

MODELLEISENBAHN

MODELLEISENBAHN
report

report

modelleisenbahn-report.com

Das Magazin der Marken Fleischmann und Roco

Spielspaß mit Volldampf

Rocos BR 10 mit dynamischem Dampf

Roco
FLEISCHMANN



Nachwuchs in Aktion
Modellbaufreunde Vaterstetten

Interzonenzüge
Y-Wagen schreiben Eisenbahngeschichte

BR 65
Lok für kurze Wege: Das H0-Modell von Fleischmann

Jetzt bei Ihrem
Fachhändler

FLEISCHMANN
PERFEKTION & VIELFALT

Schwarz-Rot-Silberling

Schwarz wie der Längsträger, rot wie die Kunststoffsitze und silbern wie der polierte Edelstahl des Wagenkastens – so präsentieren sich die neuen Silberlinge von Fleischmann in der Ursprungsversion der Epoche III.

Aufgepasst! Die Klassiker des Nahverkehrs bekommen schon im nächsten Jahr kompetente Verstärkung. Der legendäre „Hasenkasten“, ein Steuerwagen der Bauart BDn⁷³⁸, wird sich einen weiteren Ehrenplatz in der beliebten Epoche III der DB sichern.



Konsequent im bewährten
Längenmaßstab!



Die Fahrzeuge werden auch für die N-Spur unter den Art.-Nrn. 814102, 814202 & 814203 angeboten!

Artikel-Nr: 564101, 564201, 564202 (ohne Abb., andere Betriebsnummer)
Wechselstromradsatz: 6560 UVP je € 49,90



Foto: P. Wortmann

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Modellbahnfreunde,

Die Innovation der Modellbahn – ich kann mich noch gut erinnern, als dieser Slogan erstmals auf den Roco-Katalogen auftauchte. Vergessen wir an dieser Stelle höflichkeitshalber die hämischen Kommentare all derjenigen, die immer gegen alles sind und hinterher alles besser wissen. Klar, dass sie nur Kopfschütteln für so ein – ich zitiere – „Werbesprüchchen“ hatten.

Betrachten wir es lieber pragmatisch. Bis ein solcher Slogan auf dem Titel eines Kataloges landet, haben sich einige gut dotierte Leute verkopft. Worte wie „Innovation“ landen nicht, nur weil sie im Marketing-Sprech momentan en vogue sind, aus Jux und Tollerei auf einem Katalogtitel. Es steckt schon mehr dahinter – und insofern gibt ein Slogan wie „Die Innovation der Modellbahn“ auch die Richtung an – und vor, in die das Unternehmen steuern möchte.

Bleibt die Frage: Braucht ein unterm Strich doch eher konservatives Hobby wie die Modelleisenbahn überhaupt Innovation? Wozu? Warum? Kann Innovation gar der Schlüssel sein, um neue Zielgruppen zu erreichen, eine Antwort auf die allgegenwärtige Nachwuchsproblematik?

Letztere Fragen möchte ich verneinen. Da kann die neue 10 001 von Roco noch so viel Dampf machen; die PS3- und Wii-Generation lockt das nicht hinter ihren Spielekonsolen hervor. Und sind wir ehrlich: Auch deren Väter sind damit als Neueinsteiger nicht zu gewinnen. Wer heute um die 45 ist, ist bereits mit Atari und Commodore 64 groß geworden. Wer Unterhaltung und Ablenkung sucht, kommt abseits der Modellbahn für den Gegenwert einer 10 001 mit dynamischem Dampf wesentlich weiter.

In Sachen Innovation also alles für die Katz'? Nein. Denn wie wichtig Innovation für das Hobby Modelleisenbahn ist, das belegt am besten die Stimmung unter unseren externen Fachredakteuren im Vorfeld des Erscheinens der neuen Roco 10 001. Erste Rezensionsexemplare waren mehr als heiß begehrt – und schon die Zahl der immer wiederkehrenden Nachfragen, wann sie nun endlich kommt, unterstrich eindrucksvoll, dass mehr als nur eine weitere Neuheit anrollte.

Machen wir uns nichts vor. Die 10 001 wird nicht die Neueinsteiger ins Hobby in die Fachgeschäfte treiben. Aber: Sie wird sicherlich jeden Vorbild- und Spielbahner begeistern, der möglichst vorbildgerecht Betrieb machen möchte – wobei viele Käufer ihre Entscheidung für die 10 001 ganz einfach begründen werden: Diese Lok ist wirklich etwas Neues! Eine echte Innovation eben.

Für alle, die sie noch nicht bei ihrem Fachhändler unter die Lupe nehmen konnten: Unsere ausführliche Berichterstattung zur Roco 10 001 finden Sie ab Seite 32.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen nun



Bernd Jung
Chefredaktion



EDITORIAL

46-52

EINSTEIGER

Das große Frühlings-
erwachen in Spur N



Michael U. Kratzsch-Leichtsenring

INHALT

03 EDITORIAL

04 INHALT

06 LESERBRIEFE

08 LESERWETTBEWERB

Mein schönstes Zugfoto!

09 VERANSTALTUNGEN

Digital-Infotage

10 AKTUELL

Neues aus der Szene

13 N-NEUHEITEN

Fleischmanns Falns-Wagen machen blau

15 ROCO NEUHEITEN

Von Schlafwagen, Eierköpfen und Schweizern

19 ROCO NEUHEITEN

Aktuelle Neuheiten bei Ihrem Roco-Händler

23 N-NEUHEITEN

Weltneuheit: Der Taurus mit Sound

25 FLEISCHMANN NEUHEITEN

Aktuelle Neuheiten bei Ihrem Fleischmann-Händler

28 ANLAGENTRÄUME

Erich Stegmeier und die Modellbaufreunde Vaterstetten

32 TITELBILD

Faszination dynamischer Dampf: Die BR 10 von Roco

36 ZUGBILDUNG

Am Haken der BR 10

40 ROCO NEUHEITEN

Das Y der Eisenbahngeschichte: Personenzugwagen von Roco

46 EINSTEIGER

Spur-N-Anlage Teil 4: Begrünung

53 IM PORTRÄT

Die Modelleisenbahnerin, das unbekannte Wesen – Teil 4

54 IM PORTRÄT

Der Gras-Master Rainer Noch spricht über das Firmenjubiläum

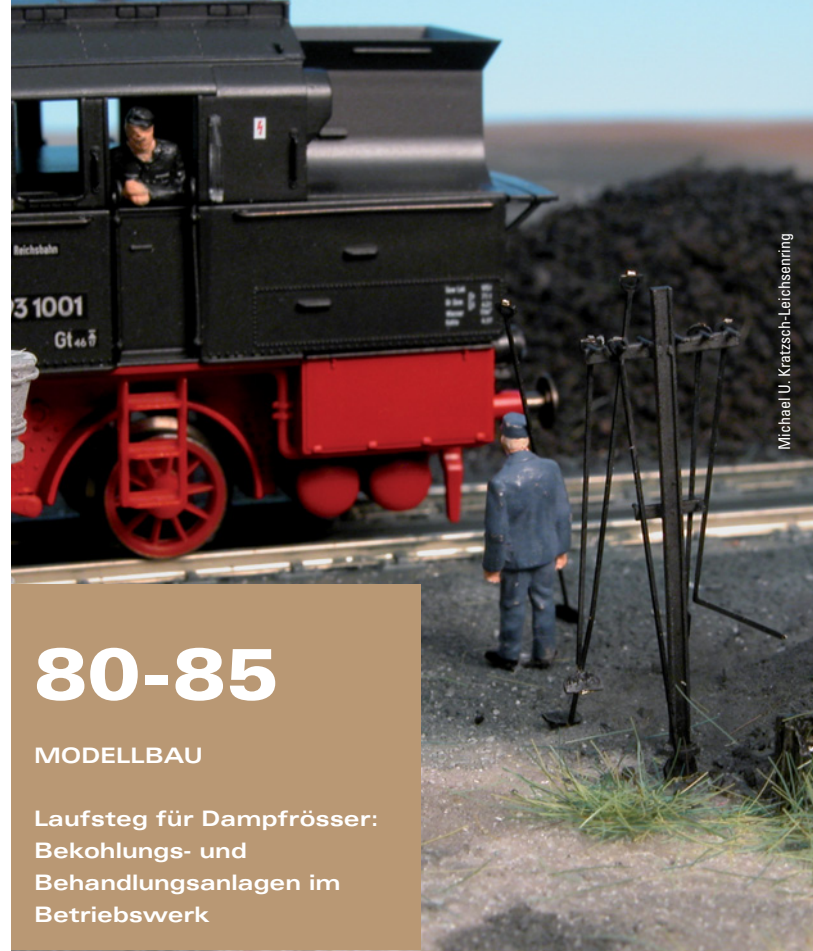
59 MODELL

Schlussprint für den Marathon Man: Der F-Zug Gambrinus – Teil 2

40-45

ROCO NEUHEITEN

Das Y der Eisenbahn-
geschichte



80-85

MODELLBAU

Laufsteg für Dampffröscher:
Bekohlungs- und
Behandlungsanlagen im
Betriebswerk

65 FLEISCHMANN NEUHEITEN

Lok für kurze Wege: Die BR 65 von Fleischmann

68 FLEISCHMANN NEUHEITEN

Hoch hinauf mit den neuen Zahnradzügen von Fleischmann

71 TIPPS & TRICKS

Räucherware: Fleischmanns Heizkesselwagen für Wechselstromer

73 TIPPS & TRICKS

Erntezeit: Getreidefelder im Spätsommer

75 VITRINE

Fleischmann-Exportmodelle aus den Niederlanden und Belgien

80 MODELLBAU

Laufsteg für Dampffröscher: Bekohlungsanlagen im Bw

86 MODELLBAU

Kannstehaben: In 21 Tagen zur Modellbahnanlage

88 GLEISPLANUNG

Wir verstehen nur Bahnhof

94 BAHNHOFSPORTRÄT

Deutschlands Grünster steht in Darmstadt

98 VORSCHAU

98 IMPRESSUM

Einem Teil unserer Auflage (Abonnements)
liegt ein Poster der Marke Roco bei.

LESERBRIEFE

Zu Heft 1/2011, „Ihr Lichterlein brennet“ – Seite 63

Auch ich fahre schon 30 Jahre überwiegend mit rollendem Material von Roco, meine alten Loks – umgerüstet auf Glockenankermotoren – laufen immer noch seidenweich. Ein Ärgernis ist die Lokbeleuchtung. Die alten Loks haben noch 12-Volt-Sockelbirnchen, Ersatz dafür gibt es von Roco nicht mehr. Die neueren Loks sind mit 16-Volt-Drahtlampen bestückt. Das mag im Digitalbetrieb Sinn machen, im Analogbetrieb, 12 Volt, ist bei Normaltempo nichts zu sehen. Ein Umrüsten auf 12-Volt-Drahtbirnchen ist zwar möglich, aber nicht immer einfach. Absolut unverständlich ist für mich, dass Roco immer noch neue Loks – und auch Steuerwagen – auf den Markt bringt, die mit Glühbirnen bestückt sind. Ist es wirklich so schwierig, Loks mit einem ordentlichen, flackerfreien LED-Licht auf den Markt zu bringen?

Roderich Schertler, Bregenz

Anm. d. Redaktion: Wir haben nachgefragt. So ganz trivial ist die Umrüstung auf LED nicht, da sie sich bis auf Platinen-Ebene in die Konstruktion der Lok auswirkt. Nichtsdestotrotz treibt Roco Schritt für Schritt die Auslieferung LED-bestückter Loks voran – momentan das prominenteste Beispiel sicherlich die Baureihe 10, die unser aktuelles Titelbild zielt. Oder Fleischmann-seitig die BR 94 auf dem Titel unseres Hefts 1/2009. Zur Umrüstung auf 12-Volt-Drahtbirnchen: Den Basteltipp dazu gibt es in einem der nächsten beiden Hefte. Unser Autor arbeitet bereits daran.

Zu Heft 1/2011, „Mehr Fahrspaß mit PluX und Sound“ – Seite 88

Plux-Schnittstellen sind schön und gut. Der in Roco-AC-Loks eingebaute Zimo-Decoder ist es jedoch nicht. Für den AC-Analog-Betrieb ist der Zimo-Decoder unbrauchbar: Ruckeln, ständiger Wechsel der Geschwindigkeit – Lok mit Zug. Eine Qualitätskontrolle gibt es offenbar weder bei Roco noch bei Zimo.

Hans Joachim Ollzok, Ingolstadt

Anm. d. Redaktion: Wir haben im Roco-Service nachgefragt. Sollten weitere Leser mit einer Roco-AC-Lok die von Herrn Ollzok beschriebenen Qualitätsmängel bei ihrer Lok feststellen: Ein Update der Software behebt den Fehler. Betroffene Kunden mögen sich bitte an den Roco-Kundendienst (siehe Rufnummern Seite 98) für die Beseitigung der Störung wenden. Nach einem Software-Update läuft die betroffene Lok fehlerfrei.

Zu Heft 1/2011, „Liebe zum Detail in H0 und N“ – Seite 13

Auf Seite 13 verweisen Sie mit Angabe der Art.-Nr. 520902 und 520952 von Fleischmann auf die DR-Ost-Variante der beiden Rungenwagen Bauart R. Ich weiß nicht, wer jenseits von Brocken und Thüringer Wald die Mär in die Welt gesetzt hat, dass die Deutsche Reichsbahn auf dem Gebiet der SBZ (Sowjetischen Besatzungszone) von 1945 – 1949, der ehemaligen DDR von 1949 – 1990 und auf dem Gebiet der BRD von 1990 – 1993 jemals die Bezeichnung DR-Ost oder DR ost oder ähnliches geführt hat. Die DR-Ost existierte nur in den von der Wehrmacht besetzten Gebieten der ehemaligen Sowjetunion während des 2. Weltkrieges ab dem 1.12.42 als GVD Osten Warschau (Generalverkehrsdirection Osten). Sie gliederte sich in die RVD (Reichsverkehrsdirektionen) Riga, Minsk, Kiew, Dnepropetrowsk und Rostow (nur vom 5.9.-22.11.42). Sie unterstand, wie im 1. Weltkrieg die MGD (Militäreisenbahngeneraldirektion) und die zugehörigen MED (Militäreisenbahndirektionen) der Armeeführung (1. WK OHL, 2. WK OKW). Alle der GVD zugeteilten Lokomotiven erhielten die Aufschrift DR-Ost.

Andreas Heinecke, Dresden

Anm. d. Redaktion: Wir haben den Autor um eine Stellungnahme gebeten. Hier seine Antwort: „Sehr geehrter Herr Heinecke, vielen Dank für Ihren vollkommen berechtigten Hinweis. Da hat mir wohl die Hektik vor der Spielwarenmesse einen kleinen Streich gespielt. DR-Ost ist natürlich für die hier benannten Fahr-

zeuge nicht zutreffend. Korrekt wäre im Beitrag die Bezeichnung DR-Epoche-III-Variante gewesen. Ich danke Ihnen auch für die ausführliche Erläuterung der Feinheiten über die Loks mit der Aufschrift DR-Ost, die sicherlich für einige unserer Leser sehr interessant sein dürften.“

Zu Heft 1/2011, „Mein schönstes Zugfoto“ – Seite 8

Zugegeben die „Lok auf Abwegen“ von Herrn Wallinger löste auch bei mir ein Lächeln aus. Dieses Missgeschick ist mir auch schon des Öfteren passiert – Gott sei Dank nur auf meiner Anlage und nicht im Realen. Allerdings schreiben Sie „Die Aufnahme ist ungefähr ein viertel Jahrhundert alt – eine echte Rarität also!“ Na ja das wäre dann dem zu Folge mindestens 1986!!! Wenn man sich die 364 aber genauer anschaut, erkennt man(n) den DB AG-Keks. Diesen gab es aber erst mit der Zusammenführung der DR und DB im Jahre 1994 – Fleischmann hatte damals zu diesem Anlass sogar einen Sonderwagen herausgebracht. Also so alt scheint das Foto dann wohl doch nicht zu sein. Aber auf jeden Fall lustig ist es schon, und ich hätte es auch zu meinem schönsten Zugfoto gemacht. Danke an die Redaktion und den Fotografen.

Michael Hobel

Anm. d. Redaktion: Danke auch für Ihren Hinweis – und Schwamm drüber. Wir merken das ja alle selbst, wie schwer es uns oft fällt, einzuschätzen, wie lange etwas her ist. Was, schon so lange? Mir kommt es vor als wär's gestern gewesen ... Das war sicher kein böse Absicht des Lesers, sondern einfach menschlich, wie das Leben halt so spielt. Danke für Ihr Verständnis.

Modelleisenbahn report allgemein

Das Heft gefällt mir sehr gut, so auch der Preis. Sehr angenehm sind die wenigen Anzeigen im Vergleich zu anderen Zeitschriften. Ich wünsche mir Artikel über den Einsatz von LEDs. Allgemeine Anwendungen, Einsatz in Fahrzeugen, Umbau von Autos, Feuerwehr blinkende

Blaulichter. Einsatz von Faller-Produkten. Wenn mir noch was einfällt, melde ich mich wieder.

Hans-Jürgen Wendt,
Villingen-Schwenningen

Anm. d. Redaktion: Danke für die Anregung. Interessant für uns sind natürlich auch immer Anlagenthemen an der Schnittstelle Auto-Schiene – Stichwort Faller Car System und intermodale Verkehre. Leser, die dazu etwas gebaut haben: Sehen lassen!

Ich wünsche mir mehr Gleispläne in Ihrem Modelleisenbahnreport. Gleispläne und -vorschläge sind nicht nur für den Neuaufbau hilfreich, sie geben auch Anregungen für einen Umbau oder für eine Erweiterung.

Manfred Mader, Berlin

Anm. d. Redaktion: Mal sehen, was sich machen lässt ;-)

Modellpolitik allgemein

Plant Fleischmann am Kunden vorbei? Es kommt die neue P 6 in H0 im Preußenlook sowie in zwei geklauten Varianten, die in Deutschland kaum interessant sind. Die meisten Modellbahner fahren aber DRG oder DB schwarz-rot. Bis die 37 also kommt, müssen sie länger warten, obwohl sicherlich die Mehrheit Reichsbahn fährt – schade. Das zweite zu bemängelnde: Man nehme die alte ELB-Zahnradlok, lackiere sie auf Reichsbahn und schon hat man im alten Maßstab 1:82 eine Reichsbahn E 69.

Dr. Karl-Günter Kirsch, Bernkastel-Kues

Letzte Woche konnte ich endlich die heiß ersehnte BR 10 mit dynamischem Dampfstoß und Sound bei meinem Händler abholen. Zu Hause angekommen, gab es aber schon die erste Ernüchterung: Die Verpackung in der die Lok ausgeliefert wird, ist schlicht eine Frechheit! Eine Lok zum Preis von fast 600,00 Euro in einer derart billigen Verpackung auszuliefern, sollte nicht dem Stile des Hauses Roco entsprechen. Gerne würde ich mir einmal von einem Roco-Mitarbeiter zeigen lassen, wie man die Lok in diese, aus über zehn Einzelteilen bestehende – diverse Schaumgummi-klötzchen noch nicht mitgezählt – Verpackung hinein- und herausbekommen soll, ohne dass ich dabei die Lok beschädige. Und mit nur einem Folienstreifen die gesamte Lok aus der Verpackung zu ziehen, ist auch annähernd unmöglich. Einige Mitbewerber im Modellbahnsegment machen das sehr viel besser! Nun zu einem weiteren Problem. In der Bedienungsanleitung steht, dass man den Rauchöltank mit maximal 12 Milliliter Rauchdestillat befüllen darf. Da mir diese Menge beim Erstbefül-

len schon relativ viel vorkam, habe ich „nur“ 4 Millimeter eingefüllt, mit dem Resultat, dass das Öl überlief und nun die ganze Lok „versaut“ ist. Ebenso fuhr ich, da ich den Überlauf nicht gleich bemerkte, einige Zentimeter durch die Rauchölpfütze die sich unter der Lok gesammelt hatte, so dass auch die Gummis auf den Antriebsrädern verölt wurden und nun nur noch schlechte Traktion haben. Gerne wünsche ich, dass dieser Text in ihren Leserbriefen veröffentlicht wird.

Harald Kern

Anm. d. Redaktion: Sehr geehrter Herr Kern, wir haben uns im Hause Roco kundig gemacht. An der Verpackung scheiden sich offenbar etwas die Geister – unser Autor, der die Lok auf Testfahrt schickte (Seite 34), beschreibt sie mit den Worten „auf den ersten Blick ungeohnt, aber sehr praktisch“ Schauverpackung oder optimaler Transportschutz – dies verlangt immer etwas nach der Quadratur des Kreises seitens der Verpackungsdesigner. Bei der BR 10 hat sich Roco, auch eingedenk des sehr schweren Tenders, für möglichst hohe Sicherheit gegen eventuelle Schäden auf dem Transportweg entschieden – auch wenn zugegebenermaßen damit der Show-Effekt bei der Verpackung dieser Lok etwas auf der Strecke bleibt. Zur Befüllung des Rauchöltanks wurde zwischenzeitlich die Händlerschaft informiert: Die Angabe 12 Milliliter in der Bedienungsanleitung ist nicht korrekt, es müsste 1,2 Milliliter heißen. Das Unternehmen bedauert das vergessene Komma.

Ihre Meinung zählt!



Schreiben Sie uns Ihre Meinung zum aktuellen Heft an leserbriefe@modelleisenbahn-report.com. Wir freuen uns auch über Themenanregungen für zukünftige Ausgaben unter redaktion@modelleisenbahn-report.com.

Sollten Sie Fax oder Brief bevorzugen: Die vollständige Anschrift der Redaktion finden Sie im Impressum auf Seite 98. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Weitere Service-Nummern und Kontaktadressen finden Sie auf Seite 98.



Viessmann



Westernhäuser Ensemble

38501 Hotels
38502 Sheriff's Office
38504 Marshall
38506 Saloon
38508 Bank

Westernhäuser Ensemble

Je 3 Kunststoffbausätze im Set. H0 1:87

Bei Ihrem Fachhändler



NEU
HEITEN
2011



Der Wilde Westen **eMotion** Bewegte Welt

Nostalgieserie „Der Wilde Westen“. Bausätze passend zu den Cowboys aus der Serie eMotion von Viessmann.

www.viessmann-modell.de
Viessmann Modellspielwaren GmbH, Am Bahnhof 1, 35116 Hatzfeld

Mein schönstes Zugfoto!

