5 Zum Lackieren können die Teile auf Zahnstocher gespießt werden.

6 Wer die Rollwagen von Schnellenkamp einsetzt, sollte deren Kup-pelaußen etwas flacher feilen.



6

Anzeige

sb modellbau
Fachbetrieb für Glockenanker Motoren

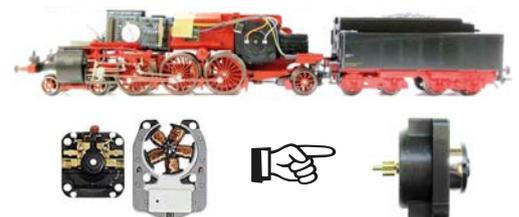
sb modellbau, Ilzweg 4, D-82140 Olching
Telefon: 0049-8142-12776
E-Mail: info@sb-modellbau.com

TOP Neuheit 2025: H0-Motorisierungssatz für Märklin/Trix-Standard-(Trommel-Kollektor) und Glockenanker-Antrieb mit Z7:

- Einfach zum Einschrauben
- keine Fräsarbeiten mehr notwendig!

Artikel-Nr.: 22236 für Märklin/Trix BR 80 neue Ausführung
 Artikel-Nr.: 22237 für Märklin BR V 60 / BR 260 neue DHG 500
 Artikel-Nr.: 22238 für Märklin/Trix BR 85
 Artikel-Nr.: 22239 für Märklin/Trix BR 18.4 / S 3/6
 Artikel-Nr.: 22240 für Märklin/Trix V 200.1 / V 200.0 neuere Ausführung
 Artikel-Nr.: 22241 für Märklin BR 101 / BR 128 / 12X / BR 182
 Artikel-Nr.: 22242 für Märklin/Trix Standard (Trommel-Kollektor) Z7
22242-Aktion: 3 Stück Glockenanker-Antrieb mit Z7 – statt € 180,-

€ 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 60,-
 € 159,-



Dieser Standard-Antrieb passt für alle Märklin-/Trix-Modelle mit 3-Pol- bzw. 5-Pol-Antrieb und ist bestens geeignet für einen Digitalbetrieb mit ESU-V5- oder Märklin-mID3-Decoder.



Das neue Analogsystem Heißwolf SFR-4000 von Tams lässt sich für alle Baugrößen verwenden. Es bringt exzellenten Fahrkomfort auch für die H0f-Feldbahn von Busch.

HEISSWOLF SFR-4000 VON TAMS ELEKTRONIK

Noch heißer!

Unser Autor Heiko Herholz beschäftigt sich normalerweise nur mit digitalen Modellbahnen und deren Zubehör. Beim neuen Heißwolf-System ist er angesichts der digitalen Optik schwach geworden und hat dieses analoge Steuerungssystem unter die Lupe genommen. Sein Bericht lässt vermuten, dass er in Zukunft manchmal analog fahren wird ...

Auf den ersten Blick sieht das neue Steuerungssystem SFR-4000 wie eine normale Modellbahn-Digitalzentrale mit Handregler aus. Schaut man genauer hin und hat branchenübliche Vorerfahrungen, dann sieht man den Schriftzug „Heißwolf“ auf dem schwarzen Gehäuse der Basis-Einheit. Der Name von Bernd Heißwolf steht wie kein anderer für eine komfortable Analogsteuerung mittels Pulsweitenmodulation (PWM).

Mit PWM und Gleichspannung

Dass man mit einer pulsweitenmodulierten Spannung einen Motor komfortabel und effizient ansteuern kann, wissen inzwischen viele Modellbahner und natürlich alle Hersteller von Modellbahnsteuerungselektronik. Die heutzutage erhältlichen Digitaldecoder

steuern den Motor ebenfalls auf diese Art an und bieten somit ein erstklassiges Fahrverhalten. Bernd Heißwolf setzt indes noch eins drauf: Er kombiniert die PWM mit einer Gleichspannung. Das Ergebnis ist eine analoge Modellbahnsteuerung der Premiumklasse, die sonst nicht erreicht wird.

Neu bei Tams: SFR-4000

Bernd Heißwolf hat sich vor einiger Zeit in den wohlverdienten Ruhestand begeben und wollte das Heißwolf-Steuerungssystem in gute Hände geben. Bei Cornelia und Kersten Tams ist er fündig geworden. Das analoge System wird seither von Tams geliefert.

Angesichts der guten Verkaufszahlen hat Tams beschlossen, das System neu aufzulegen. Bei der Neuentwicklung kam auch das Know-how von Bernd Heißwolf zum Einsatz.

Somit steht das neue SFR-4000 durchaus in der Tradition der bisherigen Heißwolf-Regler.

Zwei Komponenten

Das System besteht aus der schwarzen PowerUnit und dem Handregler HandControl. Die PowerUnit ist das Herz des Systems. Sie bietet Anschlüsse für das Hauptgleis sowie einen weiteren Gleis Ausgang mit fest eingestellter Polarität zum direkten Anschluss einer Kehrschleife. Dabei werden keine zusätzlichen Elektronik benötigt. Die einzige Bedingung ist, dass die Kehrschleife immer in der gleichen Fahrtrichtung durchfahren wird.

► **Problemlos durch vertrackte Kehrschleifen fahren – das geht mit dem neuen Heißwolf-System von Tams ohne zusätzliche Geräte!**

Die PowerUnit benötigt ein externes Netzteil zur Stromversorgung. Dies kann ein vorhandenes Gleichspannungs- oder Wechselstromnetzteil oder als Zubehör ein Gerät von Tams sein. Die PowerUnit kann am Eingang Wechselspannungen von 16 bis 18 Volt und Gleichspannungen von 22 bis 24 Volt übertragen. Darüberhinaus bietet sie einen Anschluss für einen Notastaster und Kontakte für die Synchronisation mit bis zu sie-

Raffinierte Technik ANSCHLUSS FÜR KEHRSCHEIFEN



Jedes Fahrprofil kann einen eigenen Namen bekommen. Bis zu 250 unterschiedliche Einträge lassen sich speichern.



Für jede Lok lassen sich alle Werte individuell einstellen und speichern. Für die H0-Feldbahn sind nur max. 3 Volt zulässig.

ben anderen PowerUnits. Dadurch können Stromkreisgrenzen kurzschlussfrei überfahren werden.

Komfortable Handsteuerung

Das HandControl nutzt das Gehäuse, das Tams auch für den digitalen Handregler HC 2 verwendet. Der analoge Handregler kann direkt mit dem beiliegenden 6-poligen Kabel an der PowerUnit angesteckt werden. Es ist zulässig, den Handregler im Betrieb abzuziehen und wieder anzustecken. Die Lok fährt in der Zwischenzeit mit der bisherigen Geschwindigkeit weiter. Zur Verkabelung können einfache LocoNet-Kabel und Boxen zum Beispiel von H0fine genutzt werden.

Für jedes der 250 Fahrprofile können individuelle Mindest- und Maximalspannungen zwischen 0 und 14 Volt eingestellt werden. Zusätzlich lässt sich eine Impulsspannung in Frequenz und Spannungshöhe definieren. Außerdem sind Verzögerungen beim Bremsen und Beschleunigen möglich. Die Einstellungen lassen sich einfach und übersichtlich am Handregler vornehmen.

Fazit

Das System ist für € 329,- direkt bei Tams bzw. im Fachhandel erhältlich. Die Verarbeitung der Komponenten ist hochwertig. Insbesondere Betreiber von Kleinanlagen bekommen mit dem SFR-4000 ein analoges Steuerungssystem der Spitzenklasse, das hervorragende Fahreigenschaften bietet, welche mindestens dem Niveau moderner Digitaldecoder entsprechen.

Heiko Herholz

Das Geheimnis der Heißwolf-Steuerungen ist die Kombination aus Gleichspannung und PWM. Die Spannungshöhe der Impulse lässt sich für jede Lok einstellen. Im Normalfall ist die Anfahrspannung der beste Wert für die Impulsspannung der Steuerung.



Links: Die Ansteuerungsfrequenz der Pulsweitenmodulation ist einstellbar. Das neue Heißwolf-System unterstützt einen Bereich von 1 Hz bis 100 Hz. Der Arbeitsbereich kann durch eine Start-Frequenz und eine Ziel-Frequenz für jedes Fahrprofil individuell definiert werden. Belohnt wird man mit besonders geschmeidigem Fahrverhalten.



Rechts: Für jede Lok lassen sich zusätzliche Beschleunigungs- und Bremszeiten definieren. Diese sorgen dafür, dass die Lok vorbildgerecht beschleunigt und abbremst. Zum Nothalt kann man auf den Drehregler oder die ESC-Taste oder auf einen Taster drücken, der an der PowerUnit angeschlossen ist. Der Handregler kann wahlweise die Geschwindigkeit oder die Fahrstufen anzeigen. Das System arbeitet intern mit 128 Fahrstufen. Es können entweder die Soll- oder die Istwerte angezeigt werden.





RANGIERLOK DER ÖBB VON PIKO IN H0

Rh 1067 der ÖBB

Beim Anfahren und Rangieren sind die Belastungen für Elektromotoren besonders hoch. Ab 1962 setzte man in Österreich mit der Rh 1067 daher auf eine Ellok mit hydraulischem Getriebe, um das mögliche Stocken beim Anfahren nicht auf den Motor zu übertragen. Piko hat diese interessante Konstruktion nun in H0 umgesetzt. Sebastian Koch ist die kleine Rangierlok vom Typ EH 600 C Probe gefahren.



Bevor verschleißfreie Elektromotoren zum Antrieb von Lokomotiven einsetzbar waren, musste man auf das Prinzip schleifender Kohlenbürsten auf Kollektoren setzen, über die auch ältere Motoren mit Gleich- oder Einphasenwechselstrom betrieben wurden. Unzählige Anwendungen basieren bis heute auf diesem Prinzip. Solange eine gleichbleibende Drehung des Rotors vorhanden ist, funktioniert dieses Prinzip allerdings sehr zuverlässig.

Beim Anfahren von Güterzügen – und das insbesondere beim Rangieren – kann es aber dazu kommen, dass die Lok ins Stocken gerät oder zum Stehen kommt. In dieser Situation fließen über die Kohlenbürsten und Kollektoren maximale Ströme. Gerät die Lok ins Stocken, erfolgt dies punktuell auf dem Kollektor, der davon massive Schäden nehmen kann – der sogenannte Kollektorbrand ist die Folge.

Am 16. April 1973 fotografierte Werner Schulz die 1067.04. Im Vergleich zum Piko-Modell fallen die Unterschiede an den Vorbauten deutlich auf. Vorne finden sich nur noch Luftschlitze und kein Ventilator im Vorbau. Die Lufteinlässe in den übrigen Türen fehlen ebenfalls. Das dritte Spitzenlicht ist im Vorbau integriert und nicht mehr aufgesetzt. Im Fahrwerksbereich unterscheidet sich die Anordnung der Sandkästen, während das Führerhaus dem der 1067.01 entspricht. Bei der Umsetzung dieser Serienmaschinen musste Piko also die Formen anpassen.

Foto: Werner Schulz / Slg. sk

Aufwendiger Formenbau MODELL MIT VIELEN DETAILS

Österreichische Ingenieure kannten dieses Problem von ihren elektrischen Rangierloks der Reihen 1061 oder 1062. Als Lösung erarbeiteten sie einen Ersatz des Stirnradgetriebes zwischen Elektromotor und Radsätzen durch ein hydraulisches Getriebe. Letzteres war in der Lage, das Stocken einer Rangierlok aufzufangen, sodass sich der Elektromotor kontinuierlich weiterdrehen konnte. Beim Anfahren musste der Motor auch erst seine Drehzahl erhöhen, bevor die Wandlerfüllung im hydraulischen Getriebe geändert wurde. Das Problem der aufwendig zu behebenden Kollektorschäden sollte damit beseitigt sein.

Die Elektrohydraulische

Im Ergebnis konstruierte man eine dreiachsige Rangierlok mit elektrohydraulischem Antrieb. Der Vorteil der elektrischen

► Vorbildlok mit außergewöhnlicher Antriebsform

Antriebsweise mit starken Elektromotoren sollte mit den zuverlässigen Strömungsgetrieben der Dieseltraktion kombiniert werden. Die Verantwortlichen bei der ÖBB erkannten die Chance und bestellten bei den Herstellern Jenbacher und ELIN eine Lokomotivserie mit 600 PS und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren.

Mit der späteren 1067.01 bauten die Hersteller eine Vorführlok, die sich von den vier weiteren unterschied. Sie besaß im langen Vorbau noch ein Lüfterrad und war mit einem abweichenden Motor versehen. Die Loks 1067.02 bis 04 besaßen eine Vielfachsteuerung. 1962 nahm die ÖBB die fünf Rangierloks ab.

Die Loks verfügen über drei Achsen im Hauptrahmen aus Blechplatten. Der mittlere Radsatz ist über eine Gelenkwelle angetrieben, die beiden äußeren über Vorgelegegetriebe. Die Hochspannungsausrüstung befindet sich mit dem Einheitsstromabnehmer Bauart V und dem Hauptschalter auf dem Dach. Der Transformator im hinteren

In der Ansicht von oben sind die angravierten Spalten zwischen den Hauben und die Dachhaken auf den Vorbauten gut zu erkennen. Auf dem Dach beeindruckt der Scherenstromabnehmer aus Metall, an dem keine Verschraubung zu erkennen ist. Im abgebildeten vorderen Bereich des Daches ist der Hauptschalter mit der Hochspannungseileitung und dem Durchführungsisolator zu erkennen. Der Umlauf besitzt eine feine Riffelstruktur.



In der Seitenansicht ist der asymmetrische Aufbau der Lok gut zu erkennen. Auch die Radsätze sind im Rahmen nicht gleichmäßig verteilt. Auf der linken Lokseite erkennt man im langen Vorbau das Gitter für den Lufteinlass des Kühlers.

Lüfteröffnung und Lüfterrad sind sehr kleinteilig nachempfunden. Die Gravuren wirken sehr hochwertig. Alle Griffstangen sind freistehend angesetzt und lackiert. Die Griffstangen auf dem Umlauf sind aus feinem Stahldraht. Ein schönes Detail ist die Erdungsstange unter dem Umlauf der Lok.





Die digitale Soundversion der 1067 überzeugt durch einen im Modell nicht dröhnenden Sound und einige Lichtfunktionen. Neben dem Spitzen-, Schluss- und Rangierlicht sind auch das Licht im Führerhaus und die imitierten Instrumente des Führerpultes digital schaltbar. Der Blick durch das Führerhaus wird nicht von Antriebsteilen beeinträchtigt.