LESERWETTBEWERB



Pleiten, Pech und Pannen

Da ist ja schon wieder eine übers Ziel hinausgeschossen ... Unser Gewinnerfoto aus Heft 1/2011 war scheinbar für Sie der Anlass, in Ihren Fotoalben zu kramen: Zahlreiche ähnliche auf ein Foto gebannte Lok-Abstürze trafen in den vergangenen Wochen in unserem E-Mail-Postfach ein. Mit der Lok von Hans-Peter Schinkowitsch möchten wir die Serie von Pleiten, Pech und Pannen abschließen. Wir hoffen, dass unser Leser bei der „neuen Berglokomotive“, wie er die Rangierlok der ÖBB-Baureihe 2070 titulierte, nicht nachgeholfen hat, um so an den Fachhändler-Gutschein zu kommen. Sei's drum. Wir gratulieren trotzdem!

Möchten auch Sie einen Gutschein im Wert von 75 Euro gewinnen?

Dann bewerben Sie sich mit Ihrem Lieblingsfoto bei uns. Egal ob Vorbild oder Modell – Hauptsache skurril, einzigartig oder einfach nur wunderschön. Schicken Sie uns Ihr Foto per Mail an redaktion@modelleisenbahn-report.com (Stichwort „Mein schönstes Zugfoto!“). Das Foto sollte eine Mindestgröße von 1.200 mal 1.500 Pixel haben. Jedes in dieser Rubrik im Heft veröffentlichte Leserfoto belohnen wir mit einem Gutschein über 75 Euro, den Sie bei Ihrem Fachhändler einlösen können.

Anzeige



MODELLEISENBAHNEN

RAINER MODELLBAHNEN - A-6020 INNSBRUCK - Amraser Str. 73 - Rudolf Greinz-Str. 1

www.modellbahn.at

rainer@modellbahn.at tel.: 0043 (0)512 393397

DIGITAL-INFOTAGE

im Sommer 2011

Keine Sommerpause für die Digitalexperten von Roco und Fleischmann: In den Monaten Mai, Juni und Juli sind sie wieder mit Tipps und Tricks zur digitalen Modelleisenbahntechnik auf Tour. Eine ständig aktualisierte Terminliste der Digital-Infotage finden Sie auf www.roco.cc und www.fleischmann.de.

VERANSTALTUNGEN

11. Mai

Hofer Lokschuppen
Bahnhofstraße 25
D-95028 Hof/Saale

12. Mai

Saalfelder Lokschuppen
Bahnhofstraße 10
D-07318 Saalfeld

13. Mai

In der City
Mönchelstraße 23
D-99867 Gotha

17. Mai

C. A. Schieck
Auerhammerstraße 1
D-08280 Aue

18. Mai

Modellbahn Liebscher
Kohlenstraße 10
D-01705 Freital-Burgk

24. Mai

Modellbahn Pietsch GmbH
Prühßstraße 34
D-12105 Berlin

25. Mai

Modellbahn Sachse
Planitzstraße 9
D-12621 Berlin

26. Mai

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
D-10589 Berlin-Charlottenburg

28. Mai

Modellbau und Hobby Center
Rosenthalstraße
D-99423 Weimar

30. Mai

Bahn & Auto
Magdeburger Allee 149
D-99086 Erfurt

31. Mai

Modellbahnen Modellautos Basteln
Schopperstraße 31
D-07937 Zeulenroda

1. Juni

Modellbahn Fachmarkt GmbH
Neundorfer Straße 145
D-08523 Plauen

8. Juni

Eisenbahn- und Modellbau Königeter
Poststraße 44
D-71032 Böblingen

9. Juni

Franz Eberl GmbH
Gaildorfer Straße 28
D-74564 Crailsheim

15. Juni

B & T Modellspielwaren GbR
Gladbacher Straße 29
D-41836 Hückelhoven

16. Juni

De Tombe Speelgoed
De Kempenaerstraat 77
NL-2341 GJ Oegstgeest

17. Juni

Huider Modeltreinen
Stationsplein 35
NL-1793 WD Heerhugowaard

20. Juni

Rene Muilwijk Modelbouw
Langendijk 89
NL-4201 CG Gorinchem

21. Juni

V.O.F. Steven Volp Modelbouw
Krommestraat 25/29
NL-3811 CA Amersfoort

22. Juni

V.O.F. Wentink
Loseweg 39
NL-7315 BB Apeldoorn

23. Juni

Wentink Treinenhuis Modelbouw
Steenstraat 20
NL-6828 CK Arnhem

28. Juni

Modell-Eisenbahnen
Traunsteinerstraße 4
D-83352 Altenmarkt

29. Juni

Gleis-11 GmbH Modellbahnen
Bayerstraße 16b
D-80335 München

30. Juni

Heiss – Spiel – Hobby – Freizeit
Museumstraße 6
A-6020 Innsbruck

1. Juli

Euro-Spielzeugmarkt
Sägewerkstraße 18
D-83395 Freilassing

ACHTUNG, RÜHRT EUCH!



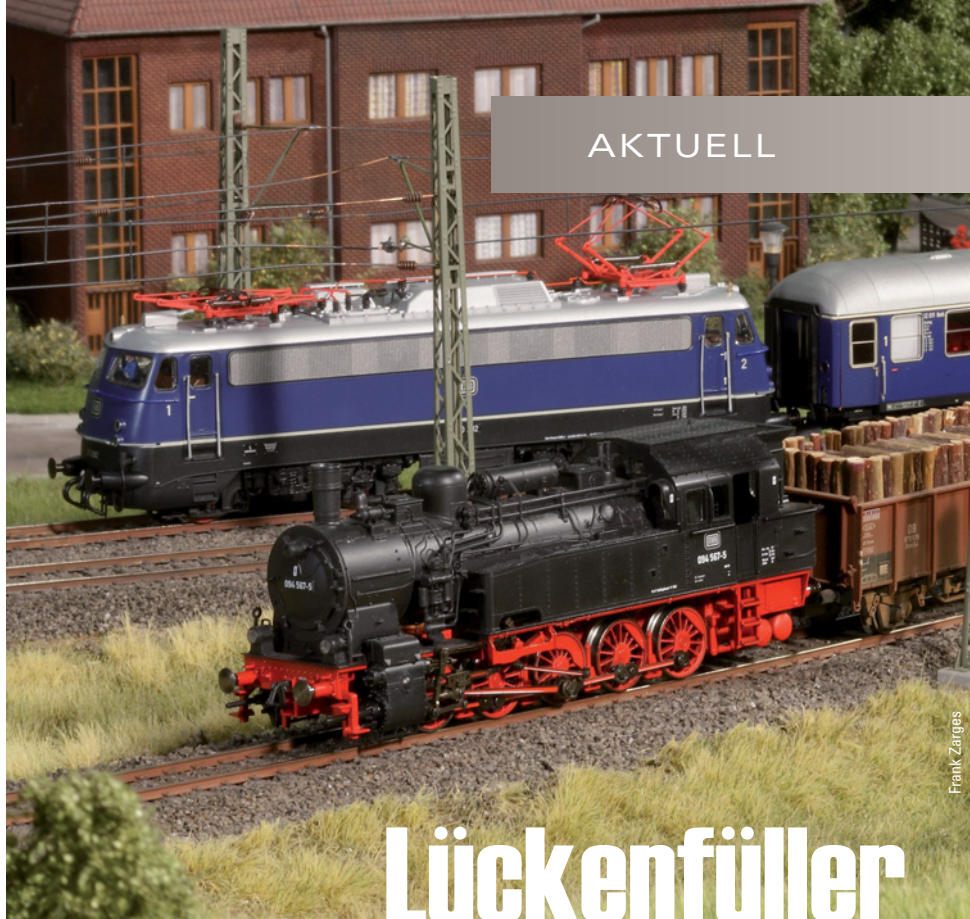
Seit Oktober 2007 hat der Modellhersteller Herpa den Vertrieb der Roco-Minitanks übernommen. Die Minitanks-Collection ist inzwischen auf mehr als 200 Miniaturmodelle angewachsen. Mit den kleinen Kunststoff-Militärmodellen hat in den 60er-Jahren bei Roco alles angefangen, ehe erst viele Jahre später die ersten Modelleisenbahnen im Sortiment dazu kamen. Die Minitanks fanden schnell einen großen Freundeskreis, der sich über ganz Europa und sogar Übersee erstreckte.

„Wir haben zusammen mit der Modelleisenbahn GmbH nach der Übernahme des Vertriebs das komplette Programm überarbeitet“, so Herpa-Produktmanager Matthias Wolff. „Dabei wurden Formen neu geordnet, teilweise repariert und dann wieder für die Produktion zusammengestellt, alte Formen reaktiviert und aktualisiert sowie neu investiert.“

Jetzt sind wieder rund 200 Modelle der Militärserie lieferbar. Als Neuheit erscheinen unter anderem der Mercedes-Benz Zetros mit Pritsche und Plane in der Farbgebung der Bundeswehr und der sowjetische GAZ 69. Beide sind ab Juni 2011 lieferbar. Die Modelle der Minitanks-Serie sind nicht nur für Militärfans interessant. Sie eignen sich auch ideal als Ladegut für Modelleisenbahner. Auf ihre Kosten kommen auch Oldtimerfans, die sich über die Wiederauflage alter Formen des Fahrzeugherstellers Henschel oder historischer Feuerwehr-Fahrzeuge freuen können.



AKTUELL



Frank Zarges

Lückenfüller



In Ausgabe 2/2010 des Modelleisenbahn report haben wir mit vielen schönen Bildern den Bau unserer Leseranlage Kleinbergheim abgeschlossen. In der Ausgabe 4/2009 war die Innovation der vollfunktionsfähigen Roco-Teleskophaubenwagen eines der Themen. Sollen wir noch weiter zurückschauen? In der Ausgabe 3/2007 sind wir mit dem südafrikanischen Blue Train auf die Reise gegangen. Sie haben eine dieser Ausgaben verpasst? Oder Sie sind erst jetzt zum Modelleisenbahner geworden und möchten nun Ihre Wissenslücken schließen? Kein Problem. Im In-

ternet können Sie sich den Modelleisenbahn report als PDF herunterladen. Auf der Seite www.modelleisenbahn-report.com stehen die bisherigen Ausgaben des report – zurück bis zur Ausgabe 3/2007 – zum Download bereit. Und das Beste: Sie müssen nicht die Katze im Sack kaufen. Zu jedem Heft können Sie noch vor dem Download das Inhaltsverzeichnis einsehen.

Die PDF-Ausgaben kosten jeweils 4,50 Euro. Die Abrechnung erfolgt bequem über ClickandBuy.



ERNTENZEIT

Jetzt Ernte einfahren: Die Herpa Traktoren und Zubehör im Maßstab 1:87 und 1:160 bestechen durch viele Funktionen und Details, die sie zu einem Hightech Modell machen. Neu im Programm: der Deutz 40 L - ein Klassiker aus den Jahren 1958 bis 1965 jetzt im Maßstab 1:87 und 1:160. Diese und mehr Modelle für Ihre Modelleisenbahn im Handel, oder unter

www.herpa.de/modellbahner

Herpa Miniaturmodelle GmbH
D-90599 Dietershofen
Phone: +49(0)9824/951-00
www.herpa.de

Lok-Dankeschön

Versprochen ist versprochen. Und weil das so ist, hat unsere Glücksfee drei Gewinner aus den über 300 Teilnehmern an unserer Leserumfrage gezogen.

AKTUELL



Eine Diesellok BR 221 in Spurweite N von Fleischmann geht als Dankeschön an Mona und Klaus Weickert nach Solingen. Die beiden basteln im Moment an einer Epoche-IV-Anlage. Klaus Weickert ist für die Technik zuständig, seine Frau ist die Herrin über Wald, Wiesen und Gebirge – darum gibt es auch so viel davon auf der Anlage.

Unser zweiter Gewinner, Rolf Kramer aus Bad Salzufflen, wiederum hat sich ganz den Epochen I und II verschrieben. Seit 15 Jahren baut er schon an seinem eigenen Flusstal mit Weinbergen – der Gedanke ans Rheintal liegt nahe – und dem kleinen Hafenstädtchen in der Norddeutschen Tiefebene. Der schöpferischen Freiheit sei Dank, wird diese Wegstrecke für seine neue BR 76 von Fleischmann nur ein Katzensprung sein. Das dritte Modell, eine Rh 1141 der ÖBB von Roco, bleibt seinem Heimatland Österreich treu: Sein neuer Besitzer ist Martin

Pickem aus Götzendorf an der Leitha. Martin Pickem hat im Moment zwar keinen Platz für eine eigene Anlage, weiß aber ganz genau, wie diese aussehen wird, sobald er die Gelegenheit zum Bauen hat: Einen Hauptbahnhof mit Verschubbahnhof, einen Nebenbahnhof und einen Schattenbahnhof wird es geben ebenso wie eine Stadt, ein kleines Dorf und Berge – allesamt österreichisch, versteht sich. Wir wünschen allen Dreien allzeit gute Fahrt!



Anzeige



Schmidt

Roco

Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos

... und mehr!



45000 Artikel • 90 Hersteller

Ständig mehr als 1200 Angebote in unseren jeweils aktuellen Sonder- und Infolisten.

Bitte kostenlose Information anfordern (Spurweite angeben).

Wir sind **der**

Roco

+

FLEISCHMANN

Spezialist ...

...und bekannt für günstige Preise, Zuverlässigkeit, guten Service und Fachberatung.

Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/9305-15 oder -16 • Fax 02742/3070

E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de

Blaumacher

Bislang waren deutsche Großraum-Güterwagen immer braun oder rot – bis die VTG mit blauen Sattelboden-Selbstentladewagen eine neue Farbe ins Spiel brachte. Diese nimmt Fleischmann nun im Maßstab 1:160 auf.

Text und Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Die zum Transport von Kohle, Erz oder auch Sand eingesetzten Selbstentladewagen waren bis vor wenigen Jahren trotz Privatisierung fast ausschließlich Bestandteil des DB/DB AG-Wagenparks. Der Grund dafür liegt darin, dass im Gegensatz zu Kessel- oder Containertragwagen Fahrzeuge für Montan- und Baustoffverkehre traditionell im Eigentum der jeweiligen Staatsbahnen standen. Privatbahnen konnten solche Typen nur nutzen, wenn sie diese aus dem Ausland anmieteten beziehungsweise ankauften. Von daher war auch das Erscheinungsbild der Wagen relativ einheitlich, denn es entsprach den Lackierungsrichtlinien der jeweils früheren Staatsbahn.

Mit seinem auf der Messe Transport und Logistik in München 2007 vorgestellten Muster ging die Hamburger VTG neue Wege: Nicht nur, dass der bislang auf Kesselwagen spezialisierte Waggonvermieter plötzlich zum Vollsortimenter mit verschiedensten Fahrzeugtypen avancierte. Durch die Lackierung in den VTG-Hausfarben wurde das Bild der schwe-



Ohne Ladung ist die gelungene Innengestaltung der auch leer gut laufenden Modelle erkennbar

ren Güterzüge plötzlich bunter. Zuvor sorgten nur die blau-gelben Fal(n)s der polnischen Staatsbahn PKP oder grüne der belgischen B-Cargo im grenzüberschreitenden Verkehr für etwas Aufsehen. Diese gab es übrigens auch als Fleischmann-Modelle. Vereinzelt sind sie noch im Fachhandel zu finden.

Spur-N-Farbtupfer

Die aktuelle Fleischmann-Version der Falns-Wagen gibt die derzeit bei der Kölner Privatbahn HGK laufenden Vorbilder sehr gut wieder. Aufgrund der Laufzeit des zwischen HGK (Kölner Häfen und Güterverkehr) und VTG geschlossenen Mietvertrages zielt die Waggons neben dem obligatorischen Anschriftenfeld zusätzlich das rot-weiße Logo der Privatbahn. Beides ist gestochen scharf gedruckt. Die Laderaumgestaltung entspricht, von kleinen konstruktionsbedingten Kompromissen der Bodengruppe abgesehen, ebenfalls absolut dem Vorbild und lädt zur umgehenden Beladung ein.

Beim Anfassen der filigranen Modelle sollte man unbedingt auf die mitigen Trittstufen achten, damit diese nicht versehentlich abgebrochen werden. Wer das von einigen Versionen bekannte Handrad auf der Bühne vermisst, dem sei gesagt, dass die Entladeklappen der VTG-Wagen nicht mechanisch von Hand, sondern über eine elektropneumatische Steuerung bedient werden. Die Schaltknöpfe dafür befinden sich seitlich zwischen den Klappen. Für einen sicheren Zusammenhalt im Zugverband sorgen die bewährten Klauenkupplungen.

Das Set mit der Art.-Nr. 852307 besteht aus zwei blauen Großraum-Selbstentladewagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern sowie Epoche-VI-Anschriften und kostet UVP 55,90 Euro. Wer für das Set eine passende Lok sucht, wird bei Fleischmann mit der BR 145 in der HGK-Version (ex Art.-Nr. 817320) fündig.



Zu wichtigen Nutzern der VTG-Wagen zählt die HGK, welche damit Ganzzüge zum Transport von Quarzsand bildet. Hier ist der Entlademechanismus gut erkennbar



Für einiges Aufsehen sorgte 2007 der Einstieg des Kesselwagenspezialisten VTG ins Vermietgeschäft mit Selbstentladewagen

Gute Nacht!

Jetzt wird es für Reisende in 1:87 gemütlich: Die neukonstruierten H0-Schlafwagen T2S von Roco machen nächtliches Reisen komfortabel. Die Wagen der Gattung WLABsmh 166 aus den Epochen III bis IV sind ab sofort in vielen Ländervarianten erhältlich.

ROCO NEUHEITEN



Das Kürzel T2S steht für Internationalität in Sachen Reisezugverkehr. So verwundert es nicht, dass Roco die Schlafwagen als individuelle Varianten der DB, DSB, ÖBB, SBB, NS, CFR und FS umsetzt. Die einzelnen Modelle weisen vorbildgerecht ländertypische Bauartunterschiede auf. Dazu gehören verschiedene Fensterarten und -aufteilungen sowie unterschiedliche Lüfter im Bereich der Dächer.

Die Schweizerische Waggonfabrik in Schlieren hat in den 1970er-Jahren insgesamt 61 T2S-Schlafwagen gebaut, davon wurden 15 Fahrzeuge bei der DB eingestellt, die bis 1995 dem internationalen Schlafwagenpool angehörten. In diesem Pool waren Wagen zusammengefasst, die je nach Bedarf den Bahngesellschaften der Beteiligungsländer, darunter Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Österreich, Russland und Spanien, zur Verfügung gestellt wurden. Für ein einheitliches Erscheinungsbild erhielten die Wagen des Schlafwagenpools allesamt das Logo TEN (Trans Euro Nacht) und wurden in Kobaltblau lackiert. Einzige Ausnahme: Die Wagen, die bei der DB eingestellt waren. Sie behielten zunächst das damals DB-übliche Purpurrot, bis auch sie in den 1980er-Jahren ihr Farbleid in Kobaltblau wechselten.

Neben den zahlreichen Ländervarianten hat Roco auch die T2S-Wagen der DB mit ihren zwei verschiedenen Lackierungen in hochdetaillierte H0-Modelle umgesetzt. Die purpurrote Version trägt die Art.-Nr. 64750, das kobaltblaue Gegenstück die Art.-Nr. 64751. Beide Modelle haben eine Länge über Puffer von 30,3 Zentimetern, sind für Innenbeleuchtung vorbereitet und kosten UVP 58,90 Euro.

Traute Zweisamkeit

Privatsphäre in einem Schlafwagen – geht das? Ja, in den Wagen vom Typ T2S. Jeweils nur zwei Personen finden in den insgesamt 17 Abteilen eines Wagens Platz. Tagsüber machen es sich die Reisenden in den Sitzpolstern bequem. Sobald das Sandmännchen ans Abteilstfenster klopft, lassen sich die Sitze in zwei übereinanderliegende Betten umwandeln. Wer auf eine extra Portion Komfort Wert legt, bucht gleich zwei Schlafwagenabteile, klappt die Zwischenwände auseinander und bekommt fast schon eine kleine Suite. Abstriche müssen dagegen in Sachen Sanitärräume gemacht werden. Die zwei einzigen Toiletten befinden sich am Wagenende und werden von allen Reisenden des Waggons genutzt.

FRISCH GESCHLÜPFT: DER EIERKOPF VON ROCO

Fotos: Otto Humbach



Die Formneuheit wurde schon sehnsüchtig erwartet, jetzt ist sie endlich im Handel erhältlich: der VT 12.5 alias Eierkopf in H0 von Roco. Den dreiteiligen Diesellokomotivzug gibt es als Gleichstromvariante mit Sound (Art.-Nr. 63131, 424 Euro UVP) und ohne Sound (Art.-Nr. 63130, 299 Euro UVP). In Kürze wird auch das Wechselstrommodell mit Sound (Art.-Nr. 69131, 424 Euro UVP) ausgeliefert. Wie Sie sicherlich wissen, beschleunigte die Baureihe VT 12.5 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern den Städteschnellverkehr im nicht-elektrifizierten Norden der noch jungen Bundesrepublik. Haben Sie nicht mehr alle Details aus der Geschichte des VT 12.5 im Kopf? Dann blättern Sie einfach zurück in den Modelleisenbahn report 4/2010. Falls Sie die Printausgabe nicht mehr zur Hand haben, können Sie sich ein kostenpflichtiges PDF des gesamten Heftes auf www.modelleisenbahn-report.com herunterladen.

ROCO NEUHEITEN



Ein Grüezi aus der Schweiz

ROCO NEUHEITEN

Roco bringt drei H0-Loks der SBB in den Handel, die typisch für die schweizerische Bahngesellschaft sind und markante Merkmale tragen. Werfen wir einen Blick in das Schweiz-Regal Ihres Modellbahnfachhändlers

Wir starten in der Epoche III und dort mit einer E-Lok der Reihe Ae 4/6, genauer mit dem Modell der Ae 4/6 10804. Die grüne Lok im Betriebszustand der 1950er-Jahre war auf der Gotthard-Bahn zuhause und dort meist vor Personenzügen anzutreffen. Die Lokserie mit der Achsfolge (1A)Bo(A1) wurde rund 40 Jahre lang eingesetzt, dann war sprichwörtlich der Zug abgefahren. Wegen ihres relativ lauten Antriebs musterte die SBB die Loks aus. Doch keine Sorge, Roco hat die Lautstärke der Loks nicht vorbildgerecht umgesetzt! Das H0-Modell trägt in der Gleichstromversion die Art.-Nr. 62641 und kostet UVP 199 Euro. Als Wechselstrommodell (Art.-Nr. 68641) kostet es 239 Euro. Beide Modelle sind mit Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild ausgestattet, haben drei angetriebene Achsen und zwei Haftreifen.

Art.-Nr.: 62641/68641



Wir machen einen großen Schritt entlang des Regals Ihres Fachhändlers und landen in der Epoche V. Hier reiht sich ab sofort die E-Lok Ae 6/6 11415 der SBB als H0-Modell ein. Die Lok mit der Achsfolge Co'Co' ist eine von 120 Universallokomotiven der Serie, von denen einige Exemplare als Kantonslokomotiven bezeichnet werden. 25 der Loks tragen nämlich das Wappen eines der Schweizer Kantone. So auch unser Roco-Modell: Es hat das Thurgauer Wappen auf dem Lokkasten. Das Modell bildet den Betriebszustand der 1990er-Jahre ab, besitzt vier angetriebene Achsen und zwei Haftreifen. Es kostet als Gleichstrommodell (Art.-Nr. 62636) UVP 194 Euro und als Wechselstrommodell (Art.-Nr. 68636) UVP 234 Euro.

Art.-Nr.: 62636/68636



Die letzte Lok in unserem Schweizer-Bunde ist eine Lok der SBB-Cargo. Die E-Lok Ae 610 ähnelt auf den ersten Blick kaum ihrer Vorgängerin in unserem Rundgang. Doch unter der SBB-Cargo-Lackierung schlummert der Kern einer Ae 6/6. Im Jahr 1999 wurden alle Ae 6/6 der SBB der Division Güterverkehr, kurz SBB-Cargo, zugeteilt. Seit 2007 tragen sie auch die typische rot-blaue Cargo-Lackierung sowie die UIC-genormte Baureihennummer 610. Roco bringt nun das Modell der Ae 610 489-7 mit dem Wappen von Airolo, einem Dorf im Bezirk Leventina des Kantons Tessin, in den Handel. Das Modell besitzt vier angetriebene Achsen, zwei Haftreifen und ist mit Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild ausgerüstet. Gleichstrombahner können sich auf das Modell mit der Art.-Nr. 62637 für UVP 194 Euro freuen, Wechselstrombahner werden mit der Art.-Nr. 68637 für UVP 234 Euro fündig.

Art.-Nr.: 62637/68637



Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
82194 Gröbenzell
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612

 Silhouette®

Der Link zur Natur:
miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Exklusive
Baummodelle
und Modell-Landschaftsbegrünung



Oliver Strüßer

NEUHEITEN

SETS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	SPUR	AUSFÜHRUNG
63130	Dieseltriebzug VT 12.5	DB	III	H0	FN
63131	Dieseltriebzug VT 12.5 mit Sound	DB	III	H0	FN

GLEICHSTROM-LOKS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	SPUR	AUSFÜHRUNG
62278	Dampflok BR 52	DRB	II	H0	F+B
62279	Dampflok BR 52 mit Sound	DRB	II	H0	F+B
62232	Dampflok BR 57	DR	IV	H0	F+B
62944	Diesellok BR 111 in Orange	DR	IV	H0	F+B
62190	Dampflok BR 10	DB	III	H0	FN
63230	Dampflok BR 98.3 Glaskasten	DB	III	H0	F+B
63346	Dampflok BR 01	DB	III	H0	F+B
62426	E-Lok BR 150	DB	IV	H0	F+B
62628	E-Lok BR 243	DB	IV	H0	F+B
62317	Dampflok BR 041	DB	IV	H0	F+B
62627	E-Lok BR 141	DB AG	IV	H0	F+B
62749	Diesellok BR 220 mit Dummy-Lok	DB	IV	H0	F+B
62862	Diesellok BR 232	DB AG	IV	H0	F+B
63853	E-Lok BR 111	DB	IV	H0	F+B
62863	Diesellok BR 232 mit Sound	DB AG	V	H0	F+B
62353	E-Lok BR 110.1	DB AG	V	H0	F+B
62945	Diesellok BR 203	DB	V	H0	F+B
68349	E-Lok BR 139	Lokomotion	V	H0	F+B
62789	Diesellok V 200	Prignitzer Eisenbahn	V	H0	F+B
62601	E-Lok Rh 1043	ÖBB	IV	H0	F+B
62651	E-Lok Rh 1245.5	ÖBB	IV	H0	F+B
62652	E-Lok Rh 1245.5 mit Sound	ÖBB	IV	H0	F+B
63837	E-Lok Rh 1141	ÖBB	IV	H0	F+B
63864	E-Lok Rh 1020	ÖBB	IV	H0	F+B
62357	E-Lok Rh 1116	ÖBB	VI	H0	F+B
62406	E-Lok Rh 1670	ÖBB	IV	H0	F+B

GLEICHSTROM-LOKS

62820	Diesellok Rh 2048	STLB	V	H0	F+B
63183	Dieseltriebwagen Tälesbahn	WEG	V	H0	F+B
62641	E-Lok Ae 4/6	SBB	III	H0	F+B
62636	E-Lok Ae 6/6	SBB	V	H0	F+B
62637	E-Lok Ae 610	SBB Cargo	V	H0	F+B
62895	Diesellok Serie 60 Prototyp	SNCB	III-IV	H0	FV
62896	Diesellok Serie 60 Prototyp mit Sound	SNCB	III-IV	H0	FV
62882	Diesellok Serie 900	CFL	V	H0	F+B
62799	Diesellok Serie 2400	NS	III	H0	F+B
62582	E-Lok Serie 1100 Botsneus	NS	IV	H0	F+B
62384	E-Lok E.432 Trifase	FS	III	H0	F+B
62602	E-Lok Rc5	SJ	IV	H0	F+B
36241	Diesellok M 62	Polska Rail	V	TT	F+B
62801	Diesellok T 334	ČSD	III	H0	F+B
36240	Diesellok T 679 mit Sound	ČSD	IV	TT	F+B
36262	Diesellok T 478.3 mit Sound	ČSD	IV	TT	FN
36252	Diesellok Serie 754 mit Sound	ČD	V	TT	FN
36254	Diesellok Serie 754 mit Sound	ZSR	V	TT	FN
62861	Diesellok TE 109	RZD	IV	H0	F+B
62808	Diesellok V36	MÁV	III	H0	F+B
62859	Diesellok TMY 106 Great Northern	TAB	V	H0	F+B

WECHSELSTROM-LOKS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	SPUR	AUSFÜHRUNG
68278	Dampflok BR 52	DRB	II	H0	F+B
68279	Dampflok BR 52 mit Sound	DRB	II	H0	F+B
69346	Dampflok BR 01	DB	III	H0	F+B
68426	E-Lok BR 150	DB	IV	H0	F+B
68627	E-Lok BR 141	DB AG	IV	H0	F+B
68628	E-Lok BR 243	DB	IV	H0	F+B
68749	Diesellok BR 220 mit Dummy-Lok	DB	IV	H0	F+B
68862	Diesellok BR 232	DB AG	IV	H0	F+B
69853	E-Lok BR 111	DB	IV	H0	F+B
68353	E-Lok BR 110.1	DB AG	V	H0	F+B
68863	Diesellok BR 232 mit Sound	DB AG	V	H0	F+B
68945	Diesellok BR 203	DB	V	H0	F+B
68349	E-Lok BR 139	Lokomotion	V	H0	F+B
68601	E-Lok Rh 1043	ÖBB	IV	H0	F+B
68652	E-Lok Rh 1245.5 mit Sound	ÖBB	IV	H0	F+B
69837	E-Lok Rh 1141	ÖBB	IV	H0	F+B
69864	E-Lok Rh 1020	ÖBB	IV	H0	F+B
68357	E-Lok Rh 1116	ÖBB	VI	H0	F+B
68406	E-Lok Rh 1670	ÖBB	IV	H0	F+B
68820	Diesellok Rh 2048	STLB	V	H0	F+B
69183	Dieseltriebwagen Tälesbahn	WEG	V	H0	F+B
68641	E-Lok Ae 4/6	SBB	III	H0	F+B
68636	E-Lok Ae 6/6	SBB	V	H0	F+B
68637	E-Lok Ae 610	SBB Cargo	V	H0	F+B
68895	Diesellok Serie 60 Prototyp	SNCB	III-IV	H0	FV
68896	Diesellok Serie 60 Prototyp mit Sound	SNCB	III-IV	H0	FV
68799	Diesellok Serie 2400	NS	III	H0	F+B
68582	E-Lok Serie 1100 Botsneus	NS	IV	H0	F+B
68384	E-Lok E.432 Trifase	FS	III	H0	F+B
68602	E-Lok Rc5	SJ	IV	H0	F+B
36244	Diesellok T 679 mit Sound	ČSD	IV	TT	F+B
36263	Diesellok T 478.3 mit Sound	ČSD	IV	TT	FN
36253	Diesellok Serie 754 mit Sound	ČD	V	TT	FN
36255	Diesellok Serie 754 mit Sound	ZSR	V	TT	FN
68859	Diesellok TMY 106 Great Northern	TAB	V	H0	F+B

PERSONENWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG			SPUR	AUSFÜHRUNG
45443	Reisezugwagen 1. Klasse Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
45444	Reisezugwagen 1./2. Klasse Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
45445	Reisezugwagen 3. Klasse Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
45446	Schlafwagen Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
45447	Gepäckwagen Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
45448	Postwagen Typ Hecht	DRG	II	H0	F+B
64800	Schnellzugwagen 1. Klasse Bauart Y	DR	IV	H0	FN
64801	Schnellzugwagen 1./2. Klasse Bauart Y	DR	IV	H0	FN
64802	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y	DR	IV	H0	FN
64803	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y	DR	IV	H0	FN
64804	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y mit Gepäckabteil	DR	IV	H0	FN
64052	Dreiteiliger Lokalbahnzug	DB	III	H0	F+B
64053	Vierteiliges Liegewagenset Touropa	DB	III	H0	F+B
64051	Dreiteiliges Set Nahverkehrszug Silberlinge	DB	IV	H0	F+B
64496	Schnellzugwagen 1. Klasse Gruppe 53	DB	IV	H0	F+B
64497	Schnellzugwagen 1./2. Klasse Gruppe 53	DB	IV	H0	F+B
64498	Schnellzugwagen 2. Klasse Gruppe 53	DB	IV	H0	F+B
64499	Schnellzugwagen 2. Klasse Gruppe 53	DB	IV	H0	F+B
64750	Schlafwagen T2S, rot	DB	IV	H0	FN
64751	Schlafwagen T2S, blau	DB	V	H0	FN
64761	Schlafwagen T2S, blau	DB	V	H0	FN
64252	Personenwagen 3. Klasse Typ N28	BBÖ	II	H0	F+B
34019	Personenwagen 1./2. Klasse	ÖBB	IV-V	H0e	
64756	Schlafwagen T2S	ÖBB	IV	H0	FN
64757	Schlafwagen T2S Umbauversion	ÖBB	V	H0	FN
64758	Schlafwagen T2S Umbauversion	ÖBB	IV	H0	FN
64719	RAILJET Wagen Economy	ÖBB	VI	H0	FN
64720	RAILJET Wagen Economy, neue Betriebsnummer	ÖBB	VI	H0	FN
64721	RAILJET Wagen Business	ÖBB	VI	H0	FN
64722	RAILJET Wagen Economy mit Innenbeleuchtung	ÖBB	VI	H0	FN
44655	Eurofima Schnellzugwagen 1. Klasse	SBB	IV	H0	F+B
64027	Zweiteiliges Set T2S Schlafwagen	SBB	IV	H0	FN
64360	Personenwagen 1. Klasse Typ EW II	SBB	IV	H0	F+B
64361	Reisezugwagen 2. Klasse Typ EW II	SBB	IV	H0	F+B
44768	Panoramawagen 1. Klasse	SBB	V	H0	F+B
64763	Schlafwagen T2S Mond & Sterne	SBB	V	H0	FN
64054	Dreiteiliges Set Nahverkehrswagen	CFL	V	H0	F+B
45141	Schnellzugwagen ICL 1. Klasse	NS	V	H0	F+B
45142	Schnellzugwagen ICL 2. Klasse	NS	V	H0	F+B
45143	Schnellzugwagen ICL 2. Klasse neue Betriebsnummer	NS	V	H0	F+B
45144	Schnellzugwagen ICL 2. Klasse	NS	V	H0	F+B
64759	Schlafwagen T2S	NS	IV	H0	FN
64760	Schlafwagen T2S neue Betriebsnummer	NS	IV	H0	FN
64816	Schnellzugwagen Y-B/70 2. Klasse, grün	PKP	IV	H0	F+B
64817	Schnellzugwagen Y-B/70 2. Klasse, grün	PKP	IV	H0	F+B
64818	Schnellzugwagen Y-B/70 2. Klasse, hellgrün/creme	PKP	V	H0	F+B
64819	Schnellzugwagen Y-B/70 2. Klasse, hellgrün/creme	PKP	V	H0	F+B
64820	Schlafwagen Y-B/70, blau	PKP	V	H0	F+B
64805	Schnellzugwagen 1. Klasse Bauart Y	ČSD	IV	H0	FN
64806	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y	ČSD	IV	H0	FN
64807	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y	ČSD	IV	H0	FN
64808	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y mit Gepäckabteil	ČSD	IV	H0	FN
64809	Liegewagen 2. Klasse Bauart Y	ČSD	IV	H0	FN
64810	Schlafwagen Y-B/70, blau	ČSD	IV	H0	FN
64250	Personenwagen 2. Klasse (ex N28)	MÁV	III	H0	F+B
64251	Personenwagen 2. Klasse (ex N28)	MÁV	III	H0	F+B
64811	Schnellzugwagen 1. Klasse Bauart Y	MÁV	IV	H0	FN
64812	Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart Y	MÁV	IV	H0	FN
64813	Schnellzugwagen Y-B/70 2. Klasse	MÁV	IV	H0	F+B

PERSONENWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	SPUR	AUSFÜHRUNG
64814	Schlafwagen 2. Klasse Bauart Y	MÁV	IV	H0	FN
64815	Schlafwagen Y-B/70	MÁV	IV	H0	F+B
64762	Schlafwagen T2S	CFR	V	H0	F+B

GÜTERWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	SPUR	AUSFÜHRUNG
37546	Zweiachsiger Schiebewandwagen	DR	IV	TT	F+B
66645	Bausatz vierachsiger gedeckter Güterwagen	DR	IV	H0	F+B
66118	Dreiteiliges Set Zuckerrübenwagen	DB	III	H0	F+B
66117	Dreiteiliges Set Kühlwagen	DB	III	H0	F+B
66042	Dreiteiliges Set Transportwagen für Tonerde	DB	IV	H0	F+B
66053	Dreiteiliges Set Transportwagen für Blechrollen	DB	IV	H0	F+B
66146	Zweiteiliges Set vierachsige Schotterwagen	DB	IV	H0	F+B
66147	Zweiteiliges Set vierachsige Schotterwagen	DB	IV	H0	F+B
66327	Großraum-Schiebewandwagen VTG	DB	IV	H0	F+B
66959	Vierachsiger offener Güterwagen	DB	IV	H0	F+B
66921	Rungenwagen mit Feuerwehr-Lkw mit Drehleiter	DB	IV	H0	F+B
37545	Zweiachsiger Schiebewandwagen	DB AG	V	TT	F+B
66916	Zweiachsiger Schiebedach-/Schiebewandwagen	DB	V	H0	F+B
67217	Vierachsiger Knickkesselwagen Ermewa	DB AG	V	H0	FN, LIM
67218	Vierachsiger Knickkesselwagen Ermewa	DB AG	V	H0	FN, LIM
67222	Vierachsiger Knickkesselwagen Ermewa	DB AG	V	H0	FN, LIM
67223	Vierachsiger Knickkesselwagen Ermewa	DB AG	V	H0	FN, LIM
67230	Vierachsiger offener Güterwagen	DB AG	V	H0	F+B
34597	Zweiteiliges Set Dienstsotterwagen	ÖBB	V	H0e	F+B
66085	Zweiteiliges Set Schiebeplanenwagen	ÖBB	V	H0	F+B
66145	Dreiteiliges Set Schiebeplanenwagen STEEL	ÖBB	V	H0	F+B
66581	Schiebewandwagen	ÖBB	V	H0	F+B
66694	Rungenwagen mit Feuerwehrfahrzeug	ÖBB	V	H0	F+B
66785	Rungenwagen mit Drahtrollenbeladung	STLB	V	H0	F+B
66211	Gedeckter Weinfasswagen mit Bremserhaus	SBB	II	H0	F+B
66131	Zweiteiliges Set Zementsilowagen JURAZEMENT	SBB	V	H0	F+B
66656	Containerwagen BELL	SBB	V	H0	F+B
67420	Rungenwagen	SBB	V	H0	F+B
67208	Niederflur-Endwagen Rollende Landstraße	HUPAC	V-VI	H0	F+B
66937	Vierachsiger offener Güterwagen	SNCF	IV	H0	F+B
66581	Gedeckter Güterwagen ex SBB	SNCF	V	H0	F+B
67224	Vierachsiger Knickkesselwagen OMYA	SNCF	V	H0	FN, LIM
67225	Vierachsiger Knickkesselwagen OMYA	SNCF	V	H0	FN, LIM
67228	Vierachsiger Knickkesselwagen ATIR	SNCF	V	H0	FN, LIM
67229	Vierachsiger Knickkesselwagen ATIR	SNCF	V	H0	FN, LIM
67219	Vierachsiger Knickkesselwagen VTG	SNCB	V	H0	FN, LIM
67221	Vierachsiger Knickkesselwagen VTG	SNCB	V	H0	FN, LIM
67226	Vierachsiger Knickkesselwagen VTG	SNCB	V	H0	FN, LIM
67227	Vierachsiger Knickkesselwagen VTG	SNCB	V	H0	FN, LIM
66132	Vierteiliges Set Erzwagen	LKAB	V	H0	F+B
66922	Zweiachsiger Kühlwagen	DSB	III	H0	F+B
66941	Zweiteiliges Set offene Güterwagen	DSB	III	H0	F+B
66946	Vierachsiger offener Güterwagen	DSB	IV-V	H0	F+B
66693	Rungenwagen	DSB	V	H0	F+B
66923	Zweiachsiger Kühlwagen	PKP	III	H0	F+B
66552	Vierachsiger Kesselwagen	PKP	IV	H0	F+B
66852	Zweiachsiger offener Güterwagen	MÁV	V	H0	F+B
66944	Vierachsiger offener Güterwagen	MÁV	V	H0	F+B
66668	Gedeckter Güterwagen	ČD	V	H0	F+B

FN = Formneuheit / F+B = Farb- und Beschriftungsvariante / FV = Formvariante / LIM = Limitierte Auflage

STAND 04. April 2011

N-NEUHEITEN



Bislang war es den Herstellern nicht möglich, so viel Sound in einem so kleinen Modell zu verpacken. Ein akustischer Hochgenuss der besonderen Art sind die Anfahrgeräusche des kleinen Stiers: Setzt sich die Lok sanft in Bewegung, ertönt ein Geräusch, das an das Durchspielen einer Tonleiter erinnert. Die Sound-Modelle bieten eine ganze Reihe verschiedener, betriebsabhängiger Soundfunktionen des Originals: das Anlaufen der Lüfter, das Hochdrehen der Motoren oder das Bremsenquietschen beim Anhalten. Aber auch Kupplungsgeräusche, Hup- und Pfeiftöne oder verschiedene Bahnhofsdurchsagen für die Bahnhöfe Graz und Salzburg können über die Funktionstasten der multiMAUS einzeln abgerufen werden. Und das ist noch nicht alles: Auch Führerstandsansagen – „Zwangsbremse“, „Sifa“, „Bremsausfall“ – oder ein durchdringendes „Meep meep“ für den Beschleunigungsanzeiger gibt das Fleischmann-Modell auf Knopfdruck von sich. Der eingebaute Zufallsgenerator steuert zudem im Stand und während der Fahrt die Geräusche Luftpresser, Überdruckventil sowie das Luftablassen.

Ein weiteres Highlight der Digital-Sound-Varianten verbirgt sich an den Fronten des Modells: Dort lässt sich das Fernlicht zuschalten. Eine perfekte Illusion im Maßstab 1:160!

Die Stiere sind los

Ab sofort können Sie den Stier bei den Hörnern packen. Dank der bis zu den Ecken vorgezogenen Griffstangen am neuen Fleischmann-Taurus in Spurweite N ist das auch gar nicht so schwierig. Aber passen Sie auf, dass er nicht zu brüllen beginnt. Das kann der kleine Taurus nämlich. Und das ist eine absolute Weltneuheit!

Von Roland Leipold, Fotos: Timo Maschlone

Digitaler oder analoger Stier

Zehn Modellvarianten der modernen Taurus-Lokomotiven, die technisch auf der Siemens-EuroSprinter-Typenfamilie basieren, bringt Fleischmann im Modelljahr 2011 in den Handel. Dabei handelt es sich aber keinesfalls um bloße Farb- und Beschriftungsvarianten – auch die individuellen Unterschiede der verschiedenen Baureihen Rh 1116 (Art.-Nr. 731102, 731101, 731171), Rh 1216 (731201, 731271), Rh 242 (731104, 731174) und BR 183 (Art.-Nr. 731202, 731272, 731203) wurden bei den Modellen entsprechend berücksichtigt. Das werden bestimmt nicht die einzigen Modelle bleiben. Weitere Varianten sind wohl eher eine Frage der Zeit.

Die EuroSprinter-Familie ES64U2 wurde ursprünglich als Universallok für die Österreichischen Bundesbahnen entwickelt und dort als Baureihen 1016 – die reine 15-kV-Version – und 1116 – die 2-System-Version mit 15 Kilovolt und 25 Kilovolt für internationalen Verkehr nach Ungarn – geführt. Bei der ÖBB trägt die Lok den Namen Taurus. Bei der Deutschen Bahn AG läuft die Maschine, von der 25 Stück beschafft wurden, unter der nüchternen Bezeichnung Baureihe 182. Die ungarische MÁV führt ihre zehn Lokomotiven als Baureihe 1047, dazu kommen noch zahlreiche Loks bei Privatbahnen in Deutschland, Österreich und Ungarn.

Zurück zum Modell: Die exakt maßstäblich nachgebildeten E-Loks der Taurus Familien II und III beeindruckten neben der lupenreinen Bedruckung durch die Nachbildung zahlreicher optischer Details. Ins Auge fällt vor allem die vorbildgetreue unterschiedliche Anzahl der Dachstromabnehmer.