Vorbau versorgt über die Loksteuerung den Einphasen-Wechselstrommotor, mit dem das hydraulische Getriebe von Voith über eine elastische Kupplung verbunden ist. Im hinteren Vorbau befinden sich noch die Schütze und der Kompressor. Der lange Vorbau trägt den Fahrmotor, den Kühler und den Lüfter. Eingesetzt wurden die Loks zum Verschub. Die letzten Exemplare setzte man bis in die 1990er-Jahre ein. Da sich entgegen aller Erwartungen auch bei der Reihe 1067 Schäden an den Fahrmotorkollektoren zeigten, erforderten sie stets einen erhöhten Wartungsaufwand. 1994 schied die Baureihe endgültig aus dem Betriebsdienst aus.

Piko H0-Modell

Piko hat die Rh 1067 zur Spielwarenmesse 2025 als Neuheit angekündigt und im Sommer herausgebracht. Zuerst erschienen ist die 1067.01 im Zustand der 1970er-Jahre in grüner Lackierung. Das Vorbild stand so bis 1985 im Dienst. Diesen in der Geschichte der Eisenbahntechnik wichtigen Exoten haben die Sonneberger mit einem exzellenten Modell bedacht. Für den MIBA-Test stand uns die DCC-Variante mit Sound zur Verfügung. Alternativ sind auch eine analoge Variante und eine Wechselstromversion mit Sound erhältlich. Packt man das Modell aus,

wird man von einer sehr feinen Gestaltung mit filigranen Gravuren überzeugt. Am Testmodell waren einige gesteckte Teile etwas lose, sodass man hier achtgeben und möglicherweise lose Teile vor den ersten Einsätzen fixieren sollte.

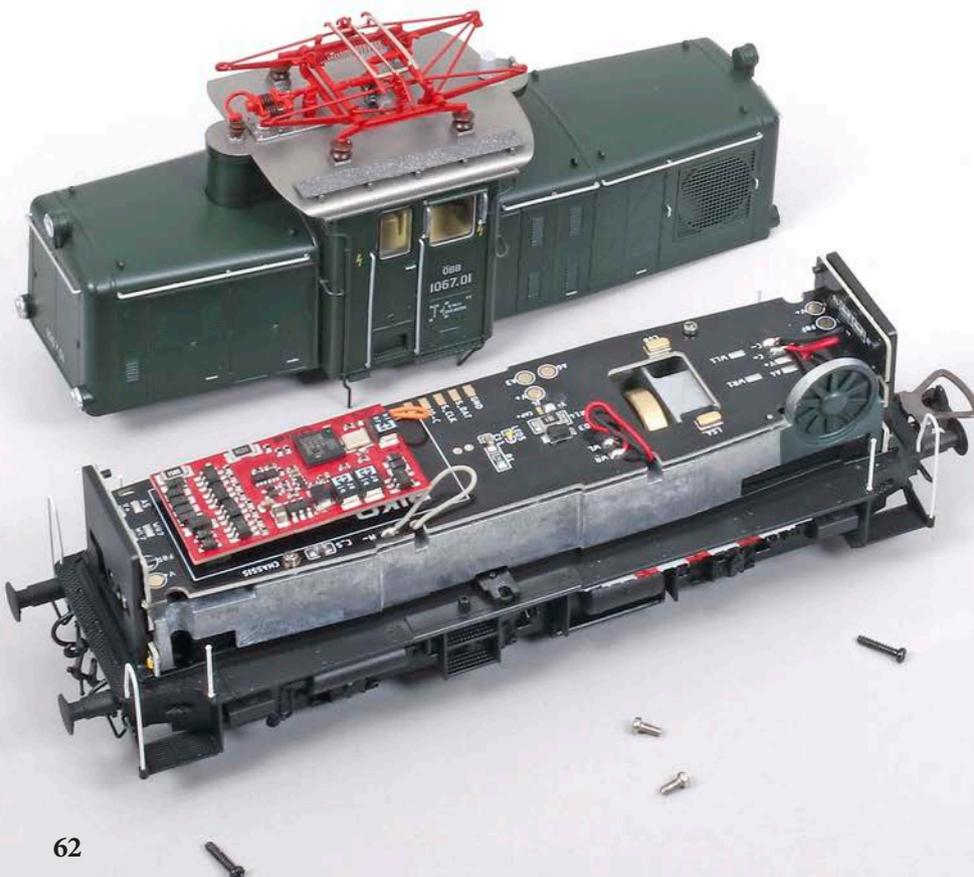
Das Modell besteht aus einem Rahmen aus Zinkdruckguss, indem der Antrieb untergebracht ist und der für ordentlich Reibungsgewicht sorgt. Umlauf und das Imitat des Vorbildrahmens sind von oben als Kunststoffteil aufgesetzt und die Achsen und Achsgetriebe von unten mit einer Blende verschraubt. An der Blende sind die Metallstreifen der Stromabnahme montiert, die von innen die Radscheiben berühren und von außen nicht zu sehen sind. Schön ist, dass Piko hier keine Kabel mehr vorgesehen hat, sondern die Stromübernahme mittels Federstiftkontakten erfolgt.

► Vorbildlok mit außergewöhnlicher Antriebsform

Das Imitat des Rahmens trägt die Sandkästen und Achslager analog zum Vorbild. Auf der Oberfläche besticht der Umlauf mit einer feinen Riffelstruktur. Auch die Tritte des Aufstieges an den Enden sind fein gestaltet und mit Griffstangen aus gebogenem und lackiertem Stahldraht komplettiert. Werkseitig sind Radsätze ohne Haftreifen verbaut, wobei nur die äußeren Radsätze angetrieben sind. Ein Tauschradsatz mit Haftreifen liegt dem Modell bei. Zum Rangieren und zum Ziehen kurzer Übergabezüge sind die Haftreifen aber nicht erforderlich.

Über dem Antrieb mit mittig liegendem Motor und zwei Schwungscheiben ist das Chassis mit der Platine angeordnet. Hier befindet sich die Schnittstelle, die beim Testmodell mit einem Sounddecoder von Piko versehen war. Die unteren Spitzenlichter sind in senkrecht stehenden Platinen verbaut. Das obere Spitzenlicht und die Beleuchtung des Führerhauses sind im Gehäuse verbaut. Auch der Lautsprecher sitzt im Gehäuse. Über Stiftkontakte werden die Verbraucher von der Leiterplatte aus versorgt. Die

Nach Lösen von vier Schrauben kann das Gehäuse komplett nach oben abgehoben werden. Der Motor liegt mit seinen zwei Schwungscheiben mittig im Rahmen aus Zinkdruckguss. Abgedeckt ist dieser von der Platine, die unter dem hinteren Vorbau den Sounddecoder trägt. Die Spitzenbeleuchtung ist durch LEDs an den Enden des Rahmens umgesetzt. Rechts im Bild erkennt man das Lüfterrad, das somit hinter dem Gitter aus geätztem Blech freistehend wirkt.



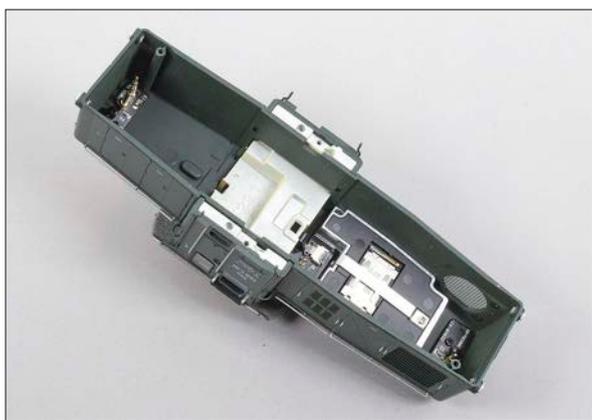
Messwerte ÖBB Reihe 1067

Gewicht Lok	256 g
Haftreifen	- / 2
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max}	61,6 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild}	40 km/h bei Fahrstufe 80
V _{min}	0,3 km/h bei Fahrstufe 1
NEMzulässig	56 km/h bei Fahrstufe 108
Zugkraft	
Ebene:	36 g
30-Promille-Steigung:	27 g
Schwungscheibe	
Anzahl	2
Durchmesser	11,0 mm
Länge	2,5 mm
Artikelnummern und Preise	
21040 (analog):	€ 229,00
21042 (DCC, Sound):	€ 339,00
21043 (AC, Sound):	€ 339,00

Demontage des Gehäuses über vier Schrauben ist so leicht möglich.

Das Lokgehäuse besteht aus den Vorbauten und dem Führerhaus. Es ist fest montiert. Der Führerstand ist ein eingesteckter Einsatz und der Lautsprecher ist in einem verschraubten Metallgussteil so fest verbaut, dass er nicht dröhnt. Die Federstiftkontakte sind auf kleine Platinen gelötet, die festgeschraubt und mit Flachbandkabel an die Verbraucher angeschlossen sind. Die Konstruktion ist so sehr aufgeräumt und hochwertig.

Außen am Gehäuse sind alle Details des Vorbildes wiedergegeben. Die Lüfteröffnung im langen Vorbau ist mit geätztem Blech verschlossen. Das dahinter befindliche Imitat des Lüfterrades wirkt so sehr authentisch.



Oben: Im Gehäuse erkennt man die Federstiftkontakte zur Stromversorgung der LEDs an den Fronten und im Führerhaus. Unter dem langen Vorbau ist der Lautsprecher verbaut.

Rechts: An der mit fünf Schrauben zu lösenden Rahmenabdeckung sind die Bremssohlen nachgebildet. Die Schleifer liegen innen an den Rädern, die Stromübertragung zum Fahrwerk erfolgt über Kontakte. Die äußeren Räder sind angetrieben. Ein Tauschradatz mit Haftreifen liegt bei.

Maßtabelle Reihe 1067 der ÖBB von Piko in H0

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Kupplung:	10 500	120,69	120,7
Länge über Rahmen:	9 200	105,75	105,8
Höhenmaße über SO			
Umlauf:	1 247	14,33	14,4
Dachscheitel:	3 933	45,21	45,4
Stromabnehmer in Senklage:	4 625	53,16	53,7
Breitenmaße			
Breite über Griffstangen:	3 150	36,21	36,1
Puffermaße			
Pufferlänge:	650	7,47	7,5
Pufferhöhe:	1 160	13,33	12,9
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,0
Achsstände Lok			
Rahmenvorderkante zu Achse 1 bzw. 3:	2 350	27,01	27,0
Achse 1 zu Achse 2:	2 900	33,33	33,4
Achse 2 zu Achse 3:	1 600	18,39	18,3
Raddurchmesser:	950	10,92	10,8
Radsatzmaße (gem. NEM 310 von 2009)	min.	max.	Modell
Radsatzinnenmaß:	14,4	14,6	14,3
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	1,0
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,8
Radbreite:	2,7	2,9	2,7

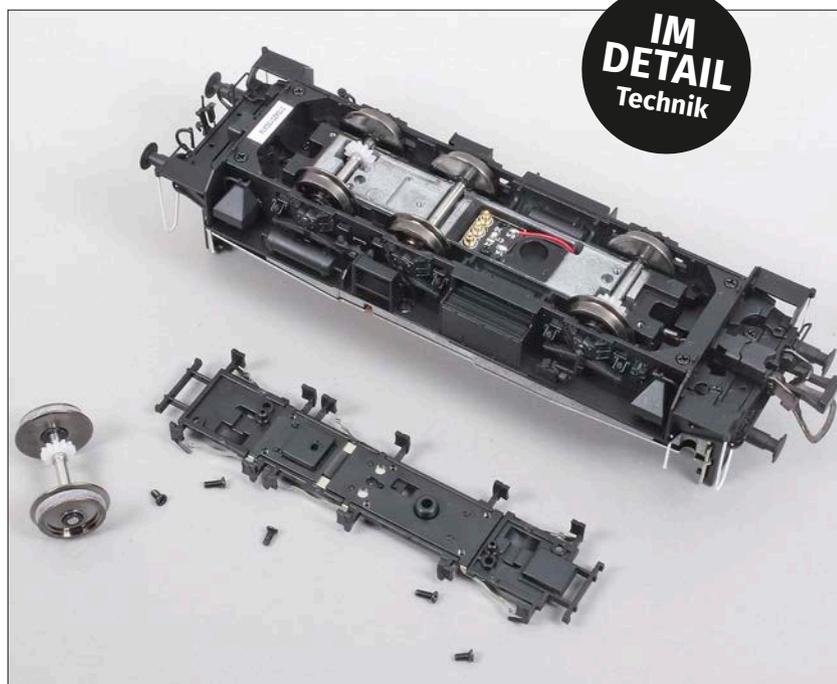
An den Vorbauten und dem Führerhaus sind alle Griffstangen angesetzt. Die lackierten Imitate aus Kunststoff sind sehr dünn aber widerstandsfähig.

Das Dach des Modells trägt die Hochspannungsausrüstung mit dem äußerst filigranen Stromabnehmer. Lobenswert ist, dass dessen Befestigung ohne sichtbare Schrauben erfolgte. Hauptschalter und Durchführungsisolator sind mehrfarbig auf dem Dach vorhanden. Die Zugkräfte und Geschwindigkeiten des digitalen Modells liegen im Normbereich und lassen keine Wünsche offen.

Fazit

Schön, dass sich die Verantwortlichen bei Piko dieses aufgrund seiner Antriebsweise und sehr geringen Stückzahl interessanten Vorbildes angenommen haben. Detaillierung und Ausstattung entsprechen dem heute machbaren. Das technische Konzept der Lok überzeugt. Von dem hier porträtierten Prototypen kann Piko noch weitere Farbvarianten realisieren. Ob die vier Serienmaschinen den Weg in den Piko-Neuheitenprospekt finden, bleibt abzuwarten.

Sebastian Koch





ZWEIKRAFTLOK NACH STADLER-VORBILD ALS H0-NEUHEIT

Euro 9000 von Sudexpress

Der portugiesische Produzent Sudexpress ist durch die Umsetzung der Eurodual seit einigen Jahren am europäischen Modellbahnmarkt tätig. Nun liefert er mit der Euro 9000 eine weitere Neuheit aus, die Sebastian Koch vorstellt.

Seit einigen Jahren sehen die Modellbahnhersteller nicht mehr nur den Endverbraucher als Kunden, vielmehr rückt die Industrie in den Fokus, die Modelle als Werbegeschenke und Firmenpräsentate abnimmt. Kennt man diese

Entwicklung bei Wagenmodellen schon seit einiger Zeit, erfolgt dies nun häufig auch bei Lokmodellen. Pikos DE 18 erschien 2024 beispielsweise zuerst in fiktiven Farben einer Designstudie von Vossloh und auf der Münchener Messe Transport+Logistik im Mai

2025 überraschte der Lokvermieter ELP mit den ersten Modellen seiner Stadler-Euro 9000. Die vom portugiesischen Modellbahn-Hersteller Sudexpress bereits 2024 als Neuheit angekündigten Modelle traten zu diesem Anlass erstmals in Erscheinung. So wurde auch ich in München am ELP-Stand von dem neuen Modell überrascht.

Dank des heute möglichen Digitaldrucks erhalten die Modelle des Firmenmarketings auch individuelle Dekore, die es nicht immer in den Modellbahnhandel schaffen. Das 1:87-Pendant von ELP trägt eine aufwendig gestaltete Werbelackierung. Umso erstaunlicher ist es, dass es sich bei dem Modell um ein vollwertiges Fahrzeug handelt, welches mit Zurüstkteilen komplettiert ist und bei dem die Normschächte mit geschlossenen Schürzen verborgen werden können. Verpackung und Grundaufbau kennt man so bereits von den Eurodual-Modellen des spa-



Zwischen Lokkasten und den fein detaillierten Drehgestellrahmen ist ein Durchblick möglich. Die Räder sind mit Bremsscheiben ausgerüstet. An den Lokseiten sind Öffnungen und Schraubverbindungen angraviert, weitere Öffnungen sind mit geätzten Metallgittern verschlossen.



nischen Modellspezialisten. Drehgestelle, Fahrwerk, Formteile und Antrieb der Lok wurden von den bekannten Modellen der Baureihe 159 übernommen.

Euro 9000

Die Euro 9000 ist eine sechsachsige Lokplattform, die wie die Eurodual im Stadler-Werk im spanischen Valencia gebaut wird und ab 2023 Zulassungen in Deutschland und Österreich erhielt. Ferner dürfen die Loks in der Schweiz, in Italien, in den Niederlanden und Belgien verkehren. Bislang sind alle Loks über den Vermieter ELP im Einsatz.

Die 9000 kW starken Lokomotiven haben eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und können unter vier Fahrleitungsspannungen eingesetzt werden. Zwei 1500 PS starke Dieselmotoren von Caterpillar ermöglichen den Einsatz im Dieselnetz und können im Gleichstromnetz als Booster zuge-

schaltet werden. Der Lokkasten ist nahezu symmetrisch mit identischen Seitenwänden aufgebaut. Die Anordnung der Aggregate auf dem Dach und unterflur sind auf beiden Seiten wie beim Vorbild verschieden.

Das H0-Modell von Sudexpress

Wie beim Vorbild konnte Sudexpress auf die Konstruktion der Eurodual zurückgreifen. Die Grundkonstruktion von Rahmen, Antrieb und Drehgestellen ist identisch. Das Gehäuse wurde wie die Unterfluraggregate neu konstruiert.

In den Seitenwänden findet der Modellbahner aus Neusilber geätzte Lüftergitter und die korrekte Aufteilung der Deckbleche, an denen sehr filigrane Schraubenimitate nachgebildet sind. An den Dachschrägen sind die Verkleidungen so fein nachempfunden, dass am oberen Ende der Eindruck eines dünnen Bleches entsteht.

Alle Griffstangen sind freistehend montiert und vor den großen Frontfenstern findet man äußerst filigrane Scheibenwischer. Die großen rechteckigen Puffer sind als Federpuffer ausgeführt.

Absolut filigran sind die Drehgestelle mit freistehenden Sandfallrohren und Leitungen versehen. Unzählige, teils lackierte Steckteile säumen zusätzlich auch den Unterflurbereich. Die kleinteilige Bedruckung unter der Lok erhöht den Vorbildeindruck unheimlich. Von unten sind an den Drehgestellabdeckungen Imitate der Fahrmotoren auszumachen.

Zwei diagonal versetzte Haftreifen an den äußeren Achsen sorgen für einen enormen Zugkraftüberschuss des Modells. Die Stromabnahme erfolgt unsichtbar von den Innenseiten der Räder hinter dem Drehgestellrahmen. Trotz der Länge von 265 mm kann das Modell Radien bis zu 360 mm befahren.

Zur imposanten Erscheinung der Euro 9000 trägt zweifelsohne der sehr aufwendig gestaltete Dachbereich bei. Hier findet der Modellbahner vier äußerst filigrane Stromabnehmer vor. Die äußeren Stromabnehmer sind für 15-kV-Wechselstrom vorgesehen, der innere über Führerstand 2 ist schweiztauglich und der über Führerstand 1 dient dem Gleichstrombetrieb. Die aufgeständerte Dachstromleitung, der Hauptschalter und die Messwandler sind kleinteilig nachempfunden. Die Schalldämpfer an den Abgasrohren sind für jeden der beiden Dieselmotoren auf dem Dach auszumachen. Die Öffnungen im Dach sind mit fein geätzten Gittern verschlossen. Gelb bedruckt sind die Trittflächen auf dem Dach.

Sudexpress wird in den nächsten Wochen mit der Auslieferung der angekündigten Farbvarianten der Euro 9000 beginnen, hier sind die meisten der derzeit am Markt aktiven Nutzer mit Modellen vorgesehen. Die analoge Gleichstromversion wird herstellerseitig mit € 345,00 angeboten, die AC-Version mit € 350,00. Die Soundversionen werden als Premium Line vermarktet. Hier steuert ein ESU Loksound 5-Decoder auch die motorisierten Stromabnehmer, die Ventilatoren im Dach und unzählige Lichtanimationen. Diese Varianten werden für € 515,00 verkauft.

Fazit

Mit den europaweit einsetzbaren Zweikraftlokomotiven erhalten die Modellbahner Nachbildungen von äußerst filigran gestalteten Powerpaketen, die für unzählige Aufgaben im Modell-Güterverkehr auf modernen Epoche-VI-Anlagen zur Verfügung stehen.

Sebastian Koch 



Die Euro 9000 besitzt die Stirnfront im aktuellen Stadler-Design. In der Ansicht von oben ist die gelungene Dachgestaltung sehr gut zu erkennen. Neben den filigranen Stromabnehmern beeindruckt die zwei Abgasanlagen sowie die Hochspannungsausrüstung. In Lokmitte erkennt man den Hauptschalter und den Umschalter der Stromsysteme. Neben der silbernen Dachstromleitung in Form einer Schiene sind weitere Leitungen vorbildgerecht nachempfunden.



DIE BAUREIHE 03.10 ALS SPUR-1-MODELL VON KM1

Eleganz auf Gleisen

Bei KM1 ist die elegante 03.10 lieferbar. Das prächtige Modell entspricht dem hohen Standard der KM1-Modelle in jeder Hinsicht. Martin Knaden hatte die Gelegenheit, eine Maschine mit Neubaukessel genauer zu studieren. Und das erste Muster der 18 314 rollte dann auch noch auf die Gleise.

Was hat sie nicht alles gezogen? Vom hochwertigen F-Zug über D-Züge bis hin zu Eilzügen war im Laufe der Jahrzehnte alles dabei. Das Vorbild wurde ursprünglich auf der Basis der zweizylindrigen 03 entwickelt und – ganz im Stil der 30er-Jahre – mit einer Stromlinienverkleidung auf die Schienen gestellt. Von den 45 Maschinen, die den Krieg überstanden, kamen 26 zur DB, die übrigen zur DR. Zwischen 1956 und 1958 erhielten die DB-Loks Neubaukessel, die den Maschinen ein noch eleganteres Erscheinungsbild verliehen.

Das Modell in 1:32

Das Modell gehört bei KM1 zur Premium Edition. Es verfügt über einen kräftigen Hochleistungsmotor, der von einem Multiprotokoll-Hochleistungsdecoder mit Energiespeicher angesteuert wird. Selbstverständlich erklingt die Lok mit dem KM1-High-Quality-Sound aus dem TS-16-Soundmodul. Abgestrahlt werden die Betriebsgeräusche über einen Breitbandlautsprecher.

Der Dynamic Smoke synchronisiert den Dampfstoß im Dreivierteltakt mit dem

Sound. Außerdem gibt es eine dynamische Dampfpfeife und einen unabhängigen Zylinderdampf. Das Dampföl wird ganz einfach mithilfe einer Pipette über den Schornstein nachgefüllt.

Für ein realistisches Erscheinungsbild der Steuerung sorgt die servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt. Wer sich das Spiel der Stangen im

► **Mit einer 03.10 wird Reisen zum Erlebnis. Auch und erst recht im Modell ...**

Dunkeln ansehen möchte, kann die Triebwerksbeleuchtung ebenso digital aktivieren wie die Führerstandsbeleuchtung. Der Schein der Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett erfolgt, wenn das Geräusch des Kohlschaufels ertönt; dazu öffnet ein Servo motorisch die Feuerbüchsen-tür.

Das Spitzenlicht mit warmweißen LEDs wechselt mit der Fahrtrichtung, am Tender erscheint die rote Zugschlussbeleuchtung die auch ein vereinfachtes Schlusslicht mit nur einer Loklaterne ermöglicht.

Baureihe 03.10

Die leichte Drei-Zylinder-Pazifc



Auf der linken Rauchkammerseite drängen sich Stellstangen, die Leitungen zum und vom Dynamo sowie die Anschlüsse der Speisepumpe.



Auf dem Kesselscheitel liegt die flache Erhebung des Heißdampfreglers. Dessen Zugstange mit dem auffälligen Parallelogramm ist ebenfalls minutiös nachgebildet.



Vorbildlich eng ist der Abstand zwischen Lok und Tender eingestellt. 03 1008 war 1966 wie alle 03.10 in der Hochburg Hagen-Eckesey beheimatet.

Die Kohlenkastenklappen an der 03.10 waren zumeist offen. Am Modell gibt es dennoch die Möglichkeit, sie zu schließen.



Die erste Kuppelachse ist zugleich die Treibachse, auf die der mittlere Zylinder wirkt. Sie ist vorbildgerecht gekröpft. Die zweite Kuppelachse hat ebenfalls eine kleine Kröpfung für den Antrieb der inneren Steuerung.



Das Handmuster der 18 314 wurde zum Großbahntreffen auch schon gezeigt, und zwar in der Version der Museumslokomotive aus den Jahren 1986 bis 2020 mit einer Lackierung in Moosgrün (RAL 6005). Seine Detaillierung ist über jeden Zweifel erhaben, schließlich basiert die Konstruktion auf genauer Recherche am Original. Daneben gibt es noch sechs weitere Varianten: Angefangen bei der schwarz lackierten Lok (RAL 9005) im Bauzustand 1960, über die Bauzustände von 1962 (RAL 6009 Tannengrün), 1965, (RAL 6009), 1968 (RAL 6028 Kieferngrün), 1969/70 (RAL 6015 Schwarzoliv) und 1971 (RAL 6012 Schwarzgrün). Das Fahrwerk ist hierbei stets in Signalrot (RAL 3000) lackiert. Die technische Ausführung ist bezüglich Antrieb, Sound und Digitalfunktionen vergleichbar mit der 03.10. Auch die Preise für die drei Radsatzvarianten NEM, Finescale und Scale entsprechen den bei der 03.10.

Angetrieben wird das Modell über einen Kardanantrieb mit rollfähigem und kugellagertem Getriebe. Die Achsen sind kugellagert und gefedert, wobei Ausgleichhebel für eine gleichmäßige Radsatzlast sorgen.

Bei den beweglichen Teilen sind die Waserkastendeckel, die Führerhaustüren, die funktionsfähigen Vorreiber und die zu öffnende Rauchkammertür zu erwähnen. Außerdem lassen sich der Deckel des Sanddoms und die Werkzeugkästen öffnen. Nett anzuschauen ist auch hier der bewegliche Schmierpumpenantrieb.

Im Tender findet man echte gebrochene Steinkohle, wobei die typischen Kohlenkastenklappen der 03.10 manuell geöffnet bzw. geschlossen werden können. Im geschlossenen Zustand können sie über einen kleinen Haken verriegelt werden.

Alle Modelle verfügen über eine vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, wobei KM1 insgesamt 10 verschiedene Ausführungen anbietet. Die Modelle, die einen Mindestradius von 1020 mm benötigen, haben eine Länge über Puffer (LüP) von ca. 74,7 cm und ein Gewicht von ca. 6,5 kg. Man bekommt also eine Menge Modell fürs Geld. Konkret kostet die Version mit NEM-Rädern € 3690,-, die Finescale-Ausführung wird mit 3840,- aufgerufen und die mit exakt maßstäblichen Rädern ausgestattete Lok liegt bei € 3990,-.

MK 

Modelle der 03.10 DB und DR

- 03 1022, Altbaukessel, DB, Bauzustand 1950
- 03 1055, Altbaukessel, DB, Bauzustand 1952
- 03 1056, Altbaukessel, DB, Bauzustand 1960
- 03 1081, Altbaukessel, DB, Bauzustand 1956
- 03 1001, Neubaukessel, DB, Bauzustand 1965
- 03 1008, Neubaukessel, DB, Bauzustand 1966
- 03 1073, Neubaukessel, DB, Bauzustand 1964
- 03 1010, Rekokessel, DR, Bauzustand 1959
- 03 1010-2, Rekokessel, DR, Bauzustand 1982
- 03 1010, Rekokessel, DR, Museumslok 2020

KM1, Riedhauser Straße 60, 89415 Lauingen, www.km-1.de

linton Innovative Lösungen für Modellbahner und Modellbauer

Trainboxen

für HO, HOm, HOe, TT und N

Hans Kral www.linton.de
 Martin-Blessing-Str. 6 info@linton.de
 D - 78120 Furtwangen Tel. 07723 - 1599



Alles zum **Selbstätzen**, Messing- u. Neusilberbleche von 0,1 bis 0,8mm, beidseitig m. Fotolack beschichtet und mit Schutzfolie abgelebt, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, viele Messingprofile, **Ätzteile** für Baugrößen Z, N, TT, HO, 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

www.Beckert-Modellbau.de
 Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gastritz 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)



Handarbeitsmodelle

MONDIAL Vertrieb
 Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
 Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 · Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72

SYSTEME LAUER
 Über 40 Jahre Modellbahnelektronik

**Für alle die auch ohne Computer eine Anlage steuern möchten!
 Wir sorgen für die Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...**

Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.

Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
 DIE MEGASTORES IN DORTMUND

rkische r. 44141 Dortmund
 Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Köln  **Modell Manufaktur**

Bausatz „Runde Tankstelle“

www.koelner-modell-manufaktur.de



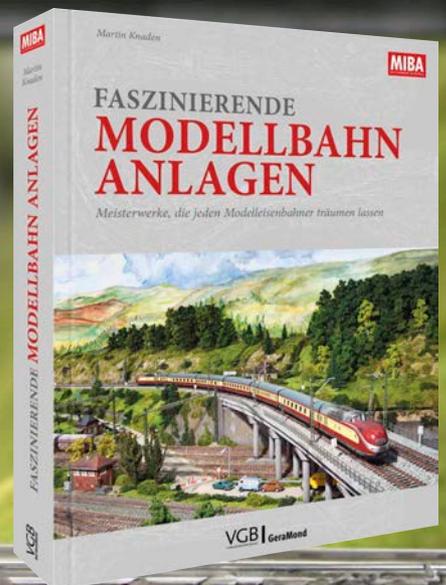
Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
 Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Meisterwerke für Modelleisenbahner



Chefredakteur Martin Knaden versammelt die schönsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlagen, über die in der MIBA berichtet wurden. Ein Muss für jeden, der nicht genug von Modellbahn-Projekten der Extraklasse bekommen kann!