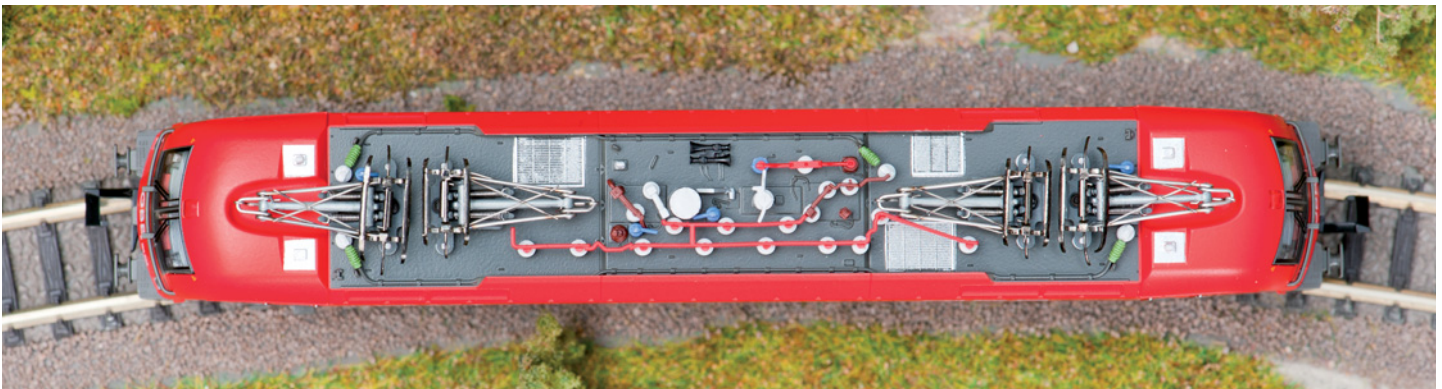
In zehn Varianten bringt Fleischmann die Taurus-Familie im Jahr 2011 auf den Markt. Den Anfang macht die ÖBB-Variante (Art.-Nr. 731201)

Noch mehr gefällig? Gerne. Die Taurus-III-Varianten der ÖBB bieten noch:

- zwei Millimeter längerer Wagenkasten
- vorbildgetreue, filigrane Detaillierung der Dachpartie mit vier Pantographen
- Verkleidung der Dachaufbauten
- abgesenkter Dachmittelteil
- Dreilicht-LED-Spitzensignal
- variantenspezifische Positionierung des dritten Spitzenlichts über oder unter der Fensterfront
- beidseitige, rote Zweilicht-LED-Zugschlussbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd
- vier konventionelle Türen wie beim Vorbild
- ums Eck gezogenen Griffstangen für das Rangierpersonal

DIE FLEISCHMANN-TAURI IM ÜBERBLICK

ART.-NR.	BESCHREIBUNG	TAURUS-VARIANTE	BAHNVERW.	EPOCHE	UVP
731102	Elektrolokomotive BR ES 4 der MRCE/MWB	Taurus II	Privat	VI	159 Euro
731201	Elektrolokomotive Rh 1216 der ÖBB	Taurus III	ÖBB	VI	159 Euro
731271	Elektrolokomotive Rh 1216 der ÖBB, digitale Soundvariante	Taurus III	ÖBB	VI	285 Euro
731104	Elektrolokomotive Rh 242 der Hectorrail	Taurus II	Privat	VI	159 Euro
731174	Elektrolokomotive Rh 242 der Hectorrail, digitale Soundvariante	Taurus II	Privat	VI	285 Euro
731101	Elektrolokomotive Rh 1116 Railjet	Taurus II	ÖBB	VI	159 Euro
731171	Elektrolokomotive Rh 1116 Railjet, digitale Soundvariante	Taurus II	ÖBB	VI	285 Euro
731202	Elektrolokomotive BR 183 der Arriva	Taurus III	Privat	VI	159 Euro
731272	Elektrolokomotive BR 183 der Arriva, digitale Soundvariante	Taurus III	Privat	VI	285 Euro
731203	Elektrolokomotive BR 183	Taurus III	PKP	VI	159 Euro



Die Dachaufbauten der 4-Stromabnehmer-Variante sind exakt dem Vorbild nachempfunden



Timo Maschlone

NEUHEITEN

SPUR N

SETS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
931101	Startset Güterzug mit Dampflokomotive der BR 050	DB	IV	DC	F+B
931102	Startset des Jahres 2011: Güterzug mit privater BR 212 und Selbstentladewagen	Privat	VI	DC	F+B

LOKS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
741201	Dreiteiliger Diesellokomotive VT 12.5	DB	III	DC	FN
781001	Dampflokomotive BR 38.10-40	DRG	II	DC	F+B, LIM
781081	Dampflokomotive BR 38 mit Langlaufender	DRG	II	DCC	F+B, LIM
714301	Dampflokomotive BR 24	DR	III	DC	F+B
781009	Dampflokomotive BR 38 mit Langlaufender	DR	III	DC	F+B, LIM
781089	Dampflokomotive BR 38 mit Langlaufender	DR	III	DCC	F+B, LIM
781002	Dampflokomotive BR 38 mit Langlaufender	DB	III	DC	F+B, LIM
781082	Dampflokomotive BR 38 mit Langlaufender	DB	III	DCC	F+B, LIM
796801	E-Lok Schienenschleiflok	DB	III	DC	F+B
796881	E-Lok Schienenschleiflok	DB	III	DCC	F+B
706501	Dampflokomotive BR 065	DB	IV	DC	F+B
706581	Dampflokomotive BR 065	DB	IV	DCC	F+B
723604	Diesellokomotive BR 218	DB-Regio	VI	DC	F+B
723684	Diesellokomotive BR 218	DB-Regio	VI	DCC	F+B
731201	E-Lok Rh 1216	ÖBB	VI	DC	FN
731271	E-Lok Rh 1216	ÖBB	VI	DCC	FN
706502	Dampflokomotive 65 018	SSN	III	DC	F+B
706582	Dampflokomotive 65 018	SSN	III	DDC	F+B

PERSONENWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	AUSFÜHRUNG
814102	Silberling 1./2. Klasse	DB	III	F+B
814202	Silberling 2. Klasse	DB	III	F+B
814203	Silberling 2. Klasse	DB	III	F+B
814601	Set Regionalbahnwagen	DB-Regio	VI	F+B
814801	Regionalbahnwagen 2. Klasse	DB-Regio	VI	F+B
740202	Schienenbus Steuerwagen	RENFE	IV	F+B

GÜTERWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	AUSFÜHRUNG
834106	Dreiteiliges Set Kühlwagen Seefische	DRG	II	F+B
843710	Kesselwagen Konsum-Mostrich	DR	III	F+B
831405	Gedeckter Güterwagen Bauart Dresden	DR	IV	F+B
843709	Kesselwagen CFK Schwarza-Werk Guben	DR	IV	F+B
828505	Rungenwagen mit Bremserhaus und Beladung	DB	III	F+B
831404	Gedeckter Güterwagen Porzellan Severin	DB	III	F+B
843707	Zweiteiliges Set Kesselwagen G+H Isover	DB	III	F+B
863202	Gesellschaftswagen „Der Hamburger“	DB	III	F+B
881102	Bierwagen Löwenhof mit Bremserbühne	DB	III	F+B, LIM
825802	Kranzug-Schotterwagen	DB	IV	F+B
841004	Kesselwagen Bayer AG	DB	IV	F+B
841005	Kesselwagen Texaco	DB	IV	F+B
837302	Schiebewandwagen Hnillns	ITL	VI	F+B
852309	Zweiteiliges Set Erzwagen Veolia	ERR	VI	F+B
881013	Zehnteiliges Display Güterwagen mit Kohle	Privat	III	F+B, LIM
852307	Zweiteiliges Set Erzwagen	VTG	VI	F+B
837004	Schiebewandwagen Hbis	ÖBB	IV	F+B
842601	Kesselwagen Shell	SBB	III	F+B
852308	Zweiteiliges Set Erzwagen	NS	V	F+B
827003	Niederflurwagen Rollende Landstraße	FS	V	F+B
827703	Niederflurwagen Rollende Landstraße	FS	V	F+B
837005	Schiebewandwagen Hbis	FS	V	F+B
843708	Zweiteiliges Set Kesselwagen	DSB	III	F+B
837006	Schiebewandwagen Hbillns	DSB	V	F+B
834103	Bierwagen Pilsner Urquell	ČSD	II	F+B



SETS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
481103	Zahnradbahn-Bauzug mit E-Lok	DRB	II	DC	F+B
631181	Digitalstartset Schnellzug mit Schlepptenderlok BR 03	DRG	II	DCC	F+B
631102	Startset des Jahres 2011: BR V 100.20 mit Schotterwagen	DB	III	DC	F+B

LOKS

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
410302	Dampflok BR 03.0-2	DR	III	DC	F+B
410372	Schlepptenderlok BR 03 mit Sound	DR	III	DCC	F+B
416401	Dampflok BR 38.10-40	DR	III	DC	F+B
416471	Dampflok BR 38.10-40 mit Sound	DR	III	DCC	F+B
409201	Dampflok BR 94.5	DR	IV	DC	F+B
412202	Schlepptenderlok BR 39 (ehemals BR 22)	DR	IV	DC	F+B
407801	Tenderlok BR 78	DB	III	DC	F+B
408606	Dampflok BR 86	DB	III	DC	F+B
406501	Dampflok BR 065	DB	IV	DC	F+B
394602	Dampflok BR 76	Ilmebahn	III	AC	F+B
404602	Dampflok BR 76	Ilmebahn	III	DC	F+B
407001	Tenderlok Rh 770	ÖBB	III	DC	F+B
404601	Dampflok 230 TB 1 (BR 76)	Frz. Nordbahn	II	DC	F+B
394601	Dampflok Serie 230 TB 1	Frz. Nordbahn	II	AC	F+B
406502	Dampflok 65 018	SSN	III	DC	F+B
415901	Dampflok 437.0 (pr. G 8.1)	ČSD	III	DC	F+B
415971	Dampflok 437.0 (pr. G 8.1) mit Sound	ČSD	III	DCC	F+B

PERSONENWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
581103	Zweiteiliges Ergänzungssatz Zahnradbahn Bauzug	DRB	II		F+B, LIM
564101	Nahverkehrswagen Silberling 1./2. Klasse	DB	III		F+B
564201	Nahverkehrswagen Silberling 2. Klasse	DB	III		F+B
564202	Nahverkehrswagen Silberling 2. Klasse	DB	III		F+B

GÜTERWAGEN

ART.-NR.	BEZEICHNUNG	BAHNGESELLSCHAFT	EPOCHE	DC/AC	AUSFÜHRUNG
522002	Säuretopfwagen Mainz mit Bremserbühne	DRG	II		F+B
543710	Kesselwagen Konsum-Mostrich	DR	III		F+B
530001	Güterzugbegleitwagen, Bauart Pwg	DR	IV		F+B
543709	Kesselwagen CFK Schwarza-Werk Guben	DR	IV		F+B
572001	Säuretopfwagen mit Bremserbühne	DR	IV		
522001	Säuretopfwagen mit Bremserbühne VTG	DB	III		F+B
528505	Rungenwagen mit Bremserhaus und Beladung	DB	III		F+B
581105	Zweiteiliges Set Doppelstockwagen für Autotransport	DB	III		F+B, LIM
530002	Bahndienstwagen (Pwg)	DB	IV		F+B
541004	Kesselwagen Bayer AG	DB	IV		F+B
522102	Säuretopfwagen mit Bremserhaus	Pfalzbahn	I		F+B
531602	Gedeckter Güterwagen Gs	Südostbahn	III		F+B
528504	Rungenwagen mit Bremserhaus und Beladung	SBB	III		F+B
522003	Säuretopfwagen	NS	III		F+B
531002	Gedeckter Güterwagen	DSB	IV		F+B
522004	Säuretopfwagen mit Bremserbühne	PKP	III		F+B
530004	Güterzugbegleitwagen (Pwg)	PKP	III		F+B
522103	Säuretopfwagen mit Bremserhaus Dynamit Nobel	ČSD	II		F+B

FN = Formneuheit / F+B = Farb- und Beschriftungsvariante / FV = Formvariante / LIM = Limitierte Auflage

STAND 04. April 2011

Ernst Stegmeier und die Modellbaufreunde Vaterstetten

Hier will was bewegt werden

Fotos: H zwo B



Donnerstagabend, kurz vor fünf. Während ein Laden nach dem anderen seine Markise einrollt, geht in Ernst Stegmeiers Versicherungsbüro der Betrieb erst richtig los. Gelegen mitten im Ortskern von Vaterstetten, im Dreieck zwischen Kirche, Rathaus und Polizeistation, treffen sich hier Woche für Woche fünf bis 25 Buben, um im Keller von Stegmeiers Büro an einer stattlichen Spur-N-Anlage zu basteln, die nicht nur den Bürgermeister schon zum Staunen gebracht hat.

„Hallo Philipp, hallo Leo, schaut halt scho' mal runter in den Keller.“ Während Ernst Stegmeier noch die letzten Akten verstaut, parkt ein Nachwuchsbastler nach dem anderen sein Radl oder seinen Tretroller vor Stegmeiers Versicherungsbüro. Was sie zusammenführt, ist die gemeinsame Begeisterung für Modellbahnen – und eine meterlange Modulanlage, die im Keller unter Stegmeiers Anleitung Stück für Stück entsteht. Zehn Module befinden sich zurzeit in Bau. Immer zwei Jugendliche wie Alex und Philipp, beide 12, arbeiten gemeinsam an einem Modul. Die beiden sind das letzte Mal mit Schottern fertig geworden und freuen sich mächtig drüber: Endlich geht es jetzt mit dem Begrasen los. Später dann, erzählt Alex, wollen sie neben den Gleisen noch eine Gärtnerei einrichten, Beleuchtung für die Häuser ist selbstverständlich schon verlegt.

Loks suchen Landschaft

„Für unsere Belange ist Spur N ideal“, meint Ernst Stegmeier, inzwischen in den Keller nachgekommen. „Die Module sind mit einer Länge von einem Meter und zehn noch gut zu handhaben und du bringst trotzdem was drauf.“ Stegmeier weiß, wovon er spricht. Er ist seit 40 Jahren Modellbahner und Fleischmann-N-Bahner der ersten Stunde. Zweimal baut er sich aufwändige Anlagen, zweimal muss er sie umzugsbedingt komplett abreißen. Dann reicht es ihm. „Ich hatte keine Lust, nochmal alles neu zu bauen.“ Geblieben ist die Sammelleidenenschaft. „Irgendwann hat mein Händler angefangen, die Sondermodelle von Fleischmann einfach ungefragt für mich mitzubestellen“, lacht der Spur-N-Fan. „Der Mann wusste eh, dass ich sie ihm abkaufe!“ 2009 nennt Stegmeier etwa 400 Loks und 2.000 Wagen sein Eigen, alle sauber sortiert nach Epochen. Manchen Sammler mag allein das



Bis zur Decke stapeln sich Module und Material im Bastelkeller von Ernst Stegmeier und seinen Eisenbahnfreunden

glücklich machen. Nicht so Ernst Stegmeier. „Die Loks sind nicht dazu da, nur im Regal zu stehen. Die sind da zum Fahren!“ Nur, wo das Material rollen lassen ohne erneut, zum dritten Mal, eine Anlage aus dem Boden zu stampfen? Ein klassisches Dilemma. Aber Stegmeier ist einer, der nicht lange ins Grübeln verfällt.

Nächster Halt: Weihnachtsmarkt

Mit einem Aufruf in der Lokalzeitung und im Internet startet er im Sommer 2009 das Projekt einer Modellbahngruppe mit Jugendlichen. Zum ersten Treffen kommen immerhin fünf Neugierige. „Richtig explodiert ist die Sache mit dem Weihnachtsmarkt“, erinnert er sich. Dort präsentiert die Gruppe 2009, kaum sechs Monate nach ihrem ersten Treffen, eine zwei mal ein Meter große Spielanlage. Der Stand wird regelrecht belagert. Das Erfolgsgeheimnis des jungen Modellbauclubs: „Wir haben die Öffentlichkeit gesucht. Außerdem haben die Jungs ordentlich Mund-zu-Mund-Propaganda betrieben“, erinnert sich Stegmeier.

An der Modulanlage können jetzt alle mitbauen, ohne sich in die Quere zu kommen. Jedes Modul hat ein identisches, flach ansteigendes Hangprofil. Die Position der zwei Gleise ist natürlich auch vorgegeben. So lassen sich die Module frei kombinieren und die Anlage kann mal größer, mal kleiner aufgebaut werden. Zwei 90-Grad-Kurvenmodule machen eine U-Form möglich. Bei den Gleisen setzt Stegmeier auf Fleischmann-Material: „Die sind leichter zu beschottern, weil sie schon ein Gleisbett haben.“ Zudem hatte er davon noch ein paar übrig. Über zwei Kilometer, um genau zu sein. Ein Blick unter das Modul zeigt zwei Leitungen – eine für Licht, eine für den Fahrstrom. Kupplungsstecker sorgen flexibel für die modulübergreifende Stromversorgung. Stegmeier und seine Jungs fahren strikt analog. Das ist einfacher, unmittelbarer und im Fahrbetrieb gibt's weitaus mehr zu tun. Übrigens gibt es kaum Lötkontakte an den Schaltkästen. Weil die bei Bewegung nur zu leicht brüchig werden, sind die Kabel in der Regel verdreht.

Ein Modul, viele Variationen

Was zwischen den beiden Kopfplatten in puncto Landschaft passiert, bestimmen die Kids fast allein. „Wir wollten eigentlich `nen Tunnel auf unser Modul bauen, aber der Ernst hat gesagt, es gibt schon so viele davon“, erzählt Alex. Stegmeier, der selbst nicht mitbaut und nur Tipps gibt, lacht: „Wir wollen ja nicht die ICE-Strecke von München nach Nürnberg nachbauen, mit einem Tunnel nach dem anderen.“ Jetzt haben sich Alex und sein Freund Philipp auf ein Felsmassiv und eine Gärtnerei in Hanglage geeinigt. Die Häuser, meist von Faller, müssen sie genauso selbst aufbauen wie den Unterbau, bei dem Drahtgitter und einfache Gipsbinden zum Einsatz kommen. Für Alex und die anderen sind die wöchentlichen Bastelabende auch eine Entspannung von der Schule. Sein Kollege Philipp träumt derweil vom fertigen Modul. Er findet es besonders toll, nicht nur von oben, sondern von der Kante auf die Anlage zu schauen: „Dann sieht man, dass wir unsere Welt im Kleinen bauen. Alles was es in Echt gibt, haben wir auch hier drauf. Außer natürlich Unkraut und solche Sachen.“

Die Werbetrommel gerührt

Stegmeier wird immer wieder von Fragen bestürmt, muss aber auch schauen, dass Ordnung im Bastelkeller herrscht und die Jungs Farben wieder ins Regal räumen, Pinsel auswaschen oder übrige Grasfasern zurück in die Packung geben. Um die Meute zu motivieren und auf Trab zu halten, helfen ihm jahrzehntelange Erfahrungen in der Jugendarbeit. Die sammelte er nicht an der Modellanlage, sondern auf dem Fußballplatz: 1973 war er mit 17 Jahren der jüngste Jugendleiter Bayerns, später dann Trainer und Vorstand im Verein. Zwei Sachen hat er dort gelernt. Erstens: Öffentlichkeitsarbeit ist für einen Verein unerlässlich. „Mann muss halt trommeln. Für ein bisschen Schreiberlestätigkeit sind die Zeitungen immer dankbar und nehmen Termine und Neuigkeiten aus dem Vereinsgeschehen gerne ins Blatt.“ Und zweitens: Geht es um Jugendarbeit, ist die Bereitschaft zu helfen, besonders hoch. Der örtliche Baumarkt, sein Modellbahn-Händler in München in der Feldmochinger Straße, sie alle geben schon mal einen Rabatt, wenn Stegmeier für seine Jungs Material besorgt. So finden sich auch schnell mehr Unterstützer, als man denkt. Für Stegmeier eine einfache Rechenaufgabe: „Es gibt etwa fünf bis sechs Millionen Modellbahner in Deutschland. Also muss es doch in meinem Ort mindestens Tausend geben. Wie sich herausgestellt hat, gehört dazu auch unser Bürgermeister.“



Während Christian noch an der Felsgestaltung seines Moduls arbeitet ...



... klebt Florian schon sachkundig Häuser und Vegetation auf.



Buntes Treiben in 1 zu 160: Auch die Figuren bemalen die Kinder in Eigenregie





Gruppenbild mit Modul. Ernst Stegmeier (vierter v. r.) und ein Teil der Eisenbahnfreunde Vaterstetten. Die Bastler haben sich in zwei Gruppen geteilt und treffen sich vierzehntägig im Wechsel

Große Fahrt im Sitzungssaal

Und der hat zum Weihnachtsmarkt 2010, als das erste Mal die große Modulanlage aufgebaut werden sollte, gleich den Rathausaal zur Verfügung gestellt. Auf der über zehn Meter langen Strecke rumpelten bis zu vierzig Wagen, gezogen von zwei schweren Schlepptenderloks, über den Sitzungstisch. Immer zwei Module hingen an einem Trafo, sodass Teamarbeit beim Fahren unerlässlich war. „Unsere Jungs waren richtig rührig, haben Flyer gebastelt und außerdem Spenden gesammelt. 250 Euro sind da an einem Tag zusammengekommen!“ So viel Initiative hat selbst Vereinsprofi Stegmeier überrascht. Der Auftritt am Weihnachtsmarkt gilt schon jetzt als Tradition.

Nach fast zwei Stunden Basteln haben die meisten Jugendlichen ihre Module beiseite gelegt und drängen sich jetzt um eine zwei mal ein Meter große N-Anlage, die in einem Eckerl immer zum

Spielein bereit steht. Aus einem Karton holen sie Wagen und Loks und setzen sie vorsichtig auf die Schienen. Alles rollende Material kommt aus Stegmeiers Sammlung.

Rollende Raritäten

Die Sammlung ist das Fundament der Modellbahngruppe. Jetzt schaut Stegmeier zu, wie die Jungs fröhlich Lok und Wagen mischen und über die Anlage flitzen lassen. Darunter: das Fleischmann-Sondermodell „Ruhr-Schnellverkehr“ und die seltenen „Kühlwagen Seefische“. Um sein kostbares rollendes Material sorgt er sich genauso wenig wie um Epochen- und Vorbildtreue. „Der Nietenähler soll Nieten zählen, mein Ding ist das nicht. Bei uns steht der Spaß im Vordergrund. Wenn’s zu kompliziert wird, verlieren die Jungs nur die Lust. Spielen und Fahren gehören eben von Anfang an genauso dazu wie das Bauen.“ Sollte doch mal einem der vielen Sondermodelle aus seinem Karton etwas zustoßen, springt die Haftpflicht des Eisenbahnfreunde-Bundesverbands (BDEF) ein, die Stegmeier, selbst Versicherungsexperte, als schlichtweg „traumhaft“ einstuft. Auch deswegen hat er den anfangs losen Verbund inzwischen in einen richtigen eingetragenen Verein umgewandelt.



Maxi und Rafael nehmen eine Auszeit vom konzentrierten Basteln und toben sich an der Spielanlage aus

Es ist sieben Uhr, die „Eisenbahnfreunde Vaterstetten“, wie der Verein offiziell heißt, machen sich nach und nach auf den Heimweg. Auch mit zwei Stunden Modellbau in der Woche kommt man ganz schön voran. Zwei, drei Module stehen kurz vor der Fertigstellung. Doch zu basteln geben wird es auch weiterhin genug. Stegmeier macht im Keller das Licht aus. Die Figuren für die Anlage, erzählt er verschmitzt, hat er extra unbemalt bestellt. Die Kids wollen schließlich noch eine Weile beschäftigt werden.

TITELBILD

Die BR 10 von Roco, Art.-Nr. 62191 als Gleichstrommodell und 68191 für Wechselstrombahner (UVP 599 Euro), ist die erste Lok mit einem dynamischen Dampfausstoß. Sie produziert dicke Dampfwolken, auch an den Zylindern, in bislang ungeahnter Qualität. Der eingebaute Sounddecoder macht das Fahren mit der BR 10 zu einem multimedialen Fest für Augen und Ohren zugleich. Und wenn es zischt, dampft und rattert, ist mehr als nur Zuschauen und Staunen gefragt: Der digital gesteuerte Dampfgenerator des Modells passt den Dampfausstoß dynamisch der Fahrtgeschwindigkeit an, sodass stundenlangem Spielspaß auch für verwöhnte Spieler nichts entgegensteht. Geben wir es ruhig zu: Verglichen mit der BR 10 wirken andere Loks mit Dampfgenerator wie schlichte Nebelmaschinen. Damit hat die Lok das Zeug dazu, selbst Kinder, die eine Modellbahn bislang keines Blickes gewürdigt hätten, für eine ganze Weile von der Spielkonsole wegzulocken. Wer wird schließlich nicht neugierig, wenn aus dem Hobbykeller verdächtige Geräusche und mysteriöse Rauchschwaden dringen?

Sicher, die BR 10 ist natürlich auch ein hochdetailliertes, vorbildgerechtes Modell der Extraklasse. Und selbstverständlich ist sie ein krönendes Schmuckstück für jede Epoche-III-Anlage. Aber mal unter uns: Die BR 10 ist nicht für die Vitrine gemacht. Sie will und soll ihre spektakulären Fähigkeiten im Fahrbetrieb beweisen. Der schwarze Schwan ist ein Appell an den Spielbahner in uns. An den Freigeist, der keine Epochen- und Zugbildungsbeschränkungen akzeptiert. Der nur eines will: Spielspaß, und zwar ohne Kompromisse.

Wenn Sie nach so viel Werbetrommel nicht direkt zum Fachhändler springen, um sich mit eigenen Augen zu überzeugen, sind Sie offenbar eine harte Nuss. Vergessen wir's.

Markus Tiettker/Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Von Kopf bis Fuß auf Spielen eingestellt

Sie sind Spielbahner und stehen dazu? Sie legen keinen Wert auf Belehrungen zur vorbildgerechten Zugbildung? Epochentreue interessiert Sie nicht die Bohne? Umso besser! Dann bietet Rocos neue BR 10 mit dynamischem Dampf genau das, was Sie brauchen: H0-Spielspaß in einer neuen Dimension.



TITELBILD

Abb. 1



Nach langer Wartezeit ist es nun endlich soweit – die neukonstruierten H0-Modelle der Baureihe 10 rollen seit Anfang April 2011 zu den Roco-Fachhändlern. Die Erwartungen sind nicht zuletzt dank der Vorberichterstattung im Modelleisenbahn report 3/2010 hoch. Hält man die Lok endlich in seinen Händen, ist die letzte Hürde die auf den ersten Blick ungewohnte, aber sehr praktische mehrteilige Verpackung. Um an den schwarzen Schwan, so der Spitzname des Vorbildes, zu gelangen, wird zunächst die komplette Kunststoffverpackung der Schachtel entnommen und nach Entfernen der verbindenden Klebestreifen aufrecht auf den Basteltisch gestellt. Anschließend werden die beiden seitlichen Klarsichtabdeckungen entfernt. Danach lässt sich das Modell recht leicht auf der Kunststoffunterlage seitlich herausnehmen (**Abb. 1**). Die Zusatzabdeckung auf dem Kessel erlaubt auch ein festeres Anfassen, ohne dass filigrane Teile abbrechen. Zuletzt wird die obere Abdeckung abgenommen und die Lok kann zur ersten Probefahrt auf die Gleise gestellt werden. Idealerweise greift man das Modell der BR 10 dazu am Tender und an der Umlaufschürze.

Steht das Modell, fällt zuerst der kaum wahrnehmbare Lok-Tender-Abstand auf. Dadurch kommt auch das geschlossene Führerhaus vollends zur Geltung. Die elegante Linie unterstreichen wie beim Vorbild die verchromten Zierlinien an der Umlaufschürze sowie die weiß lackierten Radreifen. Beim Aktivieren der Beleuchtung sieht man je nach eingestelltem Modus die separaten roten Schlusslichter, die mit der Fahrtrichtung wechseln. Fährt die Lok also rückwärts, leuchten die kleinen Laternen der Frontschürze rot (**Abb. 2**). Bei den meisten Dampflokomodellen fehlt diese



Testfahrt im Dampfwunder

Die BR 10 war die Krönung des bundesdeutschen Dampflokbbaus, musste jedoch schon kurz nach ihrer Auslieferung in den Schatten moderner Traktionsarten treten. Nun setzt sein Roco-H0-Pendant Maßstäbe im Modelleisenbahnbau. Und dies nicht nur optisch, sondern vor allem dank technischer Ausstattungsmerkmale wie hervorragendem Sound sowie schaltbarer Triebwerks-, Führerstands- und Schlussbeleuchtung. Der Höhepunkt ist jedoch der dynamische Rauchausstoß. Er definiert das Modellerlebnis Dampflokbau in dieser Größe neu.

Text und Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Abb. 2

Art von Lichtwechsel bis heute, obwohl er in der Fahr-dienstvorschrift des Vorbilds seit Jahrzehnten existiert und durch Vorsatzscheiben, Klappblenden oder Zusatzscheinwerfer realisiert wurde.

Soll es nun direkt mit Rauch losgehen, entfernt man vorsichtig den Deckel des Sandkastens, dessen Griff dazu extra etwas robuster ausgeführt wurde. Darunter ist die dünne, metallische Füllöffnung sichtbar. In der Bedienungsanleitung wird durch einen Druckfehler ein Maximalvolumen von zwölf Milliliter genannt, tatsächlich sollten es nicht mehr als 1,2 Milliliter Dampföl sein, eingefüllt mit Spritze und Kanüle (Abb. 3). Dampföl und Werkzeug liegen aus rechtlichen Gründen dem Modell nicht bei, können aber mit dem beigegefügteten Gutschein kostenlos angefordert werden. Mehr dazu lesen Sie im Kasten auf Seite 36.

Die ersten Schritte

Ist die Lok befüllt und damit betriebsbereit, geht es ans Einstellen der multiMAUS. Das Modell der BR 10 hört ab Werk auf die Adresse 03, diese kann jedoch über das Programmiermenü in der CV1 auch leicht geändert werden,

zum Beispiel in die leicht zu merkende Adresse 10. Schön für Nutzer der Lokmaus 2 ist der Umstand, dass die wichtigsten Funktionen auf den ersten vier Funktionstasten liegen. Genauere Informationen finden Sie im Kasten auf Seite 37. Nach Aktivieren der beiden Funktionstasten F1 und F2 für Sound und Rauch steigt die Spannung – ein leises Blubbern des Seuthe-Generators zeigt wenig später dessen Betriebsbereitschaft an. Dreht man nun den Fahrregler langsam auf, lässt sich das markante Zischen der Zylindervorwärmung vernehmen und erste weiße Wölkchen erscheinen unter der Lok. Parallel zum ersten Auspuffschlag erhebt sich schließlich ein Wolkenball gen Modellbahnhimmel – wie beim großen Vorbild auch. Abhängig von der gewählten Geschwindigkeit pulsieren die Dampf Wolken weiter. Dieser neuen Faszination des Modellbahnbetriebs können sich wohl nur wenige entziehen.

Die Rauchentwicklung und das Verhalten des Dampfes hängen auch

stark von der Umgebung des Modells ab. Ist diese kühl und zugig, fällt der Nebel aus dem Schornstein schneller in sich zusammen und verwirbelt stark. Das Ergebnis sind rasch deutlich sichtbare Ölflecken auf der Lok. Ist es dagegen warm und die Luft wenig bewegt, bilden sich die vom Vorbild bekannten Wolken aus. Nichtsdestotrotz gilt es zu beachten, dass das Einatmen des Rauchdestillates über einen längeren Zeitraum gesundheitsgefährdend ist und das Modellbahnzimmer bei ausgiebigem Rauchbetrieb regelmäßig gelüftet werden muss. Zudem sollte die mit Rauchöl befüllte Lok nicht gekippt oder auf den Kopf gestellt

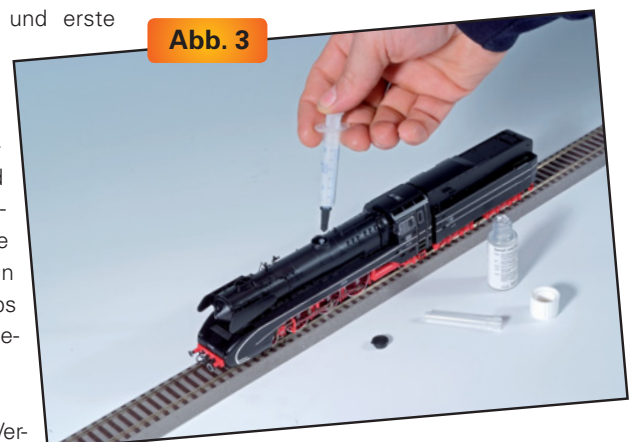


Abb. 3

Tipp: Dampföl

Aus rechtlichen Gründen liegt den mit dynamischem Dampfmodul ausgestatteten Loks Art.-Nr. 62191 und 68191 kein Rauchdestillat nebst Spritze bei. Diese lassen sich mit dem beiliegenden Gutschein kostenlos beim Fachhändler bestellen. Um sich einen Weg zu sparen, sollte man deshalb noch im Fachgeschäft die Verpackung öffnen und den Gutschein einlösen.

werden, weil dies unweigerlich zum Auslaufen führt. Das wiederum kann Fehlfunktionen nach sich ziehen. Zum Entfernen eventuellen Ölniederschlags empfehlen sich Küchentücher.

Feinarbeiten

Ab Werk ist das Modell der BR 10 bereits betriebsfertig zugerüstet und bedarf keiner zwingenden weiteren Anpassungen. Wer allerdings nur auf großen Radien (größer als R10) fährt oder die Lok nur auf einem Schaustück oder in einer Vitrine präsentiert, kann die ausgeschnittenen Schürzen gegen die beilie-

genden durchgehenden tauschen. Sie lassen sich leicht senkrecht zur Gleisachse abziehen (**Abb. 4**). Sollten bei Ihnen die passenden Lampenseinsätze fehlen, lassen Sie diese vom Roco-Kundendienst (Kontaktadresse Seite 98) nachrüsten.

Zur optischen Aufwertung liegen der Lok zudem geätzte Schilder bei. Deren Oberfläche wird noch vor dem Abtrennen auf einer festen Unterlage mit einem Skalpell oder einem feinen Bastelmesser freigeschabt. Das Fixieren am Modell übernimmt ein wenig Sekundenkleber (**Abb. 5**).

Betriebsdienst

Im Alltagsbetrieb erfüllt die Baureihe 10 alle an sie gestellten Erwartungen. Rangierfahrten zum Zug bereiten ebenso viel Vergnügen wie die Bespannung eines längeren Schnellzuges. Die Zugkraft der Lok mit zwei angetriebenen Achsen im gewichtigen Tender ist für modellbahnübliche Garnituren ausreichend. Die werksseitig eingestellten Parameter zu Anfahr- und Bremsverzögerung sowie die Leistungsanpassung in Steigungs- und Gefällestrecken

Abb. 4



ZUGBILDUNG



geben die Fahrcharakteristik vorbildgerecht wieder. Anpassungen sind deshalb nicht nötig. Im Analogbetrieb fällt das verzögerte Anfahren erst bei höheren Spannungswerten auf – die BR 10 steht also noch, wenn klassische Analogloks ohne Decoder bereits anfahren. Das ist jedoch dem Decoder geschuldet, der eine Mindestspannung zum fehlerfreien Arbeiten benötigt. Erwähnenswert ist die Tatsache, dass mit einer entsprechenden Programmierung mittels Digitalsystem festgelegt werden kann, welche Betriebsgeräusche die BR 10 auch im Analogbetrieb wiedergeben soll.

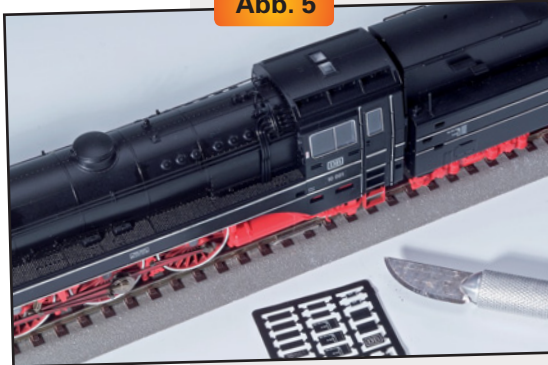
Bei sorgfältiger Behandlung wird die BR 10 ihrem Besitzer auch auf lange Sicht viel Spielvergnügen und unvergessliche Stunden im Hobbyraum bescheren.

Funktionen der BR 10

Insgesamt deckt die digital verfügbare Palette 16 Geräusche und Funktionen ab, wozu an der multiMAUS teilweise die Shift-Taste zum Ansteuern genutzt werden muss.

F0..... Spitzenlicht (fahrtrichtungsabhängig)
 F1..... Dampflok sound
 F2..... Dampfmodul
 F3..... Lokpfeif lang
 F4..... Fahrwerksbeleuchtung

Abb. 5



F5..... Führerhausbeleuchtung
 F6..... Rangiergang (halbe Geschwindigkeit)
 F7..... Kohleschaufeln
 F8..... Rotes Schlusslicht (fahrtrichtungsabhängig)
 F9..... Kuppelkette einhängen
 F10..... Abfahrtpfeif
 F11..... Injektor
 F12..... Achtungspfeif
 F13..... Luftpumpe
 F14..... Mute
 F15..... Entwässern

Schwarzer Schwan vor Riviera-Express

Zugbildung mit der BR 10

Bereits seit einiger Zeit bietet Roco unter der Art.-Nr. 64031 ein Set des D 167 Riviera-Express in der Ausführung der späten 50er-Jahre an. Nachdem jetzt die passende Zuglokomotive in Form der BR 10 dazugekommen ist, wird es Zeit, diesen Zug mit dem klangvollen Namen etwas näher unter die Lupe zu nehmen.

Text und Fotos: Otto Humbach



D 167 Riviera-Express

1. 2.
Süd

(Ventimiglia-) (14.18) Karlsruhe (7.25) – Heidelberg – Frankfurt (M) – Bebra –
Hannover (–Lehrte V-) Hamburg-Altona (17.25)

** 102% 400 l

↑ ab Karlsruhe und Hannover

Pw (40)

(Basel Bad-) Karlsruhe – Hmb – Alt

3027

168

168

168

Hmb

1042

1041

Δ 2 Kb	Büm	3	"	"	"	"	"	"	"
	BRm	4*	"	"	"	"	"	"	"
	ABüm	5	"	"	"	"	"	"	"
	Büm	6	"	"	"	"	"	"	"
	Büm	7	"	"	"	"	"	"	"
	Büm	8	"	"	"	"	"	"	"
▲	AB	105	"	"	"	67	"	FS 8473	1761
	B	104	"	"	"	"	"	8472	1760
Δ	AB	103	"	"	"	"	"	Hmb 980	"

↓ ab Frankfurt (M)



Der Riviera-Express mit seinem italienischen Kurswagen Rom – Hamburg am Bahnsteig von ... ? Beispielsweise Lüneburg. Dort machte er laut Sommerfahrplan von 1957 um 16.15 Uhr einen Zwischenhalt. Die Reisenden aus Rom waren dann schon mehr als 27 Stunden unterwegs

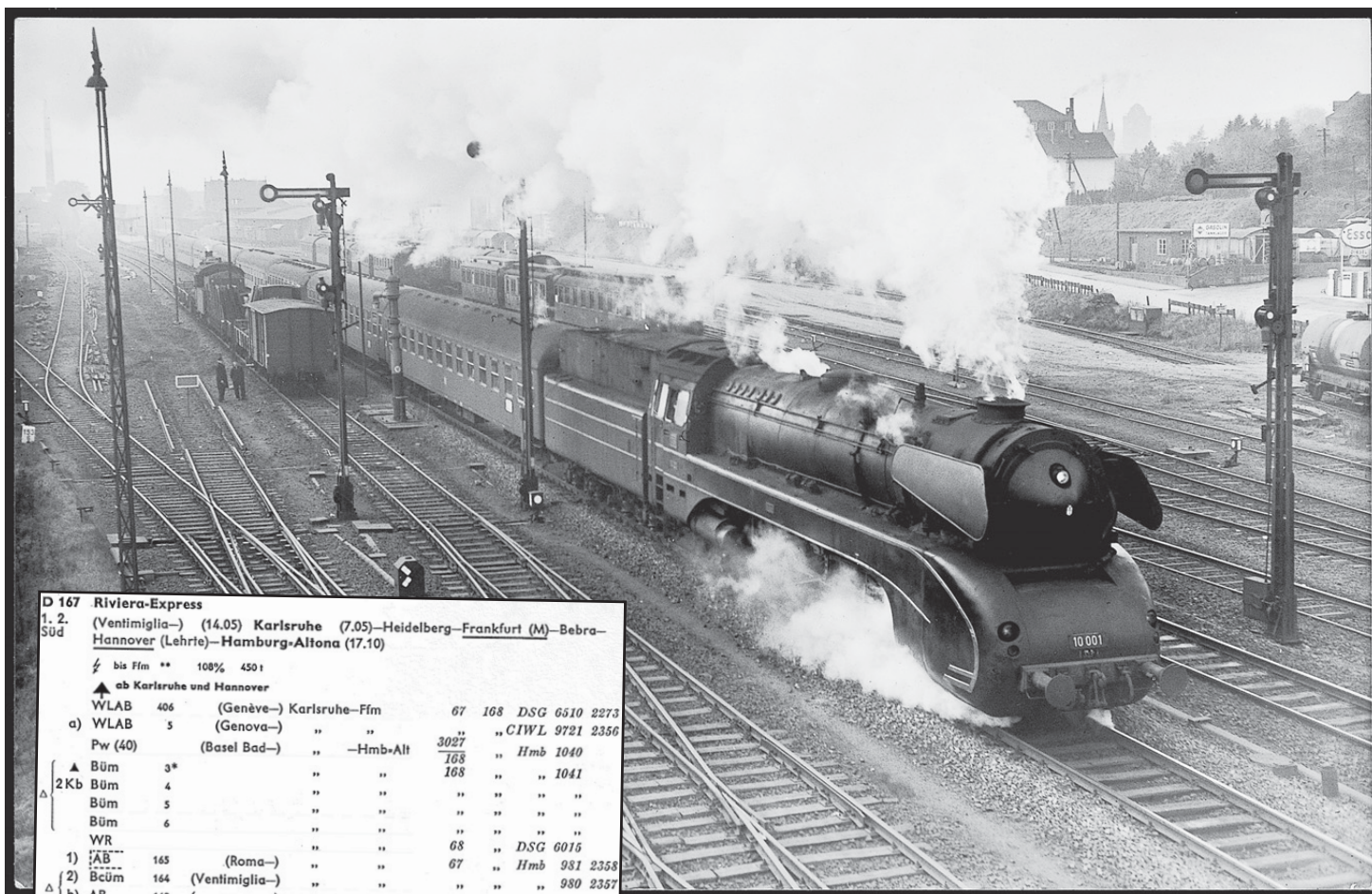
Bereits in der Epoche II gab es einen Zug dieses Namens, und auch die Epoche IV kann mit dem D 203/204 einen Riviera-Express vorweisen. Unser Zug taucht 1957 das erste Mal in den Kursbüchern auf. Genauer gesagt handelt es sich eigentlich um zwei Züge. Da wäre zunächst der Stammzug D 67/68 der unter der Nummer 67 in Süd-Nord-Richtung die Relation Ventimiglia – Amsterdam via Gottardo, Basel, Karlsruhe und Köln bediente. In Karlsruhe zweigte dann der uns interessierende Hamburger Flügel als D 167 ab. Er lief über Frankfurt, Bebra und Hannover nach Hamburg-Altona, wobei der Zug zwischen Frankfurt und Hannover von Lokomotiven der Baureihen 01.10 und 10 des Bahnbetriebswerks Bebra geführt wurde. Wie der entsprechende Reihungsplan (Seite 38 oben) zeigt, wurden in Karlsruhe zwei italienische Wagen, AB und B, und ein Bundesbahn-AB vom D 67 übernommen. Der Packwagen Pw 40 kam aus dem Gegenzug D 168. Diese Wagen stammten alle aus Vorkriegsproduktionen. Ebenfalls aus dem D 168 kamen drei oder bei Bedarf vier Neubauwagen zweiter Klasse vom Typ Büm, ein gemischt-klassiger Neubauwagen ABüm und ein Neubauwagen zweiter Klasse mit Speiseabteil vom Typ BRüm.

Wir sehen also eine aus altem und neuem, italienischem und deutschem Wagenmaterial zusammengestellte Garnitur, ganz so wie man

sich einen internationalen Schnellzug dieses Namens aus der Epoche III wünscht. Das haben sich die Zugbildner bei Roco wohl auch gedacht und legten dem Set einen italienischen AB-Wagen bei. Die Sache hat nur einen Haken: Die BR 10 war 1957 noch gar nicht im Plandienst unterwegs, besser passen würde hier eine 01.10. Wir müssen uns also etwas einfallen lassen.

Aber schauen wir erst einmal weiter in das Jahr 1958. Die 10 001 kam am 28. Januar 1958 zum Bw Bebra, die 10 002 folgte am 30. März. Gemeinsam mit den dort heimischen Maschinen der Baureihe 01.10 wurden sie neben unserem Streckenabschnitt auch auf dem südlichen Teil der Nord-Süd-Strecke im schweren Schnellzugdienst eingesetzt. Die nagelneuen und lange erwarteten Lokomotiven wurden natürlich von Carl Bellingrodt und Kollegen sofort aufs Korn genommen. So zeigen etliche dieser Fotos unsere 10 001 auch vor dem Riviera-Express – nur leider ohne die gewünschten Italiener. Ein Blick in den Reihungsplan sorgt für traurige Gewissheit: Die Wagen der FS Italia in unserem Hamburger Flügelzug wurden durch deutsche Wagen ersetzt. Quasi als Ausgleich gibt es aber nun den Liegewagen BCüm, der im Set Art.-Nr. 64033 enthalten ist und den Kenner im Reihungsplan von 1957 vergeblich gesucht haben werden.