192 Seiten · ca. 400 Abb.
 ISBN: 978-3-98702-086-5
 € (D) 29,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE



Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.

elriwa[®]

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen 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



www.elriwa.de



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

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

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
 Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife.
 Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

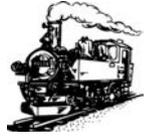




Planung in 2 und 3D
 Bau von Modellbahn-anlagen

Modellbahnen Leisnig
 Inhaber Jens Schütze
 Chemnitz Str. 6 • 04703 Leisnig
 Tel.: 03 43 21 / 6 26 69

www.modellbahn-leisnig.de



Modellbau
Glöckner

modellbaulockner.de
 n ndrea Glöckner lberbauer r a
 ockau reb a

erunaulae e leerbar
 eubau ollaen ac aulubree



berc und rele ab d euenrooke een
 n rearken nneralb eucland oder ee nemece



HOBBYSHOP

Modellbahn

onlineshop *24h
www.modellbahn-hobbyshop.de

Modelleisenbahn H0 • TT • N
 Bausätze • Umbausätze
 Werkzeuge • Bastelmaterial

Am Berge 14 • 02957 Krauschwitz
 Tel.: +49 (0)35771/55536



Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial,
 Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik,
 Straßenfahrzeuge, Ersatzteile,
 Digitalisierung, Reparatur- & Umbauservice

Ihr Fachgeschäft und Onlinehändler mit eigener Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

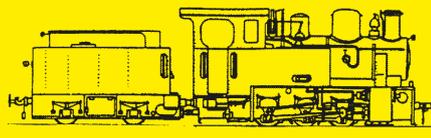
MBS Modell + Spiel GmbH | Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-MBS.de

Ersatzteile vieler Hersteller!



mein-mbs.de



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

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.

48 Jahre
modellbahnen
& Modellautos
Turberg
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de
Telefon 030/2199900

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 – 16.00 Uhr



Modellbahn Pietsch

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf
Telefon (0 30) 7 06 77 77 • www.modellbahn-pietsch.de
Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0

37486 Elektrolok Baureihe 143 der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS), beschriftet als 243 822-4 im Design der „Weißen Lady“ statt 359,99 EUR nur 259,99 EUR

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

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

Ersatzteile für Roco FLEISCHMANN Lima, Märklin

ESU -Decoder

Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten

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 Biesen 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/93050 oder -16 • Fax 02742/3070
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de



haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298 / 916521
Info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr, 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

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

Vorbestellpreise bei uns

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

REAL Modell



Gleiskraftrad GKR Typ 1, Schienentrabi, auch als Bausatz, mit Sound

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.



Hünerbein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de

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

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife.
Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermeim@verlagshaus.de

Lokschuppen Hagen-Haspe Exclusive Modelleisenbahnen

und mehr...vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und H0



Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



**Bahnhofstraße 7
63654 Büdingen**

Tel.: 06042/3930 • Fax: 06042/1628
Email Modell.Technik@t-online.de



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



**Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
für Modellautos, Eisenbahnen
und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise**

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



**Produktionsende ASOA
nach 38 Jahren**

Leider sehen wir uns gezwungen, aus Alters- und Gesundheitsgründen unsere Fertigung einzustellen. Es gibt aber noch einen ordentlichen Lagerbestand.
Der Vertrieb von Zubehör für die Baugröße 1 wird jedoch weitergeführt.

Klaus Holl ASOA
info@asoa.de www.asoa.de



Dampföl & Reinigungöl BM 7503 9,90 €
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter

DIREKT VOM HERSTELLER

Böttcher Modellbahntechnik
Stefan Böttcher / Am Hechtenfeld 9
86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960

ständig neue Angebote im Onlineshop
www.boettcher-modellbahntechnik.de



HOBBY SOMMER

www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolicho, 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 Kundenrundschreiben gratis • Postkarte genügt!

Mit **N** immer auf der richtigen Spur



2 für
nur
€ 7,80
(statt € 15,60)

- ✓ **2für1-Angebot:**
Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

4 Gründe, warum Sie das N-Bahn Magazin lesen sollten

- ✓ Porträts zu den spannendsten Lokomotiven und Zügen – in Vorbild und Modell
- ✓ Hilfreiche Praxistipps zum Anlagenbau, zur Gestaltung und zur Elektronik
- ✓ Alle Neuheiten in der Komplettübersicht – in jedem Heft aktuell!
- ✓ Die schönsten Werke der N-Freunde – vom Diorama bis zur Großanlage

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *N-Bahn Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,50 (statt € 7,80 am Kiosk) pro Heft zweimonatlich frei Haus.

Jetzt online bestellen unter

abo.nbahnmagazin.de/testen



Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermei@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

Verkaufe meine komplett selbstgebaute, normalspurige analoge Modellbahnanlage. Maßstab 1:120 (TT). Sie zeigt die Reichsbahngeschichte von 1954 – 1970 in der ehemaligen DDR noch ohne EDV-Nummer. Es ist eine offene Gleisführung auf 5 Segmente verteilt, mit etwa 23 m Gleislänge. Bei Interesse bitte melden unter 0172/8666433. Jürgen Marschner, Zum Rachtental 1, 92334 Berching.

FIGUREN Z-G www.klingenhoefner.com

Minitrix. Einstieg in die Digital-Welt. Steuergerät-Märklin/Trix mit Netzteil, mit Fleischmann B-Gleisen und 2 Loks Spur N -Digitalisiert- BR 216 Neu! und BR 120 (Pantografen leicht defekt). VB 310,00 Euro. Kleines Konvolut: TT-Gleise mit Anschluss-Gleis. VB 25,00 Euro; Tel.: 0160-7839750

Gesuche TT, N, Z

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

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hoch-

wertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

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.

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Telefon: 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.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 G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US – Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

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

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat

62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Verkaufe alters- und platzbedingt einen Teil meiner Modellbahnsammlung 2-Leiter Gleichstrom analog, vorwiegend EP2/DRG, Großserien- und Manufakturmodelle. Liste anfordern: meinrad-emser@t-online.de

www.homerau.de Lasercutbausätze

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 EUR. Tel.: 0173/6549131 (DA).

www.kisten-klaus.de

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett EUR 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampfloks + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern: Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. EUR 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment

150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch); 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 EUR. martinjrichter@gmx.de

Bemo H0m abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güterwagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE H0m mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

H0-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Verkaufe ein Roco Bastelwaren Konvolut H0. Information unter miehlingm@aol.com

Verkaufe oder Tausche Trix-C Gleis Drescheibe 230 EUR (neuwertig, unbenutzt, OV, + 3 zus. Auffahrgleise) oder Tausche gegen H0=digital EP 4 Loks (Wagen) neuwertiger Zustand. 0641-52400, dimuepep@gmail.com

Faller: 120265, Epoche III, Lagerhaus mit Kopframpe, 42 EUR + Versand, verene.ramona.volk@gmx.de

Heinzl. Glaskasten Neu! VB 180,00 Euro. Tel.: 0160-7839750

Gesuche H0

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Lie-

be Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Alle Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00 Uhr oder auch per E-Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besich-

tigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

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 G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu - Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT 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. BARZAH-LUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

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

Märklin, Trix Express sowie Zwei-Leiter-Gleichstrom von Privat und Sammler gesucht. Ob alt, neu, gebrauchte oder defekte Modelle ist egal; bitte alles anbieten. Auch Zubehör und Literatur, wie z. B. alte Kataloge usw. Freue mich über jedes Angebot an: A. Schröter, Tränkweg 22, 60529 Frankfurt/M. oder Anruf: Tel.: 0171/7727408

Ihre H0-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur H0e/H0m. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

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

SAMMLUNG MODELLEISENBahn; Spur 0 von privat. Märklin Loks+Wagen ab 1930; Bing Wagen ab 1935; Lenz Züge ab 2018; Hehr Loks; Darstaed Wagen. Anfrage unter: Modell-eisenbahn-Sammlung@web.de

www.modellbahn-kepler.de

Mit Millimeteranzeigen in der MIBA werben.

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

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 von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu, BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.nordbahn.net/
Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net/
Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern unter lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

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

Verkäufe Dies + Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Gut erhaltene glasklare Wandvitri- nen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitri- nen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitri- nen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

Zwei schöne stabile Wandschrän- ke (Buche) mit neun Böden Roco Gleis. 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislänge, auch ein- zeln erhältlich. Preis ist Verhand- lungssache, weitere Infos unter eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märk- lin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Best- preise bei Barzahlung. Nann Mo- dellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBHNNEN 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 G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Behei- matungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte al- les anbieten. Hannemann, Tel. 030- 95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –Reduzierungen von Modelleisen- bahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über HO bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnah- me. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's · Workshops · Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

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

Gut erhaltene glasklare Wandvitri- nen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitri- nen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitri- nen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisen- bahn-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

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

F r e u d e n s t a d t /
S c h w a r z w a l d ehemaliger Bahn- hof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Lie- bevoll eingerichtet im OG in einem gepflegtem EFH mit großzügigem Balkon. Zentral gelegen, Thermen in der Nähe, Vierzehnheiligen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaut Radwege. Keine On- line-Besichtigung. Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

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

Ferienwhg. im Museum & Countryb- hf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen, 36179 Bebra So. 21.09. im Lokschuppen, Gilfershäuser Str.12, 34246 Vellmar So.12.10. Mehrzweckhalle - From- mershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sa. 15.11. Leipziger Hotel, Hal- lesche Str. 190, 99847 Gotha Sa. 22.11. Stadthalle, Schützenplatz 1 Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr , Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/8902352, E-Mail: jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.d

modellbahnboerse-berlin.de je- weils von 10 bis 14 Uhr, Herzog 01736360000, 30.08. Samstag Dres- den JohannStadthalle, 13.09. Samstag Zwickau Neue Welt, 14.09. Sonntag Berlin, ForumMarzahn

62. Modelleisenbahn- und Modell- autobörse am 28.09.2025 in 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Turnhalle Leibnizgymnasium von 10-16 Uhr. Info mec-igb.de

Alle Termine ohne Gewähr

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause
10.06. bis 06.09.2025

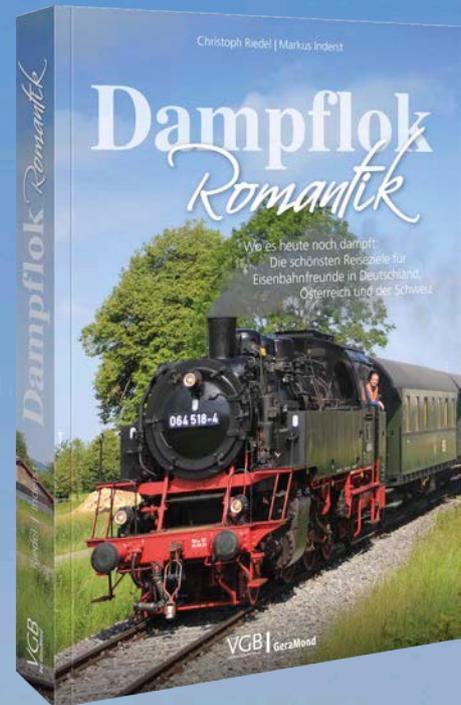
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703. E-Mail: info@adler-maerkte.de

HISTORISCH REISEN & ZEITLOS GENIESSEN

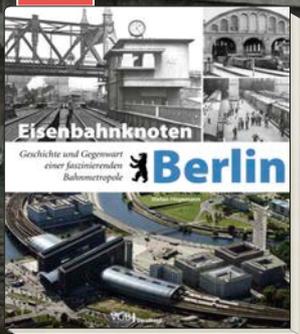
NEU

Dampfendes Eisenbahnerlebnis wie vor 100 Jahren: Dies ermöglichen zahlreiche Eisenbahnvereine in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-98702-150-3
€ [D] 24,99

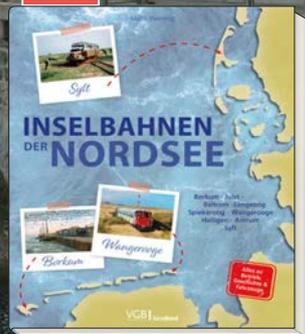


NEU



ISBN 978-3-86245-297-2
€ [D] 34,99

NEU



ISBN 978-3-98702-170-1
€ [D] 34,99

NEU



ISBN 978-3-98702-108-4
€ [D] 19,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Unsere Fachhändler

 Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



10318 Berlin
MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
 Treskow-Allee 104
 Tel.: 030 / 5083041
 www.modellbahnbox.de
FH/RW/A 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
 Bahnhofstraße 7
 Tel.: 06042 / 3930
 Fax: 06042 / 1628
FH 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

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
 Heckinghauser Str. 218
 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
 www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA LBS

67146 Deidesheim
moba-tech
der modelleisenbahnladen
 Bahnhofstr. 3
 Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
 www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW LBS

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
 Prühßstr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
 Lotter Str. 37
 Tel.: 0541 / 433135
 Fax: 0541 / 47464
 www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
Werst Modell Bahn und Bau
 Schillerstraße 3
 Tel.: 0621 / 682474
 www.werst.de • info@werst.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

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
 Kaiserdamm 99
 Tel./Fax: 030 / 3016784
 www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

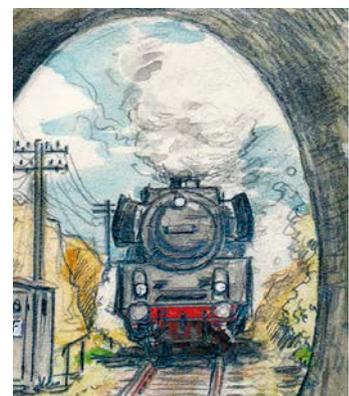
52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
 Markt 11-15
 Tel.: 0241 / 33921
 Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
 Biegelwiesenstr. 31
 Tel.: 07151 / 937931 • Fax: 07151 / 34076
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

01454 Wachau
Modellbahnshop elriwa
Ihr Fachhandel für
Modellbahnen und Zubehör
 Radeberger Str. 32 • Tel.: 03528 / 441257
 www.elriwa.de • info@elriwa.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
 Hauptstr. 96
 Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
 Info@haar-lilienthal.de
FH/RW

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
 Vogelsanger Str. 36-40
 Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
 www.lokschuppenhagenhaspe.de
 office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW LBS



01855 Sebnitz
MBS MODELL + SPIEL GMBH
MODELLBAHNEN & ZUBEHÖR ALLER SPURWEITEN
 Lange Straße 5/7
 Tel.: 035971 / 78 99-0 / Fax: 78 99-99
 www.mein-mbs.de
FH/RW

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von
Modelleisenbahnen, 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

04159 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
 Raustr. 12
 Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

Unsere aktuellen Buchneuheiten
www.vgbahn.shop/buecher

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
 Mozartstr. 38
 Tel. + Fax: 0711 / 6071011
 www.suchundfind-stuttgart.de
A



BAHNHOFSPRESS & BUCH Karl Schmitt & Co. KG
 Eine große Auswahl an VG Bahn-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen
 in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.
www.buchhandlung-schmitt.de



Unsere Fachhändler



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

71638 Ludwigsburg

**ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit**
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611

FH

94161 Ruderting bei Passau

**MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdBR**
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 • rockt@t-online.de
https://www.ebaystores.de/lok1000
FH/A

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

86199 Augsburg

**AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH**
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

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®

83352 Altenmarkt/Alz

**MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier**
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

**MODELLBAHN
Helmut Sigmund**
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN®

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

84307 Eggenfelden

**MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier**
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.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

99830 Treffurt

LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

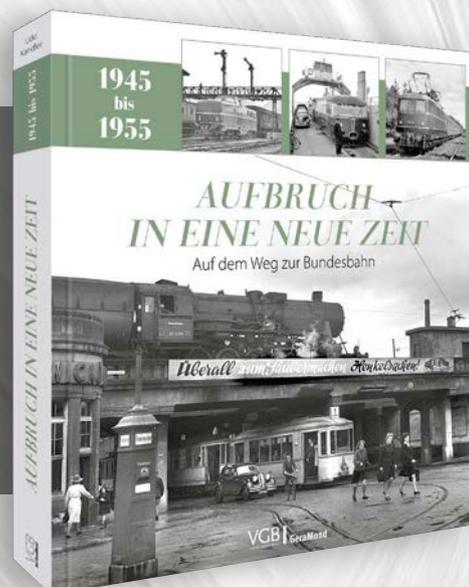
Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife. Tel.: + 49 - 89 130 699 523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren in Deutschland enorme Kraftanstrengungen erforderlich, um in den drei Westzonen wieder einen regulären Bahnbetrieb zu ermöglichen. Große Symbolkraft hatte 1949 die Umbenennung der Reichsbahn (West) in Deutsche Bundesbahn. Einmalige Zeitdokumente aus der frühen Nachkriegszeit bis 1955 belegen die teils mühsamen Fortschritte. Schon bald mischten sich die ersten modernen Fahrzeuge unter die Dampfloks.

192 Seiten - ca. 290 Abb.
ISBN 978-3-98702-100-8
€ 49,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vorbild

Fr bis So 22. bis 24.8.

• 32. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de, www.schauplatz-eisenbahn.de

Sa 23.8., 27.9.

• Museumstag im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de

Sa/So 23./24.8.

• Zubringerfahrten zum Historischen Markt Bad Essen auf der Wittlager Kreisbahn, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

So 24.8., 31.8.

• Tunnelfahrten mit Dampf auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 24.8., 31.8., 7.9., 21.9.

• Museumsfahrten Neustadt (Weinstr.) – Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

So 24.8., 7.9., 21.9.

• Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

So 24.8., 14.9.

• Fahrttage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlentrotth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

So 24.8., 21.9.

• Fahrten mit Dampf von Kassel nach Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de

So 24.8.

• Diesellokfahrten zwischen Zwettl und Waldhausen mit Familienfest, Tel. 0043 677 64304259, www.lokalbahnverein.at

• Pendelfahrten mit 78 468 von Ibbenbüren-Aasee nach Dörenthe-Kanalhafen, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

Sa 30.8.

• Familienfest im DB Museum Halle (Saale), Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de

Sa/So 30./31.8., 13./14.9.

• Fahrttage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

Sa/So 30./31.8., So 28.9.

• Fahrbetrieb im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de

So 31.8.

• Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

• Familienfahrttag bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

• Mit 172 140 und 172 141 unterwegs auf den Güterzugstrecken Westsachsens, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

• Dampfsonderzug von Aalen über Ulm nach Lindau, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de

So 31.8., 7.9.

• Die Wanderbahn fährt Viechtach – Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 31.8., 7.9., 21.9.

• Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 31.8., 28.9.

• Auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

Sa 6.9.

• Dampfzug von Leipzig zu den Dampfloktagen nach Meiningen, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de

• Mit Diesel zu Wein: Sonderfahrt mit 112 481 und SU45 von Baruth (Mark) zum Weinfest in Zielona Gora (PL), Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

• Im historischen Sonderzug vom Zechenbahnhof Piesberg zur „Lingener Bierkultur“, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

• Dampfsonderzug mit 52 4867 von Frankfurt zu den Dampf Tagen in Meiningen, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

• Schnellzugdampf von Berlin in Richtung Ostsee nach Schwerin und Wismar, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Sa/So 6./7.9.

• Museumsfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

• 6. Bayerisches Feldbahntreffen im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

• Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

• Dampfwochenende in Lohsdorf, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

• Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

Sa/So 6./7.9., 27./28.9.

• Fahrttage Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

So 7.9.

• Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbrunn, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

• Mit dem Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com

• Fahrttage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

So 7.9., 14.9.

• Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, 14.9. Modelleisenbahn-Ausstellung in Spur II in Dischingen, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

• Offener Zechenbahnhof Piesberg (7.9.) und Hafenfest 2025 mit Tag des offenen Denkmals (14.9.), Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

So 7.9., 14.9., 21.9.

• Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 7.9., 21.9.

• Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.osteraltalbahn.de

• Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Fr bis So 12.9. bis 14.9.

• Jubiläumsfeier 125 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Sa 13.9.

• Mit der Wipperliese zum Winzerfest in Freyburg, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

• Dampfsonderfahrt von Magdeburg zum Winzerfest in Freyburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de

• Dampfsonderzug von Chemnitz zum Winzerfest nach Freyburg, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

• D-Zug „Binzer Strand“: Mit 243 005 von Saalfeld zu den Störtebeker-Festspielen auf Rügen, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de

• Mit E 10 228 von Göppingen zu „Rhein in Flammen“ in Oberwesel, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de

• Historischer Sonderzug von Hanau zu „Rhein in Flammen“ in Oberwesel, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

• Fahrt mit 628 201 von Neumünster nach Bruchhausen-Vilsen, Tel. 04508 7774581, www.helev.de

• Bahnhofsfest in Dotzheim, Tel. 0611 1843330, www.aartalbahn.de

• Erzgebirgsrunde mit BR 86 und Diesellok 112 565 von Zwickau über Aue, Annaberg-Buchholz, Cranzahl nach Komotau und Karlsbad, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

• Pendelfahrten zur Altstadt nacht in Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa 13.9., So 21.9.

• Abendsfahrten (13.9.) und Sonntagsfahrten (21.9.) zwischen Rahden und Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de

Sa/So 13./14.9.

• Fahrten zum 141. Streckengeburtstag auf der Löbnitzgrundbahn, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de

• Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

• 125 Jahre Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf: Wochenende mit umfangreichem Programm, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Sa/So 13./14.9., 20./21.9.

• 25-jähriges Vereinsjubiläum und 60. Jahrestag der letzten Fahrt der Kleinbahn beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de

Sa/So 13./14.9., 27./28.9.

• Dampffahrten von Oschatz nach Mügeln, 13./14.9. Bahnhofsfest in Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

So 14.9.

• Apfelweinfahrttag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, Tel. 0157 74322298, www.feldbahn-fortuna.de

• Fahrten mit T 9.3 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

• Fahrttage mit Diesellok 22-02 in Dörzbach, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de

- Bahnhofsfest und Modellbahn in Ochsenhausen, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de
 - Tag der offenen Tore im Bw Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
 - Der Kleinbahnexpress fährt Verden – Stemen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
 - Fahrtag im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinstete, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- So 14.9., Sa/So 20./21.9.**
- Tag des offenen Denkmals (14.9.) und Tag der Schiene (20./21.9.) am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- So 14.9., 28.9.**
- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnl.de
- Fr 19.9.**
- Giesla, Grill und Mondschein: Abendfahrt mit dem Dampfzug von Bautzen durch die Oberlausitz, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Fr bis So 19.9. bis 21.9.**
- Tag der Schiene im DDM Neuenmarkt, Tel. 09227 5700, www.dampflok-museum.de
- Sa 20.9.**
- Schienenbus-Sonderfahrt von Passau nach Freyung, Tel. 08581 9897136, www.iltzalbahn.eu
 - Tag der Schiene im Lokscluppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
 - Mit hist. Ellok zum Winzerfest nach Meißen, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahn-museum.de
 - Dampfsonderzug von Löbau nach Radebeul, Tel. 03585 219600, www.osef.de
 - Im Traditionszug von Halle zum Weinfest nach Meißen, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
 - Schienenbus-Sonderfahrt von Mühlacker und Stuttgart zu den Märklin-Tagen in Göppingen, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
 - Mit 194 158 von Hamm nach Koblenz, Tel. 02381 540048, www.museum-eisenbahn-hamm.de
 - Historischer Sonderzug von Hanau in das DB Museum Koblenz-Lützel, Tel. 0179 6783055, www.museum-eisenbahn-hanau.de
 - Haxenexpress bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
 - Tag der Schiene im Kulturlokscluppen Neumünster, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
 - Tag der offenen Tür im Bw Landshut des Localbahnvereins, mit E 69 05 oder 70 038 nach Würth an der Isar, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
 - 200 Jahre Eisenbahn: mit BR 86 vom Bw Chemnitz nach Holzgau und Freiberg – Brand-Erbisdorf, Tel. 037343 8080, www.pressnitzalbahnhof.com
 - Sonderzug von Luckau zum Weinfest Meißen, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Sa/So 20./21.9.**
- Tag der Schiene im Lokscluppen Wismar, Tel. 03841 4725476, www.lokscluppen-wismar.de
 - Dampflokfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
 - Tag der Schiene im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg, www.ergebirgische-aussichtsbahn.de, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

- 60 Jahre Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
 - Tag der Schiene mit Modellbahnausstellung und -börse bei der Hafensbahn Neustrelitz, Tel. 0172 3283238, www.hafensbahn-neustrelitz.de
 - 35. Bahnaktionstage in Lutherstadt Wittenberg, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de
 - 40 Jahre Fränkische Museumsbahn Nürnberg mit Pendelzugfahrten nach Fürth, Tel. 09127 902228, www.fme-ev.de
- So 21.9.**
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
 - Fahrten mit 52 4867 auf der Hafensbahn durch Frankfurt, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
 - Fahrtag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahn-museum-wiesloch.de
- Sa 27.9.**
- Dampflokrundfahrt von Weimar und Erfurt zum DDM in Neuenmarkt, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
 - Fahrten auf der Enztalbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad, Anfahrt von Karlsruhe, Tel. 07243 7159686, <http://www.uef-dampf.de>
 - Schienenbus-Sonderfahrt von Stuttgart zum Freilandmuseum Wackershofen oder nach Schwäbisch Hall, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
 - Mit V 60 615 und V 36 412 auf unbekanntem Gleisen durchs Revier, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
 - Weinexpress mit 35 1097 von Treysa nach Neustadt an der Weinstraße zum Weinlesefest, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Sa/So 27./28.9.**
- Herbstfest im Bahnbetriebswerk Staßfurt, Tel. 03925 383800, www.lokscluppen-stassfurt.de

Sa 28.9.

- Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

Modell

Sa/So 23./24.8.

- Modellbahnen in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Sa/So 29./30.8.

- Modellbahnausstellung des Eisenbahnclubs Rhein-Sieg in der „huma Shoppingwelt“ Sankt Augustin, 10–17 Uhr, Tel. 02242 3511, www.ecrs.de

So 30.8.

- Große Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Sa 6.9.

- Gartenbahn in Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

Sa/So 6./7.9.

- Großbahnfest in der Schinzbacher Baumschulbahn (CH), 10–17 Uhr, www.grossbahnfest.com

Sa/So 20./21.9.

- Modellbahnausstellung im alten Speicher „Feldmann“ Bf. Hadmersleben, Tel. 039408 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

Sa 27.9.

- Modellbahnbörse in der Halle des TV 1864/04 in Lamsheim, 10.30–16 Uhr, Tel. 06233 63166, www.mef-frankenthal.de

Sa/So 27./28.9.

- Börse im Vorteil-Center Unkel, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 0160 99542327, www.eisenbahn-freunde-wied-rhein-online.de
- Modellbahnschau in Balingen, Tel. 07433 20272, www.modellbahntreff-zollernalb.de
- Modellbahnschau in der Oskar-Herbig-Halle, Tel. 09776 7043969, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de

Märklin-Tage in Göppingen

Freitag bis Sonntag: 19. – 21.9.2025

40. Internationale Modellbahnausstellung (IMA) und 14. Märklintage in Göppingen
Vom 19. bis 21. September 2025 erwartet Sie eine einzigartige Kombination aus Modellbahnfaszination, Echtdampf-Attraktionen und einem familienfreundlichen Rahmenprogramm.

Freuen Sie sich auf ein abwechslungsreiches Veranstaltungsprogramm:

- Veranstaltungsorte in Göppingen: Stauferpark, EWS Arena, Leonard Weiss Areal, Bahnhof Göppingen, Märklineum und das Märklin-Stammwerk
- Über 100 namhafte Aussteller und Hersteller der Modellbahnbranche
- Beeindruckende Modellbahnanlagen in unterschiedlichen Spurweiten von renommierten Clubs
- Die Verlagsgruppe Bahn ist am Stand B 27 in Zelt 1 mit einem umfangreichen Angebot an Zeitschriften, Büchern und Sonderangeboten vertreten.
- Kostenfreie Parkplätze und ein kostenloser Shuttle-Service zwischen den Veranstaltungsorten
- Und vieles mehr unter www.maerklin.de





Die ÖBB-Reihe 78

Johann Blieberger, Josef Pospichal

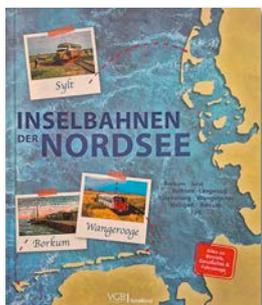
120 Seiten mit 116 Abbildungen, davon 11 in Farbe; Festeinband im Querformat 240x205 mm; € 41,80; Verlag Bahnmedien.at / Bild Wien

Die in Analogie zur deutschen Baureihe 78 (ex preußische T 18) als „Reihe 78“ bezeichneten 2' C2' h2-Maschinen basierten auf der alten Reihe 629 der einstigen Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) der Ersten Republik Österreich zwischen den Weltkriegen.