D 167 Riviera-Express
1. 2. Süd
(Ventimiglia—) (14.05) Karlsruhe (7.05) Heidelberg—Frankfurt (M)—Bebra—Hannover (Lehrte)—Hamburg—Altona (17.10)

⚡ bis Ffm ** 100% 450 t

▲ ab Karlsruhe und Hannover

WLAB	406	(Genève—) Karlsruhe—Ffm	67	168	DSG	6510	2273
a) WLAB	5	(Genova—)	"	"	"	CIWL	9721 2356
Pw (40)		(Basel Bad—)	"	"	"	Hmb	1040
Δ	Büm	3*	"	"	"	"	1041
2 Kb	Büm	4	"	"	"	"	"
	Büm	5	"	"	"	"	"
	Büm	6	"	"	"	"	"
	WR		"	"	"	"	"
1)	AB	165	(Roma—)	"	"	DSG	6016
Δ	2) Bcüm	164	(Ventimiglia—)	"	"	"	981 2358
	b) AB	163	(")	"	"	"	980 2357
1)	AB	165	(Roma—)	"	"	"	981 2358
Δ	Büm	9*	Frankfurt —	"	"	"	1042
	Büm	10	"	"	"	"	"

▼ ab Frankfurt

a) im Winterschnitt von Milano *) 1 A-Abt Pass u Zoll Basel—Freiburg
b) bis 5./6. X., sowie 19./20. XII.—3./4. I. u ab 1./2. IV.—28./29. V. *) Liegestrecke Milano—Ffm

Macht auch in Schwarz-Weiß eine gute Figur: Die 10 001 mit dem Riviera-Express D 167 dampft bei der Abfahrt aus Bad Hersfeld im Oktober 1958 aus allen Knöpfchern

Wer die BR 10 trotzdem vor italienischem Wagenmaterial haben will, braucht ein klein wenig Phantasie. Einen Anstoß in dieser Richtung gab vor etlichen Jahren bereits Michael Meinhold in einem ähnlichen Fall: Man könnte sich doch vorstellen, dass der deutsche AB-Kurswagen aus Rom in Italien einen nicht unmittelbar zu behebenden Schaden erlitten hatte, und deswegen durch einen italienischen Wagen der gleichen Klassifizierung ersetzt wurde. Oder wie wäre es damit: Im Spätsommer 1957 gab es von der LVA Minden aus einen einmaligen, geheimen und daher in keiner Weise dokumentierten Probeeinsatz der fabrikneuen 10 001, die am 28. März 1957 von Krupp an die DB geliefert wurde, vor dem D 167? Dann könnte man – mit einem zusätzlichen italienischen Zweite-Klasse-Wagen – den 1957er Reihungsplan 1:1 übernehmen.

Aber auch wenn Sie die neun Wagen der drei Roco-Sets einfach so, wie sie aus der Schachtel kommen, an ihre brandneue 10er anhängen, werden Sie damit einen Riesenspaß haben. Sie wissen ja jetzt über die kleinen Tücken der Modellzugbildung Bescheid und können sich Ihre ganz eigene Story zur nicht ganz vorbildgetreuen Garnitur stricken und sie Herrn Nietenzähler auf die Nase binden, falls der mal die selbige rümpft.

Puristen müssen ihre 10er schließlich ohne Italiener auf die Anlage schicken. Wer es etwas weniger verkrampft sieht, kann den Reihungsplan des Jahres 1959 (Seite 39 oben) problemlos mit den Wagen der drei Sets – die übrigens alle vorbildgemäß bis hin zur Wagennummer beschriftet sind – nachstellen. Wer zu viel Platz auf seiner Anlage hat, kann noch einen Büm der Gruppe 54 aus dem Roco-Katalog nachkaufen (Art.-Nr. 64498 oder 64499). Die Garnitur hat dann einschließlich Lok und aller Bedarfswagen allerdings die beachtliche Länge von mehr als 3,5 Meter. Der in unserem Schaubild dargestellte Sieben-Wagen-Zug in der kürzestmöglichen Ausführung, mit nur einem AB und einem weiteren abgeknipsten Büm, misst etwa 2,3 Meter. Er dürfte auf vielen Anlagen noch einsetzbar sein und zeigt doch den ganzen bunten Charme eines berühmten Epoche-III-Express-Zuges.

Egal wie Sie sich entscheiden, die perfekt lackierten und sauber bedruckten Wagen der drei Sets sind eine Augenweide. Und wer eine ruhige Hand hat, kann die Wagen zusätzlich mit den beiliegenden, bereits lackierten Zuglauf- und Wagennummernschildern aus Ätzblech dekorieren. Wenn dann vorne noch der schwarze Schwan vorbildgemäß lärmt und dampft ... Wirklich schade, dass der modellbahnbegeisterte Carl Bellingrodt diesen Eindruck nicht mehr genießen kann!



Das **Y** der Eisenbahngeschichte

Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Sage und schreibe 22 verschiedene Ländervarianten der YWagen bringt Roco als H0-Modelle in den Modellbahnfachhandel. Die neukonstruierte Serie verspricht Vorbildbahnern viele Einsatzmöglichkeiten und Sammlern einen Reigen an Farb- und Beschriftungsvarianten.



ROCO NEUHEITEN



Interzonenzüge und Transitverkehr – wer sich auskennt mit der deutschen Eisenbahn, für den sprechen diese Begriffe Bände. Untrennbar damit verbunden sind die Y-Wagen der DR, die ab Mitte der 1960er-Jahre ein fester Bestandteil des deutsch-deutschen Reisezugverkehrs waren. Gebaut wurden die für den Einsatz in Eil- und Schnellzügen bestimmten Y-Wagen in Bautzen. Durch die Konzentration der Fertigung auf nur ein Waggonwerk versprachen sich die Verantwortlichen eine höhere Qualität und Quantität – und es funktionierte: Die Bautzener Reisezugwagen waren echte Vorbilder in ihrer Kategorie, gewannen sogar zahlreiche Auszeichnungen und wurden von den Bahngesellschaften mehrerer Länder geordert. Damit sie im internationalen Verkehr und von verschiedenen Bahngesellschaften eingesetzt werden konnten, wurden die Wagen nach Vorgaben der internationalen UIC-Norm gebaut.

Unterschiede zwischen Y und Y-B/70

Es gab zwei unterschiedliche Arten der Y-Wagen – eine frühere und eine spätere Variante. Version eins wurde ab 1964 gebaut und entsprach bereits in vielen Kriterien der internationalen UIC-Norm für Reisezugwagen. Die Wagen hatten breite, aus Stahl gefertigte Wagenkästen mit sich leicht verjüngenden Enden sowie Drehfalttüren, automatischen Doppelschiebetüren und Gummiwülsten an den Wagenübergängen. Besonders auffällig waren bei den Y-Wagen die spitzen Dächer, die den Wagen eine Scheitelhöhe von 4,25 Metern verliehen. Darunter waren die Luftkanäle der Druckluftbelüftungsanlagen versteckt. Die Y-Wagen des frühen Bautyps besaßen außerdem Drehgestelle nach Bauart Görlitz V mit einem Raddurchmesser von 95 Zentimetern. Und sie hatten ein charakteristisches Unterscheidungsmerkmal zu ihren artverwandten UIC-genormten Wagen aus dem Westen: Sie waren genau 1,1 Meter kürzer und erreichten gerade mal eine Länge über Puffer von 24,5 Metern. Im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Delitzsch, in dem die Wagen repariert und ausgebessert wurden, fanden längere Wagen nämlich keinen Platz.

Noch mehr der UIC-Norm angepasst war die Version zwei der Y-Wagen mit der Bezeichnung Y-B/70, die ab 1969 in Bautzen gefertigt und ab 1971 in Serie an die DR geliefert wurde. Augenscheinlichstes Unterscheidungsmerkmal zu ihren Vorgängern: Die Dächer der Wagen liefen nicht mehr so spitz zu. Statt der Druckluftheizung waren nämlich in den

Das Highlight für jeden Sammler



neuen Wagen Luftheizungen verbaut und deren Aggregate in den Wagenböden montiert. Dadurch war das Wagendach viel flacher. Darüber hinaus bekamen die Wagen neuentwickelte Drehgestelle spendiert. Die Gestelle der Bauart Görlitz VI hatten einen leicht verringerten Raddurchmesser von 92 Zentimetern. Die neuen Wagen schafften satte 20 Kilometer mehr in der Stunde als ihre Vorgänger und damit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometern in der Stunde. Sowohl in der Y- als auch in der Y-B/70-Variante wurden in Bautzen nicht nur Abteilwagen, sondern auch Speisewagen, Schlafwagen, Liegewagen und

Glück gehabt: Bevor die T 478 der ČSD mit ihren Y-Wagen im Abendrot verschwindet, können wir noch einen Blick auf die Front der Taucherbrille erhaschen





Bei allen Ländervarianten hat Roco die Anschriften gestochen scharf in der jeweiligen Landessprache aufgedruckt. Wie im Vorbild entsprechen alle Anschriften der internationalen UIC-Norm. Bei der ČSD und der MÁV wurden zusätzlich die Hinweise Schlaf-, Liege-, oder Speisewagen in den Sprachen Deutsch, Russisch, Französisch und Italienisch angebracht

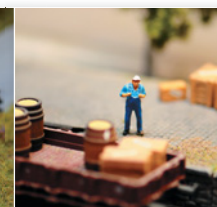
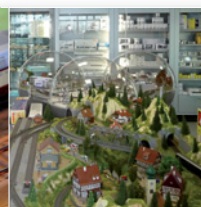
Anzeige



MODELLBAHN

GALERIE

DARMSTADT



Da werden Sie Augen machen!

Das Einkaufserlebnis für den Modelleisenbahner und den, der einer werden will. Ob Vorbild-, Spiel-, Hobbybahner oder ambitionierter Sammler. Erleben Sie Stil, Niveau und Flair.

Sie finden ein umfangreiches Sortiment der bekannten Marken und Hersteller. Professionelle Beratung und fachkundiger Service inklusive. **Direkt im Darmstädter Hauptbahnhof.**

www.modellbahn-galerie.com

Spätestens ab dem Beginn des Mauerbaus am 13. August 1961 war es den wenigsten DDR-Bürgern erlaubt, spontan in das westliche Ausland zu reisen. Es durften nur Reisende mit Sondergenehmigung und nach strengster Kontrolle in den sogenannten Interzonenzügen nach Westen fahren. Nicht weniger streng kontrolliert wurden die Wagen, die im Transitverkehr, also ohne Zwischenstopp, von Westberlin aus in die BRD fuhren. 40 Jahre lang stellte die DR sowohl die Züge als auch die Lokführer und Zugbegleiter für diese Verkehre. Aus Sicherheitsgründen begleiteten auf dem Gebiet der DDR mehr Polizisten als Bahnpersonal

die Züge. Und damit der Zug wegen technischer Störungen nicht außerplanmäßig zum Stehen kam, setzte die DR ausschließlich die neuesten Fahrzeuge ein.

An den sogenannten Betriebswechselbahnhöfen an den Grenzen fand ein Lokwechsel statt und die Verantwortung für die Züge ging von der DR auf die DB über. Grundlage für den reibungslosen Interzonen- und Transitverkehr war ein gut ausgetüftelter Fahrplan. Dafür trafen sich die Verantwortlichen der DB und DR jährlich zu einer Fahrplankonferenz, auf der auch die Wagenzusammenstellungen vereinbart wurden.



Gut erkennbar sind die im Zugverband dicht anliegenden Gummistübe. Je nach Mindestradius lassen sich tiefere Triffstufen nachrüsten (links)



Die neuen Y-Wagen von Roco gehören zur zweiten Generation der Wagenfamilie. Das Dach der Wagen läuft deshalb nur mäßig spitz zu



Wie bequem darf es in der Nacht denn sein? Wer ein Ticket im Liegewagen (links) löst, muss im Gegensatz zum Reisenden im Schlafwagen in Sachen Komfort ein paar Abstriche machen

Postwagen gebaut. Nach der Wende dauert die Geschichte der DR-Y-Wagen noch wenige Jahre an. Einige Exemplare wurden an die DB vermietet und von ihr im Eilzugdienst eingesetzt. Mitte der 1990er-Jahre musterte die DB die Y-Wagen schließlich aus.

Y-Wagen bei anderen Bahngesellschaften

Die größte Serie an Y-Wagen außerhalb der DDR lieferte Bautzen an die tschechoslowakische ČSD, darunter hauptsächlich Speisewagen, Schlafwagen, Post- und Packwagen sowie Gepäckwagen, mit einem ČSD-üblichen grünen Anstrich, einem hellgrauen Dach und schwarzen Drehgestellen. Die weiterentwickelten Y-B/70-Wagen bestellte die ČSD ab 1972. Sie glichen weitestgehend den Wagen der DR, einzige Unterscheidungsmerkmale: Einige ČSD-Varianten besaßen Luftsauger auf dem Dach und hatten WC- und Seitengangvorraumfenster. Außerdem besaßen alle tschechoslowakischen Exemplare an den Abteilen Übersatzfenster, bei denen das obere Fenster nach außen vor das untere Fenster geschoben wird. Bis heute werden die inzwischen modernisierten Wagen – die Fahrzeuge wurden auf druckluftbetätigte Schwenkschiebetüren umgerüstet – von der ČD eingesetzt. Andere länderspezifische Varianten, vor allem Schlafwagen, gingen an die polnische PKP. Diese wurden spurwechselfähig ausgelegt, das heißt sie bekamen eine Mittelpufferkupplung und drei Schlusslampen pro Wagenende verpasst, außerdem waren sie ein kleines Stück länger als ihre Kollegen anderer Bahngesellschaften. Der Wagenkasten und die Langträger waren dunkelgrün lackiert. Bautzen lieferte auch nach Ungarn eine spezielle Ländervariante. Die MÁV bekam Y-Wagen mit einem niedrigeren Dach geliefert, die auch heute noch im internationalen Schnellverkehr zum Einsatz kommen. Besonders markant ist an den ungarischen Wagen die Farbgebung. Eine blaue Grundlackierung mit einem weißen oder hellgrauen Band unterhalb der Fenster. Auch bei westeuropäischen Bahnverwaltungen waren Y-Wagen aus Bautzen unterwegs. Der größte Kunde Westeuropas, die griechische Staatsbahn OSE, reihte die UIC-genormten Wagen in ihren Fuhrpark für Schnellzüge ein.

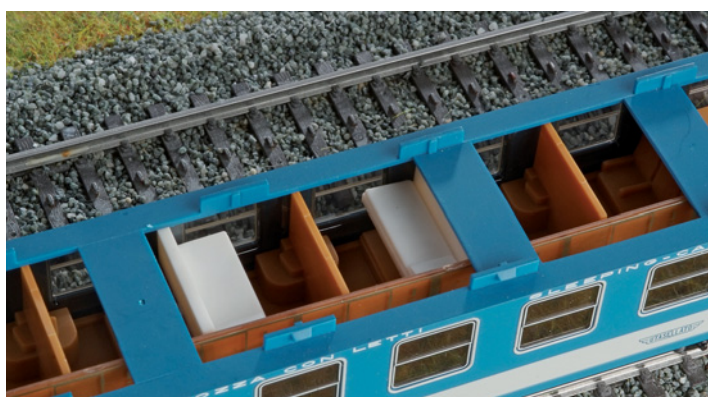
Die Y-Wagen von Roco

Die Y-Schnellzugwagen von Roco sind hochdetaillierte Neukonstruktionen und in der Spurweite H0 ab sofort im Handel erhältlich. Alle Varianten gehören zur zweiten Generation der Wagenfamilie, also zu den Y-B/70-Wagen. Die Modelle weisen entsprechend ihrer jeweiligen Bahnverwaltungen die oben beschriebenen, typischen Bauartunterschiede sowie unterschiedliche Lackierungen auf. Besonders interessant für Modellbahnsammler sind nicht nur die länderspezifischen Farbvarianten, sondern auch die Wagen-Anschriften in den verschiedenen Sprachen. Die Y-B/70-Wagen von Roco sind für Innenbeleuchtung vorbereitet und haben eine Länge über Puffer von 28,25 Millimetern.

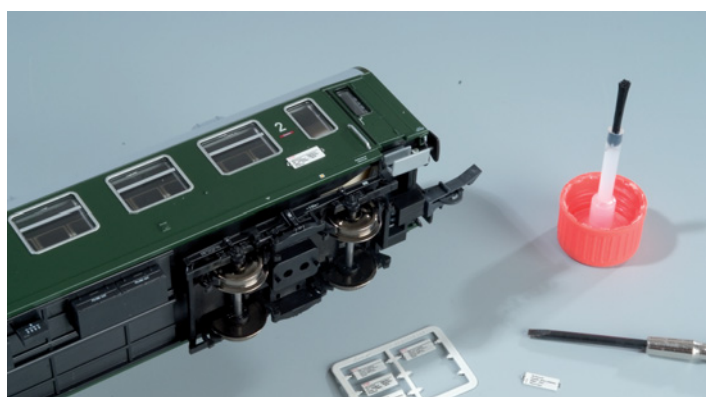


Im Vorbild sind buntgemischte Züge keine Seltenheit und ein Y-Wagen ist immer gut zu erkennen: Er überragt mit seinem spitzen Dach die anderen Wagen deutlich

Art.-Nr.	Beschreibung	Bahngesellschaft	Farbe
64800	1. Klasse	DR	grün
64801	1./2. Klasse	DR	grün
64802	2. Klasse	DR	grün
64803	2. Klasse mit neuer Betr.-Nr.	DR	grün
64804	2. Klasse mit Gepäckabteil	DR	grün
64805	1. Klasse	ČSD	grün
64806	2. Klasse	ČSD	grün
64807	2. Klasse mit neuer Betr.-Nr.	ČSD	grün
64808	2. Klasse mit Gepäckabteil	ČSD	grün
64809	Liegewagen 2. Klasse	ČSD	grün
64810	Schlafwagen	ČSD	blau
64811	1. Klasse	MÁV	hellgrau-blau
64812	2. Klasse	MÁV	hellgrau-blau
64813	Schnellzugwagen	MÁV	hellgrau-blau
64814	Schlafwagen	MÁV	hellgrau-blau
64815	Schlafwagen	MÁV	hellgrau-blau
64816	Schnellzugwagen	PKP	grün
64817	Schnellzugwagen	PKP	grün
64818	Schnellzugwagen	PKP	hellgrün-creme
64819	Schnellzugwagen	PKP	hellgrün-creme
64820	Schlafwagen WARS	PKP	blau mit orangefarbigem Logo
64821	Schlafwagen WARS	PKP	blau mit orangefarbigem Logo



Der Blick in den MÁV-Schlafwagen mit gemischter Tag-Nacht-Ausstattung beweist: Hier lässt sich eine längere Zugreise bequem aushalten



Den Y-Wagen von Roco liegen unterschiedliche Zuglaufschilder bei, die im Handumdrehen zugerüstet sind

Das große Frühlingserwachen

Fotos: Silvia Wawarta

EINSTEIGER



Wer einen Blick aus dem Modellbahnkeller nach draußen wagt, stellt fest: Der Frühling ist da und die Natur zeigt sich von ihrer besten Seite. Frühlingsgefühle dominieren auch die aktuellen Bauarbeiten an unserer Spur-N-Anlage. Im Mai verschwendet unser Bau-Profi Ferdinand Vasold ausnahmsweise keinen Gedanken an Trassenführung oder Technik, Bohrer und Säge bleiben in der Schublade.



Materialliste

Die folgenden Materialien kamen auf meiner Anlage zum Einsatz. Sie können dabei natürlich ganz nach Belieben variieren. Tipp: Es lohnt sich, nach günstigen Einsteiger-Sets Ausschau zu halten, etwa bei Farben oder Streumaterial!

- Heki Mikroflor
- Jordan Grasfasern
- Jordan Naturlaubebäume fertig
- Noch Streugras
- Noch Streumaterial, zum Beispiel Sommerblumen oder Flora-Set
- Noch Flock
- Noch Woodland Scenics Turf-Bodenflock
- Noch Woodland Scenics Laub-Foliage
- Noch Woodland Scenics Foliage Clusters
- Noch Woodland Scenics Poly Fiber
- Noch Sprühkleber Haftfix
- Noch Naturbäume zum Selbstgestalten
- Noch Obstbäume und Noch Nadelbäume
- Noch Gleisschotter für Spur N
- Noch Selbstklebende Pflasterfolie für Spur N / 3D-Strukturfolie
- Noch Spezial Hydrocal Spachtelmasse
- Noch Gewässer-Set PROFI (enthält Water-Drops, Wassereffekt, Natursteine, Schilfgras und Dekormoos)
- Noch Straßenbau-Set
- Faller Streumaterial Schottergrau
- Faller Pflasterfolie
- Fleischmann Spur N-Gleisschotter
- Acrylfarbe
- Dünnes Kunststoffrohr, Ø 7 mm

Gebäude

- Vollmer Bahnhof Neuffen Art.-Nr. 7522
- Vollmer Bahnsteig Art.-Nr. 7528
- Faller Bahnhof Art.-Nr. 212107
- Faller Pension Edelweiß Art.-Nr. 232235
- Faller Dreiseithof Art.-Nr. 232366
- Faller Haus Enzian Art.-Nr. 232237
- Faller Tankstelle Art.-Nr. 232217
- Faller Wasserturm Art.-Nr. 222143
- Faller Güterhalle Art.-Nr. 222132
- Faller Haltepunkt Art.-Nr. 212105
- Faller Jagdhütte Art.-Nr. 272532

Werkzeug

- Hammer
- Feile
- Heißklebepistole
- Noch Grasmaster
- Pinzette
- Kurvenlineal
- Schraubendreher
- Verschiedene Pinsel
- Große Schüssel
- Plexiglas



Abb. 01



Abb. 02



Abb. 03

Jetzt wird erst einmal gepflanzt und begrünt, was das Zeug hält. Damit alles saftig grün bleibt, kommt außerdem ein bisschen Wasser auf die Anlage. Es gibt also so viel zu tun, dass die Frühjahrsmüdigkeit garantiert keine Chance hat. Bevor wir unseren grünen Daumen auf die Probe stellen, können, wenn gewünscht, die Gleise der Anlage eingeschottert werden. Dazu trage ich eine dünne Schicht Leim auf und bestreue sie mit feinem Schotter (**Abb. 1**). Achtung: Bitte vor dem Schottern alle Weichen und Antriebe mit Klebeband abkleben, damit keine feinen Steinchen in die Mechanik geraten. Für Ihre Anlage sollten Sie außerdem keinen H0-Schotter verwenden – sonst reichen die Schottersteinchen Ihren Figuren später bis zum Oberschenkel! Gerne mische ich unterschiedliche Schotterfarben, um einen noch vorbildgerechteren Eindruck zu erhalten. Weil ich gerade beim Schottern bin, kümmere ich mich auch gleich um die Straßen und Wege, die noch angelegt werden müssen. Fußwege sind dabei die leichteste Übung: Sie werden einfach frei mit dem Bleistift aufgezeichnet, dann gespachtelt und grundiert (**Abb. 2**). Ist die Farbe trocken, kommt eine dünne Schicht Leim darüber, in die das gewünschte Material eingestreut wird. Ein bisschen Unregelmäßigkeit ist dabei nicht nur nicht schädlich, sondern ausdrücklich erwünscht, schließlich verlaufen Wanderwege und Trampelpfade selten schnurgerade. Abschließend kann der aufgetrocknete Schotter dünn mit Leimwasser bestrichen werden, dann bröseln es später nicht.