Überraschend leistungsfähig, durchaus elegant und als Tenderlokomotive mit großem Fassungsvermögen für Kohle und Wasser ausgestattet, übertraf die als Reihe 729 registrierte Neuanschaffung sogar die legendäre 310. Zwischen 1931 und 1936 nahmen die BBÖ 16 Exemplare in Betrieb. Weitere zehn gliederte die Deutsche Reichsbahn dann nach dem Anschluss Österreichs ein und bezeichnete die nunmehr 26 Lokomotiven als 78 601 bis 78 626. Alle gelangten nach 1945 zu den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB, wo sie ab 1953 als 78.601 bis 78.626 geführt wurden.

Der sowohl fotografisch als auch drucktechnisch anspruchsvoll gefertigte Bildband überzeugt mit den unwiederholbaren lichtbildnerischen Leistungen von Franz Kraus, Harald Navé sowie Gerhard und Alfred Luft.

Wer das hochsolide Werk schnell und sicher erwerben möchte, nutzt die Bestellmöglichkeiten beim FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto unter www.bahnbuch.de. *Franz Rittig*



Inselbahnen der Nordsee: Borkum, Juist, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Wangeroog, Minsener Oog, Neuwerk, Halligen, Amrum und Sylt. Alles zu Betrieb, Geschichte & Fahrzeugen

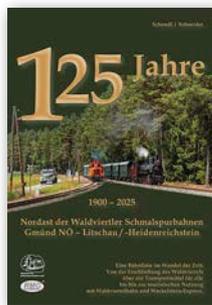
Malte Werning

168 Seiten mit 135 Farb- und 62 Schwarzweißfotos sowie 12 farbigen Übersichtskarten mit Streckenverläufen; Festeinband im Hochformat 225x270 mm; € 34,99; VGB Verlagsgruppe Bahn / GeraMond;

Dass die größeren deutschen Nordseeinseln über öffentlich betriebene Schmalspurbahnen verfügen bzw. einst verfügten, ist aus vielen, unterschiedlich geratenen Veröffentlichungen gut bekannt. Weniger verbreitet sind Fakten, Fotos und zusammenhängende Darstellungen zu einigen kleineren Inseln und den Halligen, wo die oft nur winzigen Bähnchen dem Küsten- und Naturschutz und der Versorgung dienen bzw. einst dienten, militärische Zwecke in unseeliger Vergangenheit eingeschlossen.

Malte Werning, im Hinblick auf diese Bahnen exzellenter Kenner, fotografischer Chronist und routinierter Autor, stellt sie in diesem prächtigen Bild- und Textband konsequent und ausnahmslos alle dar. Der Verfasser weiß dabei sowohl mit detaillierten historischen Informationen als auch viel Lokalkolorit in durchaus romantischem Kontext zu überzeugen.

Hervorzuheben sind die farbigen, auf das Wesentliche konzentrierten Übersichtskarten, die dem Leser schnelle Orientierung ermöglichen. *Franz Rittig*



125 Jahre (1900-2025) Nordost der Waldviertler Schmalspurbahnen Gmünd NÖ-Litschau/-Heidenreichstein

Johannes Schendl, Thomas Schneider

64 Seiten mit ca. 80 Farb- und 10 Schwarzweißfotos sowie Streckenlage- und Gleisplänen; Broschüre in Heftklebebindung im Hochformat DIN A4; € 10,00; Verlag Railway-Media-Group Wien

Der Nordost der Schmalspurbahnen im Waldviertel, mithin die Strecke Gmünd-Litschau und der „Wackelstein-Express“ nach Heidenreichstein mit einst intensivem Güter- und Personenverkehr, konnte sich in den letzten Jahrzehnten zu einem viel und gern besuchten Ausflugsziel entwickeln.

Johannes Schendl und Thomas Schneider, die Autoren dieser eher ungewöhnlich anmutenden Jubiläumsbroschüre, gelten in der einschlägigen Szene als profunde Kenner der Eisenbahngeschichte im Waldviertel. Mit ihrer auf Außenwirkung und Werbung berechneten Publikation leisten sie einen speziellen, gleichwohl beachtlichen Beitrag zur wirksamen Propagierung der Geschichte der Waldviertler Schmalspurbahnen, die sich in ihrer Darstellung als kontinuierlicher Weg von einem „Transportmittel für alle“ zu „intensiver touristischer Nutzung“ zeigt.

Die Broschüre setzt den landschaftlich wohl einzigartigen 760-mm-Schmalspurbahnen und ihren Betriebsstellen (mit interessanten Gleisplänen) ein Denkmal und lädt zu einer interessanten Reise ein. *Franz Rittig*



Lokomotiven 2026 – Vorbild und Modell

Ullrich Jentsch

13 Seiten mit 26 Farbfotos, davon 12 Seiten mit Monatskalenderbindung im Querformat DIN A3 oder DIN A4; € 15,50 (A3) bzw. € 11,00 (A4); mein-MBS.de Modell + Spiel GmbH Sebnitz

Die Idee, die diesem Kalender zugrunde liegt, zählt gewiss zur „Urmotivation“ jedes ernsthaften Modellbauers, geht es doch um die Auswahl und Gestaltung interessanter Vorbildmotive en miniature. Dabei ist es zunächst gleichgültig, was man dazu auswählt und in welcher Baugröße die Nachgestaltung angestrebt wird – entscheidend ist und bleibt die Perfektion, die sich – aufs Ganze gesehen – nur durch die vorbildgerechte Summierung selbst feinsten Details verwirklichen lässt.

Man muss Ullrich Jentsch als Fotograf der 12 Vorbildszenen und Arrangeure bzw. Fotograf von 12 adäquaten Modellszenen in H0, TT und im Gartenbahnmaßstab 1:22,5 bescheinigen, dass er dieses Metier mit seltener Vollkommenheit beherrscht. Seine Motive suchte und fand der Perfektionist vor allem in Sachsen und Böhmen, in einem Falle auch in Freilassing. Fast alle seine Szenarien entstanden nach Fotos von Ausstellungen und Sonderfahrten. Als Großfoto dominiert natürlich das perfekte Modellarrangement, während das jeweils anregende Vorbildmotiv links, rechts, oben oder unten stilistisch überlegt „eingeklinkt“ erscheint – zum Staunen und Genießen! *Franz Rittig*

EINE FAHRKARTE INS ABENTEUER

NEU

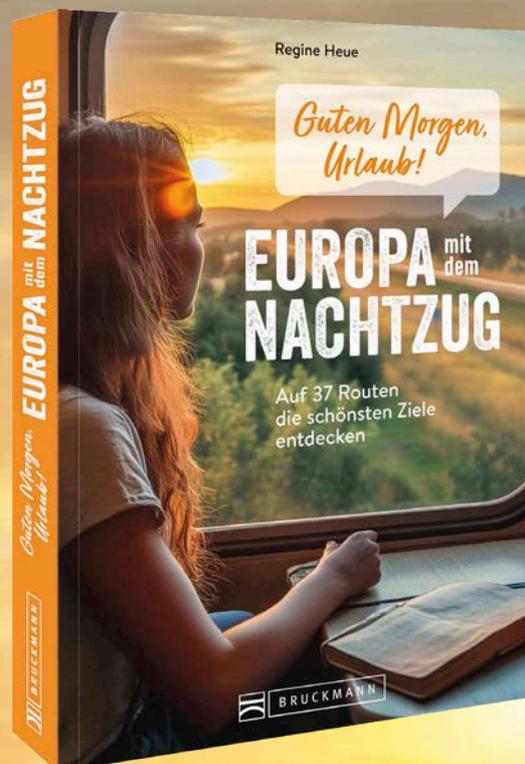
Europa im Nachtzug entdecken:
Bequem reisen, während man
schläft. Tipps, Routen und
Abenteuer für unvergessliche
Zugfahrten quer durch
den Kontinent.

224 Seiten · ca. 230 Abb.

ISBN 978-3-7343-3162-6

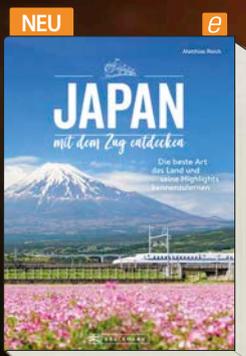
€ [D] 19,99

e

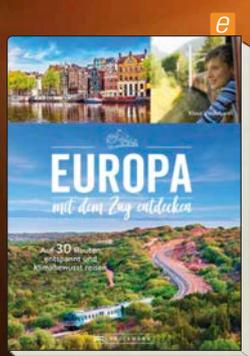


Auch als eBook erhältlich.

Bruckmann Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



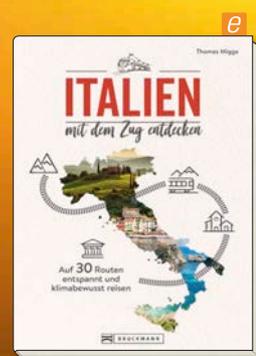
ISBN 978-3-7343-3186-2
€ [D] 22,99



ISBN 978-3-7343-2520-5
€ [D] 19,99



ISBN 978-3-7343-2337-9
€ [D] 19,99



ISBN 978-3-7343-3087-2
€ [D] 19,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.BRUCKMANN.DE**





01 der DB mit großen Ohren in N

Das Modell der Baureihe 01 von Fleischmann in der Baugröße N erschien in der Ausführung mit großen Windleitblechen, Zweilichtspitzensignalen und einem genieteten Tender der Bauart 2'2' T 32. Im Digitalbetrieb können Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung eingeschaltet werden. Die Lok trägt die Beschriftung der DB entsprechend der frühen Epoche III; das Vorbild der 01 200 war in Hof stationiert und kam auf der „schiefen Ebene“ zum Einsatz.

Fleischmann Art.-Nr. 714572 (DCC mit Sound) € 439,90
 Art.-Nr. 714502 (DC) € 339,90 erhältlich im Fachhandel



Szergej aus Ungarn in N

Die schwere Diesellok der Baureihe M62 der MAV ist bei Fleischmann in der Baugröße N erhältlich. Die Lok erschien nun in der Ausführung mit Schalldämpfern auf dem Dach und silbernen Frontzierleisten, das Modell entspricht damit dem Betriebszustand in den 1980er-Jahren.

Fleischmann Art.-Nr. 7360025 (DC) € 219,90
 Art.-Nr. 7370025 (DCC mit Sound) € 319,90
 erhältlich im Fachhandel



Mehrsystem-Vectron für den Güterverkehr

Der Vectron in der Baugröße H0 von Jägerndorfer wird in der roten Lackierung als Baureihe 193 der DB Cargo angeboten; die Beschriftung des Modells entspricht der Epoche VI. In der digitalisierten Ausführung können das Fernlicht und die Führerstandsbeleuchtung eingeschaltet werden.

Jägerndorfer Art.-Nr. 27050 (DC) € 224,90 Art.-Nr. 27052 (DCC mit Sound) € 359,90 erhältlich im Fachhandel

Paketauslieferung in H0

Der Ford Transit in der aktuellen Ausführung wird in der Baugröße H0 von Busch angeboten; das Vorbild rollt seit 2014 auf den Straßen. Der Kleintransporter kommt nun in der Ausführung als Kastenwagen mit hohem Aufbau; der Wagen trägt die gelbe Lackierung und die Beschriftung des Paketdienstleisters DHL.

Busch Art.-Nr. 54508 € 27,99
 erhältlich im Fachhandel





Mit dem Gmp durch Franken – in N

Ein Set von Minitrix enthält vier Wagenmodelle, mit denen ein typischer „Güterzug mit Personenbeförderung“ der DB in der Baugröße N während der Epoche III dargestellt werden kann. Das Set enthält je einen Personenwagen der Gattungen ABie (BCi Bay10) und Bie (Ci Bay 10) mit Betriebsnummern der Direktion Nürnberg, einen Bierwagen der ehemaligen Nürnberger Brauerei J. G. Reif und einen gedeckten Güterwagen der Gattung Gmhs 53.

Minitrix Art.-Nr. 15002 € 149,- erhältlich im Fachhandel

Mit Dampf von München nach Seddin in N

Anlässlich der Jubiläen „100 Jahre Internationale eisenbahntechnische Ausstellung Seddin“ und „175 Jahre München Hbf“ erschien bei Minitrix die S 3/6 in einer limitierten Auflage mit blauer Lackierung, wie das Vorbild seinerzeit in besagter Ausstellung zu sehen war. Passend dazu gibt es den Gepäckwagen PPü in der – freilich fiktiven – Gestaltung der DRG-Gruppenverwaltung Bayern.

Minitrix Art.-Nr. 16189 (BR18.5) € 499,- Art.-Nr. 15323 (PPü) € 59,99 erhältlich im Fachhandel



P8 der Bundesbahn in N

Das Modell der BR 38 wird von Minitrix in einer weiteren Ausführung angeboten. Die Lok trägt nun kleine Windleitbleche und drei Kesselaufbauten, gekuppelt ist sie mit einem Wannentender – gewissermaßen das „klassische“ Erscheinungsbild dieser Baureihe zur DB-Zeit. Die Beschriftung entspricht der Epoche IV.

Minitrix Art.-Nr. 16386 € 439,- erhältlich im Fachhandel

O-Wagen im Dreierpack – in TT

In einer limitierten Auflage für die Mitglieder des TT-Clubs bietet Tillig das Set mit drei offenen Güterwagen der Gattung OOr an. Die Modelle tragen die DR-Beschriftung der Epoche III und unterschiedliche Betriebsnummern.

Tillig Art.-Nr. 502699 € 125,- erhältlich im Fachhandel



Schnellzugwagen der ÖBB in N

ASM bietet die druckertüchtigten Personenwagen der Bauart UIC-Z nach dem Vorbild der ÖBB in der Baugröße N an. Sie unterscheiden sich von der Eurofima-Ursprungsbauart durch die tiefer reichende Schürze, fehlende Klappfenster und an den Ecken liegende Schlussleuchten. Die Wagen verkehren in den EuroCity-Zügen von Österreich aus nach Deutschland, Italien und in die Schweiz. Erhältlich sind die Wagen der Gattungen Amz 19-91.5 und Bmz 21-91.1, den Letzteren gibt es mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern. Dazu kommt außerdem noch der Wagen der Gattung Bmpz 19-91.0.

ASM Arndt Spezial-Modelle Art.-Nr. 198101 (Amz), 198111, 198115 (Bmz), 198170 (Bmpz) je € 79,- erhältlich im Fachhandel





Schwere Lok aus Württemberg

Vor 175 Jahren wurde die „Geislinger Steige“ in Betrieb genommen – passend zu diesem Jubiläum erschien bei Märklin die schwere Güterzuglok der Baureihe 59 (ehemalige württembergische K) in der Baugröße H0. Die Lok trägt die Betriebsnummer 59 032 und ist mit einem Tender der Bauart wü 2'2' T 20 gekuppelt. Die Beschriftung entspricht dem Betriebszustand in der Zeit um 1949.

Märklin Art.-Nr. 38059 € 579,-
erhältlich im Fachhandel

Ellok für den Grenzverkehr

Als Neukonstruktion bietet Märklin das Modell der BR 186 in der Baugröße H0 an. Das Vorbild ist im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz. Die Lok ist mit ebenfalls neukonstruierten Stromabnehmern ausgestattet, die vorbildgerecht unterschiedliche Schleifstücke aufweisen. Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung sind digital zuschaltbar, ebenso verschiedene Sonderzeichen für Frankreich und Belgien. Die Beschriftung des Modells entspricht dem aktuellen Betriebszustand des Vorbilds.

Märklin Art.-Nr. 38800 € 449,-
erhältlich im Fachhandel



Wagen für den Kohlentransport in H0

In einem zehnteiligen Set erschienen bei Märklin die neukonstruierten Modelle des Selbstentladewagens der Gattung 00T als Sonderserie für die Mitglieder des Märklin-Clubs. Die Wagen tragen die Beschriftung der Epoche II – und natürlich alle unterschiedliche Betriebsnummern. Besonderer Wert wurde auf die Nachbildung der Nietreihen des Vorbilds gelegt; die Ladeguteinsätze sind zudem mit echter Kohle versehen.

Märklin Art.-Nr. 46226 € 62,90 erhältlich im Fachhandel

Mit Scharnow in den Urlaub

Hobbytrain bietet in der Baugröße H0 ein weiteres Set mit Wagen für den Scharnow-Sonderzug an. Das Set enthält drei Liegewagen der Gattung Bc4ü; zwei Wagen sind dabei mit Schürze ausgestattet, einer davon trägt den Scharnow-Schriftzug. Dazu kommt noch der Speisewagen der Gattung WR4tü. Alle Wagen besitzen eine Innenbeleuchtung mit Stromspeicher für konstantes Licht.

Hobbytrain Art.-Nr. H22203 € 299,90 erhältlich im Fachhandel





Doppelstöcker für Schleswig-Holstein

Als dreiteilige Garnitur erschien bei Brawa der Doppelstock-Triebzug „Twindexx Vario“ in der Baugröße N. Der Zug trägt die aktuelle Lackierung für den Einsatz beim Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), Heimatbahnhof ist Kiel Hbf. Das Modell ist mit einem Sounddecoder ausgestattet, die Beleuchtung erfolgt mit LEDs. Zugzielanzeiger, Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht können digital eingeschaltet werden.

Brawa Art.-Nr. 64551 € 489,90 erhältlich im Fachhandel



Eine Lok für den Bauzug in TT

Als Sondermodell für die Mitglieder des TT-Clubs bietet Tillig das Modell der 143 226-9 an. Das Vorbild wird von der „Bahnbaugruppe“ der DB AG vor allem vor Bauzügen eingesetzt und erhielt dazu die auffällige gelbe Lackierung.

Tillig Art.-Nr. 502697 € 215,-
erhältlich im Fachhandel



Wagen mit Schiebehaube

Die Haubenwagen-Einheit der Gattung Laails 142.1 wurde in der Baugröße H0 von Tillig als Neukonstruktion angekündigt und ist nun lieferbar. Die beim Vorbild fest zusammengekuppelten Wagen tragen die aktuelle Beschriftung der ČD Cargo.

Tillig Art.-Nr. 70078 € 99,50
erhältlich im Fachhandel

Gealterter Güterwagen in TT

Das Modell des offenen Güterwagens der Gattung Es 026 erschien bei Tillig in einer weiteren Variante. Das Modell erhielt nun die Beschriftung der Epoche V mit dem neuen Logo der DB AG und wurde mit zahlreichen Ausbesserungsflicken versehen.

Tillig Art.-Nr. 14096 € 32,20
erhältlich im Fachhandel



Rostfrei durch Frankreich

In zwei Zweiersets werden die Inox-Reisezugwagen der SNCF in der Baugröße H0 von Jouef angeboten. Die Modelle entstanden nach der kurzen Ausführung des Vorbilds mit einer Länge von 23,44 m. Das erste Set enthält einen Wagen 1. Klasse (A8) und einen Wagen 2. Klasse mit Gepäckabteil (B6D). Zwei weitere Wagen 2. Klasse (B8) werden mit dem zweiten Set geliefert. Die Beschriftung entspricht der Epoche IV.

Jouef Art.-Nr. HJ4176 (A8, B6D), HJ4177 je € 139,90
erhältlich im Fachhandel





Güterwagen der Länderbahnzeit bei DB und DR

Im Rahmen der Modellpflege wurde das Modell des G 10 bei Brawa komplett neu konstruiert. Die ersten Ausführungen wurden nun ausgeliefert. Dazu gehört die Version mit Bremserhaus und der DB-Beschriftung der Epoche III. Ohne Bremserhaus kommen dagegen die beiden Wagen mit Reichsbahnbeschriftung für die Epochen II und IV. Eine weitere Formneuheit ist der Kühlwagen der Länderbahnbauart in mehreren Varianten, darunter für Epoche I mit der Aufschrift Fachingen.

Brawa Art.-Nr. 51245 (DR Epoche II), Art.-Nr. 51247 (DB, Epoche III), Art.-Nr. 51254 (DR Epoche IV), Art.-Nr. 51263 (Fachingen) je € 44,90 erhältlich im Fachhandel



Neue Buden für den Jahrmarkt

In neuen Zusammenstellungen gibt es bei Preiser diverse Jahrmarktsbuden mit Figuren und detailreicher Ausstattung. Dazu gehören die Verkaufsstände für Spielwaren und Haushaltswaren sowie die Schießhalle.

Preiser Art.-Nr. 24692 (Spielwaren), Art.-Nr. 24693 (Porzellan), Art.-Nr. 24694 (Schießbude) je € 46,60 erhältlich im Fachhandel

DS und Kleintransporter in H0

Vor 70 Jahren wurde die „DS“ von Citroën vorgestellt – in der Baugröße H0 gibt es den automobilen Klassiker jetzt von Busch in zweifarbiger Lackierung und aufwendig bedruckten Details. Deutlich weniger spektakulär kommt dagegen die kleine Piaggio Ape 50 her ...

Busch Art.-Nr. 48020 (DS) € 17,99 Art.-Nr. 48498 (Ape) € 19,99 erhältlich im Fachhandel



Autos der Achtziger in H0

Ein typisches Alltagsfahrzeug der 1980er-Jahre war sicher der Kadett E von Opel, der von PCX jetzt in der Ausführung als „Caravan Club“ in der Baugröße H0 gefertigt wird. Deutlich sportlicher ist da sicher der Saab 900 als Limousine.

Brekina/PCX Art.-Nr. 870856 (Kadett E) € 22,95 Art.-Nr. 871139 (Saab 900) € 22,95 erhältlich im Fachhandel

Silowagen in N

Neu konstruiert sind bei Minitrix die vierachsigen Silowagen der Gattung Uacs. In einem sechsteiligen Set sind sie jetzt in einer limitierten Auflage mit der Beschriftung der ČSD für die Epoche IV erhältlich. Das Set enthält drei Wagen mit geradem Langträger (rotbrauner Kastenaufbau) und drei weitere in der Ausführung mit „Schürze“ und moosgrünem Aufbau.

Minitrix Art.-Nr. 18292 € 299,- erhältlich direkt





Eleganter Zug der DB

Als vierteilige Garnitur gibt es das H0-Modell des ET 403 von L.S. Models jetzt in der ursprünglichen Ausführung mit dunklem Fensterband und roten Zierstreifen – in dieser Form war der Zug als IC im Einsatz. Das Modell ist mit einem Sounddecoder ausgestattet.

L.S. Models Art.-Nr. 160002DS € 729,90
erhältlich direkt



Feine Schiebewandwagen in N

Mit aufwendig gedruckten Graffiti wurden die Schiebewandwagen der SBB von Hobbytrain versehen. Ohne diese zeittypischen Verzierungen kommt der Wagen in einem Zweier-Set mit der DB-Beschriftung der Epoche IV.

Hobbytrain Art.-Nr. 24653 (Set DB) € 81,90
Art.-Nr. 24663 (SBB, einzeln) € 45,90
erhältlich im Fachhandel



Klappdeckelwagen der DR in TT

Als Exklusivmodell für den TT-Club bietet Tillig den Klappdeckelwagen der Gattung Km in einem Zweier-Set an. Die beiden Wagen tragen die DR-Beschriftung entsprechend der Epoche III mit unterschiedlichen Betriebsnummern.

Tillig Art.-Nr. 502700 € 78,- erhältlich im Fachhandel



Dorfscheune Heimbuchental

MIBA-Autor Horst Meier ist nun auch als Hersteller tätig – nach dem Vorbild einer Dorfscheune in Heimbuchental im Spessart entstand ein Lasercutbausatz. Das stattliche H0-Gebäude weist eine Grundfläche von 180 mm x 75 mm und eine Höhe von 96 mm auf. Zahlreiche charakteristische Eigenarten wie etwa unterschiedliche Gefachausmauerungen und Dacheindeckungen in abweichenden Ausführungen wurden im Modell genau nachgebildet. Das Bauwerk kann in allen Epochen eingesetzt werden.

Homerou-Modell Art.Nr. 13104 € 60,00 erhältlich direkt
www.homerou.de



Die Preßnitztalbahn ist eine sächsische Schmalspurbahn (Spurweite 750 mm), die ab 1902 zwischen Wolkenstein und Jöhstadt fuhr. Nach der Stilllegung in den 1980er-Jahren gründete sich die IG Preßnitztalbahn und baute ab den 1990er-Jahren einen Teil der Strecke als Museumsbahn wieder auf. Jetzt fährt die Bahn immerhin zwischen Steinbach und Jöhstadt. 2023 wurde auch der Bahnhof Oberschmiedeberg wieder aufgebaut, der in den nächsten Jahren mit Steinbach verbunden werden soll.

Die Preßnitztalbahn ist nicht nur als Museumsbahn beliebt, sondern auch als Vorbild für Modellbahnen. Das Team „De Bimmlbahner“ mit zur Zeit acht Modellbahnern hat bereits mehrere Anlagen in H0e gebaut, die wahlweise als Module miteinander verbunden oder auch einzeln betrieben werden können.

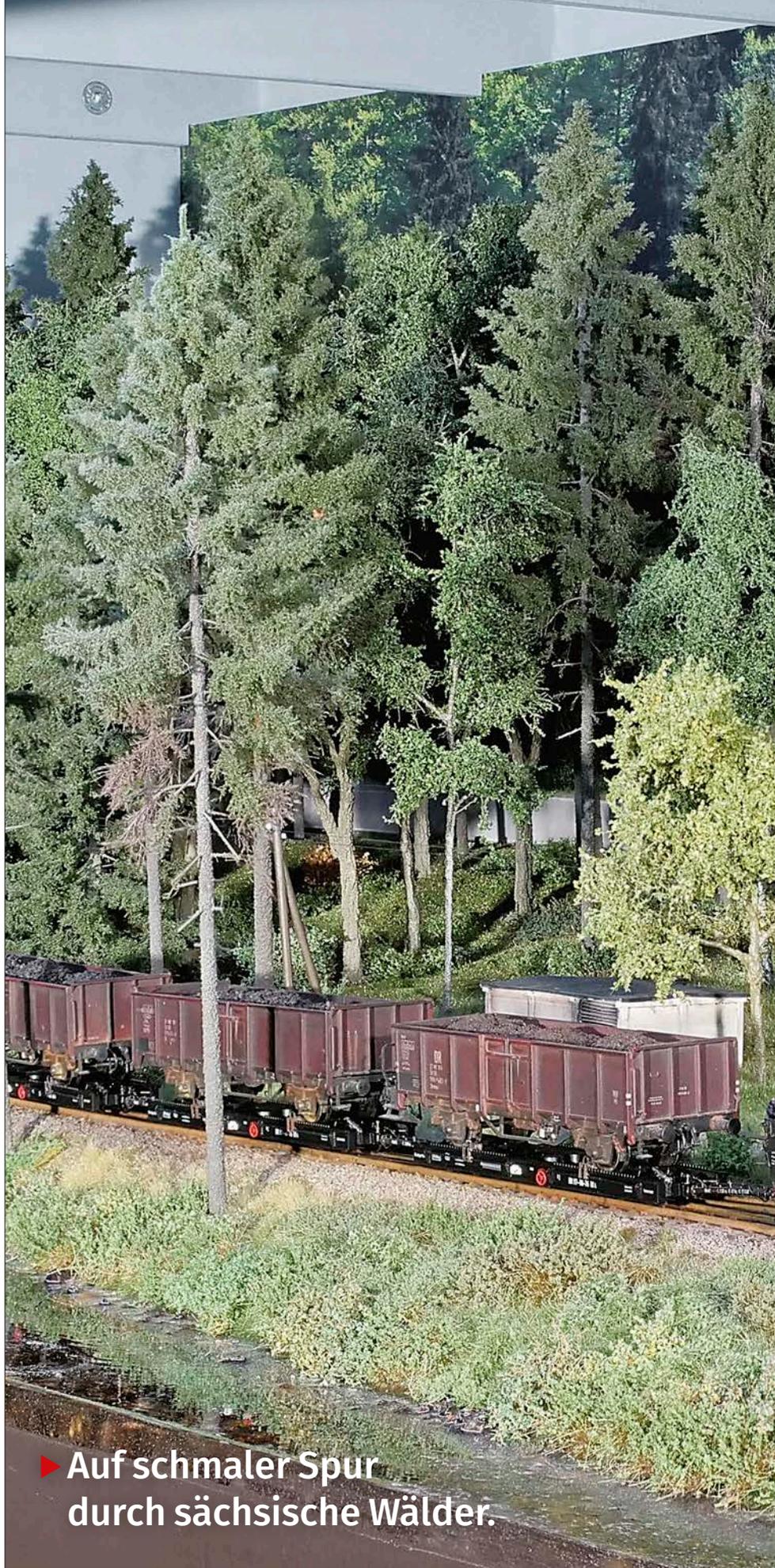
In MIBA 3 und 4/2016 berichteten wir über die Anlagen mit den Bahnhöfen Großrückerswalde und Oberschmiedeberg. Eine weitere Anlage mit der Station Jahnsbach war Thema in MIBA 4/2017. Die Modellbahnen der „Bimmlbahner“ werden regelmäßig auf Ausstellungen gezeigt und überzeugen durchweg mit sehr schönem Modellbau.