Etwas komplizierter kann es bei den Straßen für den Autoverkehr werden – je nachdem, wie realistisch der Eindruck sein soll und wie viel Zeit Sie dafür investieren möchten. Die einfachste und schnellste Lösung: Die Straße wird aufgezeichnet, dann angeschliffen und bemalt. Der Nachteil dieser Lösung zeigt sich jedoch besonders bei sehr grobem Anlagenholz: Die Holzmaserung bleibt durch die Farbe hindurch sichtbar, was den realistischen Effekt ein wenig beeinträchtigt. Wer diesen Eindruck verhindern möchte, spachtelt die Straße vor dem Grundieren ordentlich ab. Wenn die Spachtelmasse getrocknet ist, muss die Fläche vor dem Bemalen noch abgeschliffen werden. Und wer Wert auf ein ganz perfektes Gesamtbild legt und den Mehraufwand nicht scheut, setzt das Straßenbau-Set von Noch ein, bei dem nach dem Grundieren eine Schicht Leim aufgetragen und Schottermaterial aufgestreut wird (**Abb. 3**). Ist die Straße durchgetrocknet, kann die Oberfläche noch nach Wunsch bemalt werden. Aber ganz egal, für welche Gestaltungsvariante Sie sich entschieden haben: Am Ende sollten Sie noch die Seiten- und Mittelstreifen ziehen. Am besten geht das mit einem Kurvenlineal und einem weißen Edding (**Abb. 4**).

Straßen, Gleise, Wege

Damit unsere Eisenbahn in dieser Folge nicht ganz unter den Tisch fällt, kümmere ich mich noch um die Bahnsteige. Die gibt es auch für Spur N fertig zu kaufen – zum Beispiel bei Vollmer. Sie können sie aber auch günstig aus Sperrholz aussägen. Für unsere Anlage brau-

chen Sie dazu Sperrholz von fünf Millimeter Stärke und etwa 25 Millimeter Länge – die genauen Maße richten sich natürlich danach, wie lang Sie ihren Bahnsteig gerne haben möchten. Zur Befestigung verwende ich kleine Nägel (**Abb. 5**), die Nagelköpfe versenke ich und mache sie unsichtbar, indem ich die Löcher mit etwas Spachtelmasse schließe. Wenn Ihnen das zu viel Aufwand ist: Eine richtig platzierte Figur versteckt später jedes kleine Loch und jeden Nagelkopf! Selbstgemachte Bahnsteige werden grau grundiert. Am einfachsten geht das übrigens, wenn Sie sie vor der Befestigung bemalen – dann wird es mit den Kanten nicht so schwierig.

Sind Wege, Straßen und Bahnsteige fertig gestaltet, widme ich mich der Vegetation. Zunächst sollten Sie alle Flächen, auf denen Sie Gebäude geplant haben, markieren, denn dort muss nicht begrünt werden. Am besten funktioniert das, wenn Sie die Gebäude bereits zusammengebaut haben und probeweise aufstellen können. Falls Sie die Häuschen noch nicht haben, notieren Sie sich deren Maße, zeichnen Sie den Grundriss der Gebäude im Spur-N-Originalmaßstab auf Papier und schneiden Sie diese aus. Diese Papierschablonen können Sie dann, eindeutig beschriftet, auf Ihrer Anlage platzieren und verschieben, bis Sie die ideale Aufstellung gefunden haben. Dann müssen Sie nur noch entscheiden, wie Sie die Bereiche rings um die Gebäude gestalten möchten: Mit einem gepflasterten Hinterhof? Einem blühenden Garten? Einer Garageneinfahrt? Vergessen Sie auch



Abb. 04



Abb. 05



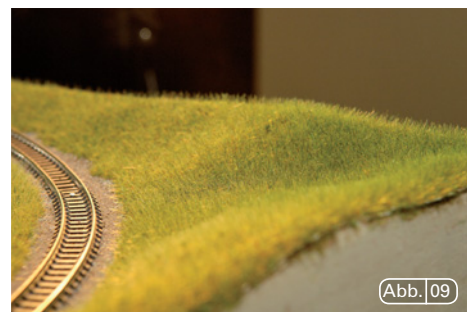
Abb. 06

Bäumchen bastel dich

Natürlich gibt es auch für N-Anlagen schöne Bäume fertig zu kaufen. Wer etwas mehr Geld locker macht, kann sogar ganz außergewöhnlich echt wirkende Modelle erstellen. Aber mal ehrlich: Besteht die hohe Kunst des Anlagenbauens darin, möglichst viel Geld für die Gestaltung auszugeben? Oder geht es nicht eher darum, mit möglichst sparsamen Mitteln und viel eigenem Engagement ein möglichst überzeugendes Ergebnis zu erreichen? Wenn Sie die zweite Frage mit einem überzeugten „Ja“ beantworten können, zeige ich Ihnen hier, wie Sie schnell und günstig Bäumchen basteln können, die echt aussehen und dabei auch den Neuling nicht überfordern.

Sie brauchen dazu eine Packung Naturbäume zum Selbstgestalten, die zum Beispiel von Noch und Jordan angeboten werden. Und so geht's: Schneiden Sie einen Seeschaum-Zweig auf die gewünschte Größe zurecht. Zur Orientierung können Sie ein Haus oder eine Figur verwenden, damit die Bäume am Ende nicht die Dimensionen Ihrer Spur-N-Welt sprengen. Was beim Kürzen übrigbleibt, lässt sich meist noch gut für einen Busch verwenden. Variieren Sie bei mehreren Bäumen möglichst viel in Größe, Form und Zahl der Äste. In der Natur sieht schließlich auch kein Baum aus wie der andere. Füllen Sie nun eine Plastischüssel mit dem gewünschten Flockmaterial (für den Frühling empfehlen sich verschiedene Grüntöne). Halten Sie das Baumgerüst über eine zweite, leere Schüssel und sprühen Sie es von allen Seiten mit Sprühkleber ein. Den klebrigen Seeschaum bestreuen und wälzen Sie dann vorsichtig im Flockmaterial, bis der Baum ausreichend Laub trägt. So einfach das Herstellen der Bäume sein mag – das Ergebnis ist verblüffend. Zum Trocknen werden die Bäumchen anschließend in Styropor gesteckt. Überschüssiges Flockmaterial können Sie nach dem Durchtrocknen einfach sanft abklopfen.





Viel geboten: Veranstaltungen in der Miniatur Erlebniswelt

Auch in der Miniatur Erlebniswelt ist der Frühling ausgebrochen, und für Modellbaueinsteiger wie Profis jedes Alters gibt es eine ganze Reihe neuer Veranstaltungen mit unserem Baumeister Ferdinand Vasold. Für Kinder ab sechs Jahren gibt es zwei eigene Basteltermine, bei denen die Kleinen unter professioneller Anleitung ein echtes Modellbau-Häuschen basteln, nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten und natürlich auch mit nach Hause nehmen dürfen. Die Bastelstunde findet am 28. Mai und am 23. Juli 2011 jeweils von 14:00 bis 15:00 Uhr statt, pro Kind wird ein Beitrag von 5,50 Euro für das Material und der Eintritt in die Miniatur Erlebniswelt fällig. Die Anmeldung ist bis drei Tage vor der Veranstaltung entweder telefonisch unter 0175/6004235 oder per Mail an info@miniatur-erlebniswelt.de möglich.

Für erwachsene Modellbauer gibt es im Juni und Juli jeweils eine Modellbauvorführung mit Ferdinand Vasold. Die Vorführungen finden jeweils um 14:00 Uhr statt und sind kostenlos – lediglich der Eintritt in die Miniatur Erlebniswelt muss bezahlt werden. Im Anschluss an die Veranstaltungen beantwortet Ihnen Ferdinand Vasold natürlich gerne all Ihre Fragen. Besonders interessant für Leser ist der Termin am 12. Juni, da geht es um das aktuelle Thema unserer Einsteiger-Anlagenbaureihe, das Begrasen und Begrünen. Am 10. Juli gibt Ferdinand Vasold Tipps zur Alterung von Gebäuden. Alle weiteren Seminar- und Veranstaltungstermine für 2011 finden Sie im Internet unter <http://www.miniatur-erlebniswelt.de>.



hier die notwendigen Markierungen nicht. Für das Pflaster verwende ich selbstklebende Folie aus dem Modelleisenbahnfachhandel. Sie hat den Vorteil, dass sie einige Zeit nach dem Aufkleben noch problemlos entfernt und neu aufgeklebt werden kann, wenn mal etwas nicht passt oder eine unschöne Falte entsteht. Erst nach rund 24 Stunden ist der Klebstoff abgebunden. Aber Vorsicht: Klebefolien anderer Hersteller reagieren möglicherweise anders – lesen Sie also zuvor die Anleitung. Da Klebefolie verhältnismäßig teuer ist, sollten Sie sparsam damit umgehen. Unter einem Haus muss keine Folie kleben, da sieht sie sowieso niemand. Messen Sie deshalb gut um die Gebäude herum, damit nur dort Folie verwendet werden muss, wo sie auch zu sehen ist. Eine günstige Alternative zur Folie ist Pflasterkarton, der mit Klebstoff befestigt wird, oder Beläge aus Styroplast.

Es wächst und gedeiht

Dann kann es losgehen mit dem Begrasen und Bepflanzen. Wie in der Natur auch wächst auf unserer Anlage alles von unten nach oben. Das heißt: Ich beginne mit dem Untergrund und arbeite mich nach oben zu den Büschen und schließlich den Bäumen vor. Wenn Sie sich allzu penibles Arbeiten beim Begrasen ersparen möchten, lohnt es sich, die Anlage in einem Naturton wie Grün oder Braun zu grundieren, bevor Sie mit dem Gras loslegen – dann schimmert kein Holz durch, wenn es mal eine kleine Lücke geben sollte. Im hinteren, gebirgigen Teil der Anlage plane ich einen idyllischen





Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15

Mischwald. Dazu gehört natürlich auch der passende Waldboden: mit feuchten, beemoosten Stellen, wo es schattig ist, und hellerem Gras im Bereich der Lichtungen, mit dem ein oder anderen Stein und vereinzelt Waldblumen. Für eine solche Landschaft brauche ich vor allem viele verschiedene Sorten von Streumaterial. Ich streiche zunächst eine Teilfläche dünn mit Leim ein. Der ein oder andere experimentiert für das Begrasen gerne mit selbstkreierten Mixturen, etwa aus Spülmittel und Wasser – ich rate Ihnen: Lassen Sie lieber die Finger davon. Mit fertigem Modellbauleim sind Sie auf der sicheren Seite und viel teurer als die selbstgemischten Rezepturen ist er auch nicht – eine XL-Dose Graskleber von Noch reicht bei mir locker für die ganze Anlage. Fangen Sie mit dem Aufbringen des Leims bei schrägen Flächen oben an, die dünne Lösung läuft von selbst nach unten. Wenn der Leim verteilt ist, bringe ich die erste Schicht Flockmaterial, die groben Foliage Clusters in einem Grünton, durch vorsichtiges Streuen in einem Teil der Fläche auf (Abb. 6). Die verbleibenden Flächen fülle ich auf die gleiche Art und Weise mit Flock in einem anderen Grünton. Immer wieder streue ich dazwischen ein bisschen Schotter ein, damit der ein oder andere Stein den Waldboden bereichert (Abb. 7). Die letzte Schicht Streumaterial in Form von grünen Grasfasern bringe ich mit dem Grasmaster von Noch auf, damit die Halme schön senkrecht ausgerichtet sind (Abb. 8). Ein Blick auf den Anlagenrand zeigt besonders deutlich, wie vorbildgetreu das Gras dadurch

wirkt (Abb. 9). Dazu verrate ich Ihnen noch einen Profitipp: Ein paar kleine Steinchen im Grasmaster lockern das Streumaterial auf und verhindern, dass es Klumpen bildet. Zuletzt setze ich an einigen Stellen farbige Akzente durch Streublumen. Auch das geht am besten mit dem Grasmaster. Wenn alles getrocknet ist, das dauert etwa drei Stunden, sauge ich lose Gräser mit einem schwachen Staubsauger ab. Ein Handakkusauger ist dafür gut geeignet. Haben Sie beim Betrachten der Bastelbilder meinen versteckten Bärenfelsen entdeckt? Falls nicht: Auf dem Bild des fertigen Hangbereichs ist er gut in der Felswand zu erkennen (Abb. 10)!

Kleine Moosgebilde oder flache Büsche bilden Sie am besten mit Mikroflor nach, der sich in die gewünschte Form reißen und zupfen lässt und ganz einfach mit Sprühkleber auf der Anlage befestigt wird (Abb. 11). Die gewünschten Blümchen auf dem Waldboden werden mit Mini-Flocken dargestellt, die einfach auf die noch feuchte Fläche aufgestreut werden. Auf diese Art können Sie alle Freiflächen Ihrer Anlage Schritt für Schritt grün werden lassen. Variieren und experimentieren Sie mit den Farben und Materialien – eine Blumenwiese sieht schließlich auch in der Realität anders aus als ein Waldboden, und Straßenbegleitgrün ist kein Vorgarten.

Wenn Wiesen, Gräser und Büsche stehen, können Sie die Bäume anpacken. Entsprechende Fertigmodelle gibt es in allen Farben

und Formen zu kaufen, Sie können sie aber auch selbst basteln. Mehr dazu finden Sie im Kasten „Bäumchen bastel dich“ auf Seite 49. In meinem Fall wird der Mischwald aus fertigen und selbstgemachten Laub- und Nadelbäumen bestehen, um möglichst viel Abwechslung zu erreichen. Wenn ich einen passenden Platz für meinen Baum gefunden habe, bohre ich mit einem Schraubenzieher ein kleines Loch ins Gelände und befestige den Baum dort mit einem Tropfen Heißkleber (Abb. 12). Nach und nach wird der Wald dichter – wieviele Bäume Sie Ihrer Anlage gönnen möchten, ist natürlich reine Geschmackssache.

Als buntes Highlight platziere ich ein kleines Rapsfeld auf der Anlage. Das sieht sehr realistisch aus und macht zugleich kaum Arbeit: Das Rapsfeld gibt es als fertige Matte zu kaufen. Ich schneide es auf die gewünschte Größe zu und befestige es mit Sprüh- oder Graskleber auf der Anlage (Abb. 13). An den Rändern Sorge ich mit dem Grasmaster für einen harmonischen Übergang zur Grasfläche.

Kühles Nass

Als weiteren farbigen Hingucker widme ich mich als nächstes dem kleinen Bergsee mit seinen Zu- und Abläufen. Bevor jedoch Wasser ins Spiel kommt, sollten Ufer und See, falls gewünscht, eingeschottert werden. Auch wenn Warten manchmal schwer fällt: Am besten fangen Sie mit der Wassergestaltung erst an, wenn die begrasten und geschotterten Flächen komplett durchgetrocknet und abge-



Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18



saugt sind – sonst ist die Gefahr groß, dass Grasfasern in die Gussmischung geraten, und das sieht nicht sehr überzeugend aus. Zunächst wird der Grund des Sees gespachtelt und mit Acrylfarbe bemalt. Ich verwende ein schönes Türkisblau, das am Ende durch das Wasser schimmern und ihm seine Farbe verleihen wird. Sie können aber nach Wunsch jeden Blau-, Grün- oder Brauntönen verwenden. Außerdem können Sie, wenn Sie möchten, den ein oder anderen kleinen Felsen am Grund des Sees platzieren – schließlich handelt es sich um einen Gebirgssee. Wenn alle Vorarbeiten abgeschlossen sind, geht es ans Ausgießen. Erhitzen Sie dazu Water-Drops wie in der Anleitung beschrieben – Sie können auch Water-Drops Colour in Ihrer Wunschfarbe verwenden – bis sie flüssig sind. Gießen Sie dann die Flüssigkeit in das Seebett ein (**Abb. 14**). Vorsicht, das Material ist sehr heiß! Die Wassermasse braucht eine Weile zum Durchtrocknen, an der Oberfläche wird sie aber sehr schnell fest. Da ich noch einige realistische Wassereffekte einarbeiten will, erhitze ich das Wasser deshalb mit einem Föhn immer wieder (**Abb. 15**). Ich trage Wassereffekt-Paste auf und arbeite daraus Wellen und Strömungseffekte mit einem Zahnstocher oder einem kleinen Schraubendreher heraus (**Abb. 16**). Vom Berg aus soll ein Wasserfall in mehreren Stufen den Zulauf zum Gebirgssee bilden. So ein Wasserfall ist leicht selbst gemacht: Streichen Sie einfach eine dünne, schmale Schicht Wassereffekt-Paste auf ein Stück Plexiglas oder Kunststoff und lassen Sie es gut durchtrocknen (**Abb. 17**). Ziehen Sie den Wasserfall dann mithilfe eines Bastelmessers vorsichtig

vom Kunststoff ab, kürzen Sie ihn mit einer Schere auf die gewünschte Größe und bringen Sie ihn direkt am Fels in Form (**Abb. 18**). Als Klebstoff dient Wassereffekt, den Sie auch zusätzlich auftragen können, um die Gischte des Wasserfalls nachzubilden (**Abb. 19**).

Abschließend platziere ich am Seeufer Schilfgras nach Belieben, das es fertig zu kaufen gibt (**Abb. 20**). Es wird auf die gewünschte Länge gekürzt und mit etwas Heißkleber be-

festigt. Damit es überzeugend aussieht, setzen wir den kleinen Bachlauf auf der anderen Seite der Straße fort. Dazu fräse ich ein Stück weiter, auf der anderen Seite der Straße, einen kleinen Bachlauf aus (**Abb. 21**). Er soll in einem Abflussrohr münden, das ich ganz einfach aus einem dünnen Plastikrohr herstelle. Solche Röhrchen gibt es im Baumarkt und im Modellbauhandhandel zu kaufen. Ich schneide davon ein kleines Stückchen schräg ab, feile



ausieht – wenn es einmal komplett durchgetrocknet ist, glitzert der See klar und blau. Im Überblick wirkt unsere kleine Anlage nun schon viel bunter als bisher (**Abb. 24**). Nach so viel Natur begeben wir uns in der nächsten Folge zurück in die Zivilisation und kümmern uns um den technischen Fortschritt: Unsere Oberleitung wird gesponnen, es fällt der Startschuss für den vorbildgerechten Fahrbetrieb.



Die Modellbahnerin, das unbekannte Wesen

Die Kämpferin

TEIL 4

IM PORTRÄT

Christine Moerlin aus Ulm wurde die Liebe zur Eisenbahn in die Wiege gelegt: Der Großvater Bahnhofsvorsteher, der Vater Mitbegründer des ersten Ulmer Modelleisenbahnvereins, die Mutter Telefonistin bei der Deutschen Reichsbahn und stets die helfende Hand, wenn ihr Mann an seiner Anlage bastelte. Auch die kleine Christine war bereits früh mit von der Partie,



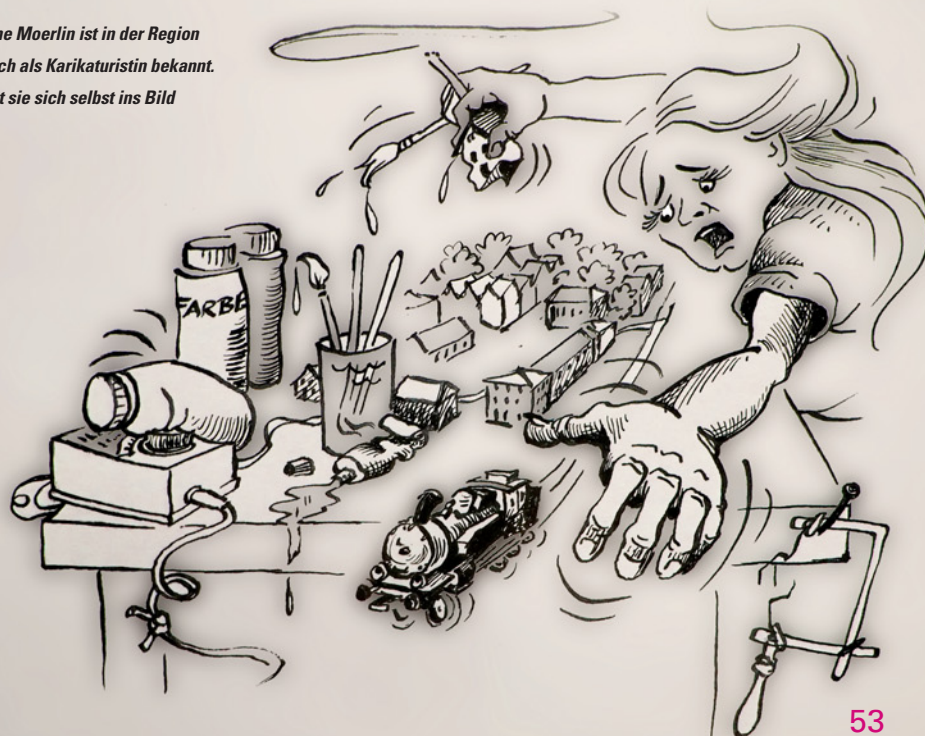
Bild: privat

allerdings nur beim Anlagenbau – an die empfindlichen Züge wollte der Vater das Kind nicht lassen. „Schließlich war ich nur ein Mädchen“, merkt Christine Moerlin mit einer gewissen Bitterkeit an und beschreibt damit eine männliche Reaktion, mit der auch viele erwachsene Modellbahnerinnen gelegentlich rechnen müssen. Wie so oft erlitt die Begeisterung für die Modelleisenbahn auch bei Christine Moerlin in den Teenagerjahren einen Einbruch. Andere Hobbys wurden wichtiger, ihre Ausbildung zur Theaterplastikerin und Bühnenbildnerin hatte Priorität. Ein Schicksalsschlag war es schließlich, der die Künstlerin mit Anfang dreißig doch noch zu ihrer alten Leidenschaft zurück brachte: Nach dem Tod ihres Vaters erbte sie seine Fleischmann-Spur-N-Anlage. Nun loderte das alte Feuer wieder und Christine Moerlin machte sich mit Eifer daran, die Anlage nach ihren Vorstellungen neu zu gestalten. Besonders die Epoche I mit ihren gewaltigen Dampfzügen hat es der freischaffenden Künstlerin angetan. An ungezählten Abenden

wurden Loks aus dem Nachlass ihres Vaters umgebaut oder in Länderbahnfarben bemalt, Preiserfiguren epochengerecht gekleidet, Pferde vor Züge gespannt. Bei der geerbten Anlage sollte es längst nicht bleiben: Inzwischen ist Moerlin Herrin über viele Anlagenteile und Dioramen in ganz unterschiedlichen Spurweiten. Es dauerte nicht lange, bis sie auch einem Verein beitrug, um dort Gleichgesinnte zu treffen und sich wertvolle Anregungen zu holen. Bei den Eisenbahnfreunden Schelklingen war sie etwa 15 Jahre Mitglied: „Die Unterstützung dort war klasse!“ Dass sie eine von ganz wenigen Frauen ist, war nie ein Problem. Bei den Eisenbahnfreunden lernte die 56-Jährige auch ihren Ehemann kennen. Er teilt mit ihr nicht nur Haus und Bett, sondern auch einen Traum: die Eröffnung eines eigenen Eisenbahnmuseums. Ein großes Wagnis, sicher – doch Moerlin ist eine geborene Kämpferin. Rück-

schläge machen sie nur stärker: Wie der Einbruch in ihr Atelier vor einigen Jahren, bei dem ein Großteil ihrer Modellsammlung verschwand. Oder ein Wasserrohrbruch zwei Jahre später, der einen weiteren Teil ihrer Arbeit zunichtemachte. Moerlin aber lässt sich nicht unterkriegen. Und die große Idee vom eigenen Museum macht Fortschritte: Im Eisenbahnerhäuschen „Haus Dampf“, das sie gemeinsam mit ihrem Mann gekauft hat, gibt es mittlerweile schon Strom, bald soll der Wasseranschluss folgen. Geplant ist eine Ausstellung unter dem Motto „111 Jahre Schiene – von 1803 bis 1914“ mit Bildern, Schauanlage und Dioramen. Es geht langsam, in kleinen Schritten voran, aber es geht voran. Dass sie das ein oder andere finanzielle Opfer bringen muss, dass ihre knappe Freizeit ganz der Modellbahn und dem Museum gehört – geschenkt: Christine Moerlin ist eine echte Vollblut-Eisenbahnerin.