Die H0e-Anlage „Anschluß Wolf“ wurde von den „Bimmlbahnern“ Jens Petermann und Jochen Klinger gebaut. Als Vorbild diente der Anschließter, mit dem die Wolfmühle bedient wurde. In der Fabrik Wolf wurden Lumpen gerissen. Die Lumpenfetzen wurden von der Industrie als Füllmaterial benötigt. Der Gleisanschluss war der kürzestmögliche, den man sich vorstellen kann: auf dem Stummelgleis konnte genau ein Waggon zugestellt werden. Der Waggon auf Rollwagen wurde vom nur 850 m entfernten Steinbach aus in Schrittg-



Im tiefen Wald hinter dem Anschluß Wolf der Preßnitztalbahn trifft man schon mal auf den Namensgeber ...

Angestrengt schnau-fend dampft 99 1599 mit ihrem Güterzug aus Steinbach heran.



► Auf schmaler Spur durch sächsische Wälder.

HIER IST NICHT NUR DER WOLF UNTERWEGS

Der Wolf und die Preßnitztalbahn

Jens Petermann und Jochen Klinger vom Team „de Bimmelbahner“ bauten nach Vorbild das Schweizerhaus und den Anschluss Wolf in H0.





► Die Gebäude entstanden nach historischen Vorbildern.



Der Güterzug wird von 99 1599-2 gezogen, einer sächsischen IV K.

An der Wolfmühle vorbei rollt der Güterzug weiter in Richtung Jöhstadt.



Aus dem Wald kommend sieht das Lokpersonal das idyllisch gelegene Schweizerhaus und die Wolfmühle. Den Anschließer lässt man bei dieser Fahrt buchstäblich links liegen.

Fotos: Christiane van den Borg

Mit Schattenbahnhof hat die Anlage die Abmessungen 3,50 x 1,25 m.

Zeichnung: Lutz Kuhl

schwindigkeit zum Anschließer geschoben. Bei der Preßnitzalbahn spielte Güterverkehr immer eine große Rolle, sodass Normalspur-Waggons auf Rollwagen bereits seit 1911 ein alltäglicher Anblick waren. Bretter, Holzstoff und Pappen waren häufige Transportgüter, aber auch Baumaterialien, Kohle, sowie nach dem Zweiten Weltkrieg Kühlschränke eines

Zweigwerks des VEB dkk in Niederschmiedeberg. In den 1980er-Jahren gewann der Personenverkehr an Bedeutung, weil die Schmalspurbahn als Ausflugsziel entdeckt wurde.

Aus einer Mail wurde eine Anlage

Die Anlage ist aus einem schönen Zufall heraus entstanden. Jens Petermann fotografierte vom Museumszug aus bei der Vorbeifahrt am früheren Anschluß Wolf das schöne „Schweizerhaus“, und mailte Jochen Klinger das Foto als Gruß von seinem Ausflug. Der antwortete bald darauf überraschend mit einer Gebäudezeichnung und einem augenzwinkernden „... und wo soll es eingebaut werden?“ Nach einem großen Lacher wurde tatsächlich beschlossen, die Anlage dafür zu bauen. Und natürlich nicht nur das Schweizerhaus, sondern auch den früheren Anschluß Wolf mit seinen Gebäuden.

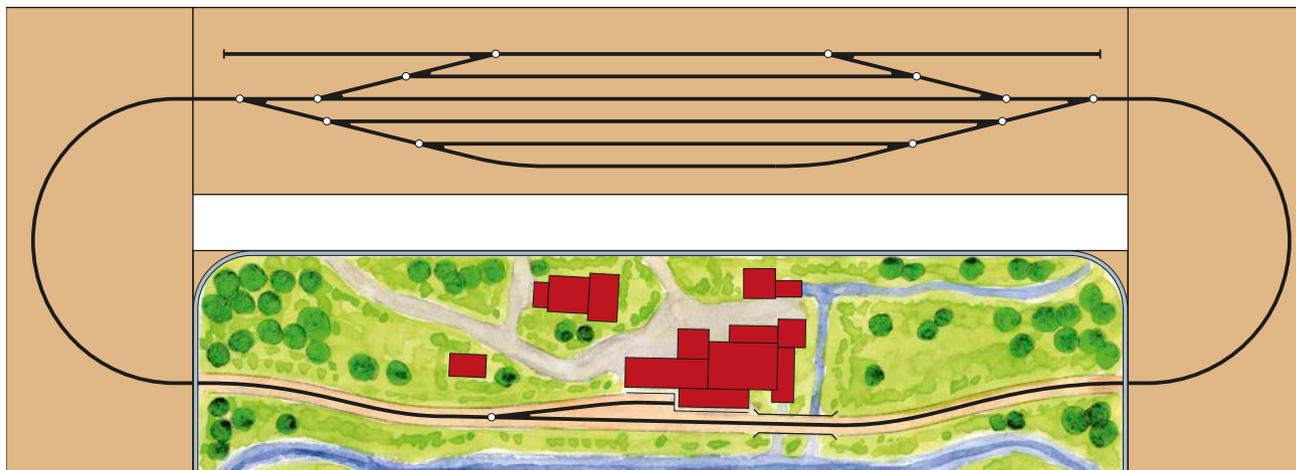
Mit dem Ziel, Vorbildgetreu zu bauen, wurden historische Fotos studiert. Man suchte auch den Steinbacher Ortschronisten auf. Er konnte mit originalen Bauzeichnungen der Gebäude weiterhelfen, die hervorragende Vorlagen gewesen wären, wenn sie denn gestimmt hätten. Man hatte sich aber beim Bau des Vorbilds nicht sonderlich an die Baugenehmigung gehalten, sondern frei drauflosgebaut.

Jochen Klinger löste das Problem, indem er sich die vordere rechte Hausecke des Schweizerhauses als Fixpunkt nahm und danach die Dimensionen der Gebäude ausrichtete sowie das Geländeprofil anpasste. Nun gab es einen korrekten Plan und es ging an die Umsetzung.

Die Bauteile wurden am Computer konstruiert, in Lasercut gefertigt und dann sorgfältig aufgebaut, einschließlich aller Details wie Balken, Spitzdachgauben usw. So entstand im Modell ein Gebäudeensemble, das beim Vorbild heute nicht mehr vollständig existiert.

Der Aufbau

Die Gebäude und ihre schöne landschaftliche Umgebung wurden auf zwei 1,25 x 0,60 m große aneinandergesetzte Segmentkästen platziert. So





Der Gegenzug aus Jöhstadt wird von 99 1606 gezogen, die ebenfalls zur Gattung der sächsischen IV K zählt.



An der Wolfmühle wird der Güterzug abgekoppelt, um den beladenen Waggon aus dem Anschließter zu ziehen.

bleibt die Anlage transportabel, um auf Ausstellungen gezeigt werden zu können. Wenn die Anlage nicht gekoppelt mit den anderen Modulen als Gemeinschaftsanlage der „Bimmelbahner“ gezeigt wird, befindet sich hinter der Anlage ein Schattenbahnhof. Insgesamt hat die Anlage also eine Größe von 3,50 x 1,25 m.

Der Schattenbahnhof wird von einem Hintergrundbild verdeckt, das die originale Landschaft vor Ort zeigt. Die Landschaftsfotos für den Hintergrund wurden mit einer Drohne aufgenommen, passend für die Länge der Anlage bearbeitet, gedruckt und montiert. Zusammen mit der Landschaftsgestaltung und den schönen, dazu passenden Bäumen ergibt sich ein überzeugendes, harmonisches Gesamtbild.

Neben den Gebäuden verdienen auch die Bäume eine besondere Erwähnung. Jens Petermann versteht es, eindrucksvoll große und vorbildnahe Modellbäume zu bauen. Hierfür schaut er sich bei Waldspaziergängen aufmerksam die Vorbilder an. Für die Modellbäume fertigt er einen Rohling aus gedrehtem Draht und modelliert die Rinde aus Holzschleifstaub. Nadelbäume werden elektrostatisch beflockt, während bei Laubbäumen zunächst ein Vlies angebracht wird, auf welches das Laub gestreut wird.

Der Betrieb

Die Anlage wird mit der Software Traincontroller gesteuert. Gezeigt wird ein Betrieb der Epochen III und IV der alten Preßnitztal-



► Begleitet von der Preßnitz rollt der Zug weiter.



Der Waggon aus dem Anschließter ist in den Güterzug eingereiht und so geht es nun weiter nach Steinbach.

Talwärts rollt der nun noch etwas längere Güterzug mit der Streckengeschwindigkeit von 25 km/h.



▶ Im Schrittempo geht es durch den Wald.



Vor dem Zug muss die Weiche zum Anschluß Wolf gestellt werden.



Nachdem der Rollwagen mit dem Waggon in den Anschließter geschoben wurde, wird er abgekoppelt.



Oben: Nach der Bedienung des Anschliebers setzt der Personenzug seine Fahrt mit normaler Streckengeschwindigkeit fort.

Links: Langsam und vorsichtig schiebt 99 1581 am nächsten Tag den neuen Waggon für die Fabrik Wolf vor sich her. Von Steinbach kommend ist das eine Sperrfahrt.

Unten: Bei der Vorbeifahrt an der Wolfmühle wird der von der Preßnitz abgezweigte Mühlbach überquert.

bahn mit durchfahrenden Zügen einschließlich der Bedienungen vom Anschluß Wolf. Dabei ist die Zustellung eines Waggons in den Anschluß Wolf etwas Besonderes. Denn der unbeladene Normalspur-Waggon auf Rollwagen wird vorbildgerecht von Steinbach aus als Sperrfahrt von der Zuglok geschoben, die gleichzeitig ihren Personenzug hinter sich her zieht.

An der Wolfmühle wird der Waggon in den Anschließer geschoben und dort abgestellt. Dann setzt die Lok die Fahrt mit ihrem Zug in Richtung Jöhstadt fort. Beim Vorbild machte sich nicht jedes Lokpersonal die Mühe, vor dem Hin und Her im Anschließer den Personenzug abzukoppeln, und ihn nachher für die Weiterfahrt nach Jöhstadt wieder anzukoppeln. Also wurde die Rangierbewegung bisweilen mit dem gesamten Personenzug ausgeführt, sodass auch die Reisenden etwas davon hatten. So geschieht es hier auch im Modell.

Wenn später der Waggon im Anschluß Wolf beladen und abholbereit ist, wird er von einem der talwärts fahrenden Züge aus Jöhstadt wieder in Richtung Steinbach mitgenommen. Auch das ist auf der sehenswerten Anlage zu erleben.
Christiane van den Borg 



Was bringt die MIBA im Oktober 2025?*



20 Jahre Modellbundesbahn und 100 Jahre Hermannsdenkmal – wenn das kein Anlass zum Feiern ist! Wir zeigen neue Bilder der großen Ausstellungsanlage und berichten auch über die Zugbildung nach Originalplänen. Foto: Norbert Sickmann, Modellbundesbahn



Wolf Dietrich Groote und seine Mitstreiter haben eine große IIm-Ausstellungsanlage, auf der sie ganz authentisch den Betrieb der Plettenberger Kleinbahn nachbilden. Wir stellen die Anlage ausführlich vor. Wolf beschreibt in seinem Text zudem, wie damals der Betrieb mit den Rollwagen ablief. Foto: MK

Weitere Themen:

- **Modellbahn-Praxis:** Die Firma DIT bietet für die 93.5 von Weinert maßstäbliche Steuerungen an. Wir haben den Bausatz mal ausprobiert.
- **MIBA-Test:** Lenz hat die kleine Deutz-Diesellok des Typs KG 230 in der Auslieferung. Gerhard Peter hat das Spur-0-Modell akribisch getestet.
- **Neuheit:** Heiko Herholz stellt den neuen LoDi-CV-Programmer vor.

* Aus aktuellen Gründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 10/2025 erscheint am 12. September 2025

**50 % sparen:
Drei Hefte
für 12,75 Euro!**
www.miba.de/abo



Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 12,75 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann bequem und portofrei in Ihrem Briefkasten – noch bevor sie im Handel erhältlich sind – und sparen die Hälfte!

MIBA

Leidenschaft Modellbahn

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA 9/2025 | 77. Jahrgang
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Lutz Kuhl, Gerhard Peter (fr)
Redaktionssekretariat: Barbara Forster
Layout: Rico Kummerlöwe
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.miba.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Head of Magazine Brands: Markus Pilzwegger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025 GeraMond Media GmbH,
ISSN 0938-1775
www.geramond.de
Gerichtsstand ist München

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (Text- und Dataming) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

✉ MIBA Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
☎ Tel.: 0 89/46 22 00 01

Unser Service ist Mo.-Fr. 08.00-20.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ E-Mail: service@verlagshaus24.com

🌐 www.miba.de/abo

Preise: Einzelheft 8,50 € (D), 9,40 € (A), 14,80 sFr (CH), 10,80 € (NI), 9,80 € (Lux), 11,50 € (I, F, Esp, P), 91,95 DKR (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter: www.miba.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: MIBA erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

✉ MIBA, Infanteriestraße 11a, 80797 München
☎ +49 (0) 89 / 13 06 99 669

✉ redaktion@miba.de

🌐 www.miba.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

✉ anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2025

GERANOVA  BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Echtes H0-Modell abgebildet.



*Fünf Jahrzehnte hervorragende
Qualität und Innovation*



Telefon + 49(0)9187 / 9722-0 • Fax + 49 (0)9187 / 972222
bachmann@liliput.de





PIKO



Dampflokomotive BR 91.3 der DB als formvollendetes HO Modell von PIKO!

Robust, vielseitig und unermüdlich – die Tenderlokomotive vom Typ T 9.3 prägte eine ganze Ära deutscher Eisenbahngeschichte und wird mit PIKO auf der Modellbahnanlage wieder lebendig.

- DB Maschine mit DRG-Lampen, Führerhaus mit abgerundetem Dach und Kohlekasten mit Klappen
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand und Feuerbüchsenflackern sowie feine Fahrwerksbeleuchtung
- Liebevoll eingerichteter Führerstand
- Feine Speichenräder aus Zinkdruckguss und Bremsgestänge aus Metall
- Freistehende Leitungen am Kessel

FORM NEU
2025



Dampflokomotive BR 91.3 DB Ep. III
50730 Gleichstrom

50732 Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**[®] onboard

50733 Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**[®] onboard

249,00 €*

359,00 €*

359,00 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

Unsere Neuheiten für das 2. Halbjahr 2025 finden Sie im Fachhandel und direkt auf www.piko-shop.de.
Entdecken Sie über 250 Neuheiten in den Spurrößen G, HO, TT und N.