**Christine Moerlin ist in der Region
Ulm auch als Karikaturistin bekannt.
Hier hat sie sich selbst ins Bild
gesetzt**



IM PORTRÄT



DER GRAS-MASTER

Für ihn zählt, was neben der Spur ist: Rainer Noch ist Chef des Modelllandschaftsspezialisten NOCH. 2011 feiert sein Familienbetrieb 100-jähriges Jubiläum.

Fotos: Archiv Firma NOCH

Die schönsten und aufwändigsten Modellbahnen werden schnell langweilig ohne Landschaft. Das wissen Modellbahnfreunde offenbar seit Anfang des letzten Jahrhunderts: Die Firma NOCH, Spezialist für Modellbahnzubehör vom Grashalm bis zum Gotthardtunnel feiert dieses Jahr 100-jähriges Jubiläum. Geschäftsführer Rainer Noch führt den Familienbetrieb bereits in der vierten Generation. Angefangen hat der Urgroßvater aber als Klempner.

Herr Noch, wie sahen die ersten Modelle aus, die Ihre Vorfahren gebaut haben?

Die ersten Gebäude waren farbig bedruckte, flächige Papp-Kartons, die der Kunde dann zusammengeklebt hat. Ähnlich wie Sie es heute von den Schreiber-Bögen kennen, nur einfacher. Eines unserer ersten Modelle war ein dreiteiliger Bauernhof.

100 Jahre NOCH, das heißt nicht gleich 100 Jahre Modellbauzubehör. Ihr Urgroßvater, Oswald Noch hat 1911 schließlich mit einem Klempnerbetrieb angefangen. Wann ging es mit den kleinen Maßstäben los und wie kamen die Nochs überhaupt vom Rohrverlegen aufs Schienenverlegen?

Als mein Großvater Erich Noch mit in die väterliche Firma eingestiegen ist. Als gelernter Elektrotechniker hat er den Betrieb um die klassische Haus-Elektrotechnik erweitert: Lampen, Elektrifizierung und ähnliches. Ende der 20er-Jahre hat er die Nachfrage an Modellbahnen erkannt und zuerst damit gehandelt. In

den frühen 30ern verkauft er die ersten Eigenproduktionen: Schienen, Wagen und schließlich auch Häuser und vieles mehr.

In welcher Spurweite ist Ihr Großvater eigentlich gefahren?

Die ersten Schienen und Wagen hat mein Großvater in der Spur 0 gemacht, die Gebäude und späteren Sachen waren in H0.

Zwei harte Zäsuren musste die Firma, aber auch die Familie Noch durchmachen, den Zweiten Weltkrieg und das DDR-Regime.

Wie haben die Nochs das gemeistert?

Während des Weltkriegs hat meine Oma die Produktion aufrecht erhalten, weil der Großvater erst in den Frankreich-Feldzug, dann in Kriegsgefangenschaft musste. In der Zeit wurden dann Hausverdunkelungen produziert, später Lampenschirme. Aber schon bald ging es weiter mit Modellbahnzubehör. In den 50ern drohte der Firma die Verstaatlichung – Firmensitz war ja damals noch Glauchau im Osten Deutschlands. 1956 ist mein Großvater

BLICK INS FOTOALBUM



Rainer Noch öffnet für uns sein Fotoalbum und gewährt uns einen Einblick in die Geschichte der Firma und der Familie Noch



Mein Urgroßvater Oswald Noch mit seiner Familie. 1911 gründet er eine Klempnerei. Sohn Erich – hier im Matrosenanzug – steigt 1930 in den Betrieb mit ein und bringt die Firma auf Modellbahnkurs



Modell aus dem Jahr 1949. Gebäude und auch die Wiese sind aus Pappe

dann samt Frau und seinen drei Kindern in den Westen geflohen.

Das klingt nach einem kompletten Neustart für die Firma.

Man hatte zwar schon Monate im voraus Pakete mit Werkzeugen und Produkten in den Westen geschickt. Aber meine Oma erzählte mir, dass fast die Hälfte dieser Pakete schon damals nie ankam. Auch die blechverarbeitenden Maschinen für die Wagen und Schienen mussten da bleiben. Im Westen angekommen hat man sich also zwangsläufig auf den Landschaftsbau konzentriert.

Anders als heute bestand das Landschaftssortiment der Nochs damals weniger aus

einzelnen Bäumen oder Grasbüscheln, sondern gleich aus kompletten Anlagen ...

Das größte Problem bei diesen Fertiggeländen war, dass in den Anfangsjahren alles von Hand gemacht werden musste. Wenn ein Kunde eine Modellbahnanlage beauftragt hatte, dann hat man die von Hand aus Gips gebaut. Ein äußerst zeitaufwändiger Prozess und das Ergebnis war noch dazu richtig schwer. Im Archiv haben wir noch einige dieser Landschafts-Brocken. Bald hat mein Großvater aber erkannt, dass die neue Tiefzugtechnik gut geeignet ist, um Tunnel, Dioramen oder ganze Gelände in einem Stück zu produzieren.

Tiefzugtechnik, Hartschaum-Modelle, Terra-

Form – Ihre Familie hat immer wieder erstaunlichen Erfindungsreichtum bewiesen.

Wie kommt man auf all das?

Mein Vater war Ingenieur. Er hat sich lange damit beschäftigt, wie man es den Menschen leichter machen kann, eine individuelle Landschaft aufzubauen. Das Terra-Form-System ist ein Beispiel. Dazu hat ihn übrigens der Olympia-Park in München und die Zeltkonstruktion dort inspiriert. Ein einfacher Aufbau, der extrem stabil sein kann.

Bei welcher Neuheit der Firma NOCH haben Sie als Kind am meisten gestaunt?

Das waren die funkferngesteuerten Schiffsmodelle, auf einer Echtwasseranlage mit funktionsfähiger Schleuse! Man konnte mit einem Frachter in die Schleuse einfahren, sie dann fluten und auf einer höheren Ebene wieder raus fahren. Ein Supereffekt. Wir hatten Trauben von Leuten am Messestand. Alle waren begeistert – aber leider hat es keiner gekauft. Echtwasser auf der Anlage war den Menschen zu riskant. Was passiert, wenn's ausläuft?

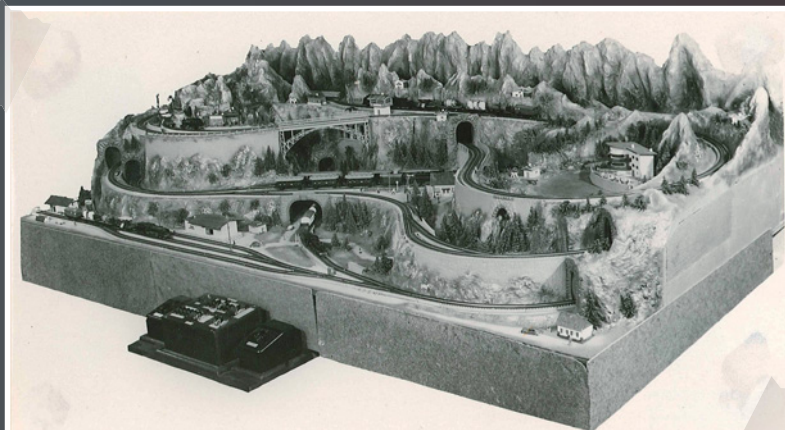
Klingt, als war damals schon einige Begeisterung für Modellbau und Modellbahnen bei Ihnen vorhanden ...

Es war nicht mein Haupthobby. Aber in die Firma zu schauen, war immer ein Riesenvergnügen. Sehr zum Leid vieler Mitarbeiter, wenn man als Bursche mit zehn, zwölf Jahren am Sonntag in die Firma kommt und alle Wiking-Autos auspackt, die einem gerade so gefallen, und dann eine kleine Rallye veranstaltet! Nach solchen Aktionen gab es natürlich auch ein Machtwort vom Vater und vom Großvater – und einen Satz heißer Ohren!

BLICK INS FOTOALBUM



Unser erster Firmenkatalog erscheint 1949. Angeboten werden zahlreiche Eigenproduktionen wie Gebäude, Tunnel, Gleise und Wagen





60 Jahre später: Der Bauernhof anno 2009 aus Laser-Cut-Karton hat eine realistische Oberflächenstruktur. Drum herum steht jeder Grashalm an seinem Platz

Gab es auch bei Ihnen zuhause eine Modellbahnanlage? Sind die Nochs eine Familie von Modellbahnfans?

Sie sind auf jeden Fall Naturfans. Deswegen haben sich die Nochs auch im süddeutschen Raum niedergelassen. Sie wollten die Berge vor der Haustür haben und waren beide intensiv wandern und klettern. Wir verstehen uns als Spezialist für den Modelllandschaftsbau, deswegen sollte die Landschaft auch im täglichen Leben präsent sein. Dass sie direkt

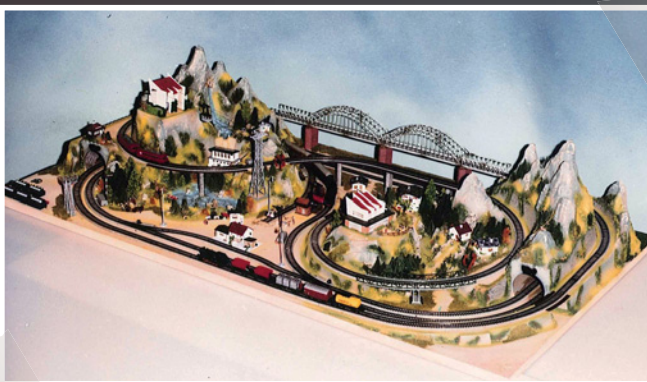
Eisenbahn- oder Modellbahnfans waren, würde ich nicht feststellen. Sie haben viele Artikel entwickelt und ausprobiert, aber es war nicht so, dass auch zu Hause eine Riesenanlage stand.

Sie sind viel in der Landschaft unterwegs und leben heute auch in Österreich. Schlagen Sie selbst Produkte vor?

Man ist immer mit offenen Augen unterwegs und sucht Dinge, die sich im Modell umsetzen lassen. Bei mir im Nachbarort ist zum Beispiel

ein wunderschönes Viadukt der Arlbergbahn, das uns zu einem Hartschaum-Modell inspiriert hat. Unser Sortiment ist durchaus süddeutsch-österreichisch-schweizerisch geprägt, weil das die Natur ist, die wir hier wahrnehmen. Wenn ich auf einer Messe in Amerika bin, kommt es schon mal vor, dass die Leute sagen: Eure Modelle sind ja viel zu grün! Aus der Sicht eines Texaners natürlich richtig. Aber so sieht's bei uns aus!

Eins fällt auf, schaut man sich die NOCH-



Seit 1961 entstehen Fertiggelände mit der neuen Tiefzugtechnologie. Hier unser frühes Modell „Kaprun“. Im gleichen Jahr zieht die Firma nach Wangen im Allgäu

1984 bringt mein Vater Peter Noch das Terra-Form-System auf den Markt. Er reagiert damit auf die Nachfrage nach individuelleren Anlagen



Produkte der letzten 80 Jahre an: Die Modelle werden vorbildgetreuer, detaillierter, komplizierter. Wie weit kann man diesen Trend treiben?

Auch für uns eine gute Frage. Wenn ich mich auf Messen mit unseren Kunden unterhalte, heißt es oft: Das sieht fantastisch aus, aber wir haben unsere liebe Mühe dabei, diese Filigranität zu verarbeiten. Ein Beispiel ist die Schlossbachbrücke. Das Original steht auf der Strecke zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck. Das Modell setzt diese Brücke nahezu eins zu eins um. Das ist in H0 schon eine Herausforderung. Und jetzt arbeiten wir an der Variante in N! Ich habe die ersten Laser-Cut-Entwürfe gestern in der Hand gehabt und gleich gesehen: Wir müssen gröber werden, weil der Kunde sonst beim Basteln durchdreht! Die Technik macht viel Detailreichtum möglich, aber ich wage zu bezweifeln, ob unsere Kunden das noch honorieren.

Wie hat sich das Modellbauhobby insgesamt verändert?

Die Modellbahn ist kein Spielzeug mehr. Sie hat sich weg von einem jungen Hobby entwickelt, hin zu einem Erwachsenenhobby. Am besten sehen wir das an unseren Fertiggeländen. Das ist ein klassischer Einstiegsartikel, den der Sohn zu Weihnachten geschenkt bekommt. Mit dem Vater wird das gemeinsam aufgebaut und bis Heilig Drei Könige steht die Anlage technisch soweit, dass der Sohnemann allein dran spielen kann. Diese Fertiggelände haben einmal 60 Prozent unseres Firmenumsatzes ausgemacht; jetzt liegen sie bei etwa acht Prozent. Was das klassische Vater-und-Sohn-Hobby anbelangt, da ist der Fluss abgeschnitten.

Rainer Noch

Geboren 12.09.1965 in Wangen im Allgäu. Verheiratet, drei Kinder;

Hobbysmeine Familie, Skifahren, Wandern, Motorrad fahren
 1985-1990 Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Uni Augsburg
 1990-1993 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Johannes Gutenberg Uni Mainz
 1993-1994 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der LMU München
 1994 Promotion an der LMU München
 1995 Einstieg in das familieneigene Unternehmen
 1997 Übernahme der Geschäftsführung bei NOCH
 Einführung der NOCH-Figuren (1997), des Gras-Masters (2005) und der Laser-Cut Technologie (2009)

Sie haben selbst drei Kinder, können Sie sie für den Modellbau begeistern?

Wenn ich mir anschau, mit welcher Riesenauswahl an Spielzeug Kinder heute groß werden, dann ist es kein Wunder, dass die Modellbahn, auch bei meinen Kindern, nicht mehr unter den Top 10 ist. Aber wir stellen fest, dass es ein großes Bedürfnis nach einem kreativen Hobby gibt, nach einer Beschäftigung, die auch die motorischen Fähigkeiten schult. Mit meinen Kindern bastele ich zum Beispiel kleine Dioramen. Mal machen wir unser Haus, mal einen Strand am Meer.

Dann sorgen Sie sich nicht, dass Ihnen eines Tages die Kunden ausgehen könnten?

Nein. Das ganze Thema Modelllandschaftsbau, und da lasse ich das Wort Bahn bewusst weg, hat eine deutlich wachsende Zielgruppe und zwar gerade bei Frauen. Das ist vielleicht auch angeregt durch Projekte wie das Miniatur-Wun-

derland in Hamburg. Hier sehen Menschen einfach, was möglich ist, werden auf Ideen gebracht. Das kreative Basteln hat Potential.

Bevor wir am Ende noch vom 200. Jubiläum reden ... Mit welchen Aktionen feiern Sie dieses Jahr „Ihren“ Hundertsten?

Wir machen am 29. Mai einen großen Tag der offenen Tür mit vielen Aktionen. Die Produktion wird laufen und die Besucher kommen überall rein, da gibt's keine Geheimnisse. Für alle, die es nicht zu uns nach Wangen im Allgäu schaffen, haben wir eine Sammelpunkteaktion gestartet: Auf 100 NOCH-Produkten sind goldene Jubiläums-Taler, die man gegen exklusive Neuheiten einlösen kann. Die erste Sammelmappe mit 23 Punkten kam neulich schon bei uns an. Und wenn sie mal einen Blick in unseren Katalog werfen: Unser Fokusthema bei den Neuheiten dieses Jahr ist – kein Zufall – Feste feiern!

BLICK INS FOTOALBUM



1989 stirbt mein Großvater, Erich Noch. Er hat den Modellbau entscheidend vorangebracht

Heute arbeiten bei uns 84 feste Mitarbeiter und 30 Heimarbeiter. Mit ihnen haben wir 2009 unseren letzten Technik-Coup gelandet: Die Einführung von Laser-Cut Pflanzen und Häusern



ENDSPURT FÜR DEN DAUERLÄUFER

Text und Fotos: Otto Humbach

Am Übergang von Epoche IIIa zu IIIb hat unser Marathon-Man Gambrinus im Modelleisenbahn report 4/2010 eine kurze Pause eingelegt – nicht dass der Langstreckenläufer das konditionell nötig gehabt hätte. Jetzt geht's weiter in der Epoche IIIb. Wir beginnen 1956, einem Jahr voller Neuerungen.

MODELL



Eleganz im Modell: der Gambrinus aus beige-blauer E 10 und kobaltblauen Aüm-Wagen



Dr. Rolf Brüning

Eleganz im Vorbild: Dr. Rolf Brüning fotografierte am 23. Mai 1964 bei Laufach am ehemaligen Bk Eisenwerk den Gambrinus mit der E 10.1311

1956 war das Jahr der Klassenreform bei der Deutschen Bahn. Aus dem Dreiklassensystem wurde ein Zweiklassensystem: Die Plüschklasse entfiel, die 3. Klasse wurde zur 2. Klasse aufgewertet und die alte 2. Klasse zur 1. Klasse hochgestuft. Neben der Klassenreform bescherte das Jahr 1956 den Lokomotiven und Wagen der Bundesbahn auch erstmals das neue DB-Logo, von Eisenbahnfreunden schon bald nur noch Keks genannt. 1955 entworfen, prägte das Logo bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahre 1994 mehr oder weniger unverändert 40 Jahre westdeutscher Bahngeschichte. Übrigens: Das aktuelle Logo ist eine Ableitung vom alten Keks der Bundesbahn.

1956 wurde das Dreilicht-Spitzensignal verpflichtend eingeführt, ebenfalls ein wichtiges Indiz der Epoche IIIb. Zwei Jahre später, 1958, kam schließlich noch der Streifen auf die 1.-Klasse-Reisezugwagen. Diese Änderungen im Erscheinungsbild des rollenden Materials kamen natürlich nicht von heute auf morgen und so sah man 1956 und in den folgenden Jahren noch einen vielfältigen Mischbetrieb – gut für uns Modellbahner. Erlaubt es doch eine größere Freiheit bei der Modellzusammenstellung und verschafft uns ein günstiges Alibi im Disput mit manchem Nietenzähler.

Unter Strom

Von besonderer Bedeutung für den Gambrinus und die blaue Flotte der DB war der Beginn der Serienlieferung der V 200 – ein weiterer Meilenstein im Eisenbahnjahr 1956. In kürzester Zeit verdrängten die modernen Vorzeigemaschinen die altgedienten Dampfzüge aus dem noblen F-Zug-Dienst, zumal die neuen Diesellokomotiven leistungsmäßig für die kurzen und schnellen Züge des F-Zug-Netzes geradezu prädestiniert waren.

Die von Süden nach Norden fortschreitende Elektrifizierung brachte schließlich auch E-Loks vor die blauen Züge. Als der Fahrdrat 1959 Dortmund erreicht hatte, übernahmen in Dortmund E 10-Lokomotiven unseren Gambrinus von der V 200, die den F-Zug von Hamburg-Altona aus in den Ruhrpott brachte. Ab 1963 führten im südlichen Streckenabschnitt sogar die prestigeträchtigen blau-beigen Rheingold-Bügel-E 10 des Bw Nürnberg den F 33/34 von und bis München – eine, wie Vorbild- und Modellfotos zeigen, ausgesprochen attraktive Garnitur!

Wagen in Blau und Rot

Auch beim Wagenmaterial der F-Züge tat sich einiges in der Epoche IIIb. Bereits Ende der 1950er-Jahre waren die Altbauwagen komplett durch die zwischenzeitlich in Kobaltblau lackierten, neuen 26,4-Meter-Aüm-Wagen der Gruppe 54 abgelöst worden. Anfang der 60er-Jahre kamen außerdem etwas modifizierte 1.-Klasse-Neubauwagen der Gruppe 61 auf die Gleise der DB – insgesamt mehr als 300 Stück. Das neue Material wurde postwendend in die F-Zug-Umläufe integriert.

Modifiziert wurden die Wagen wegen neuer Vorschriften des Internationalen Eisenbahnverbands UIC, der eine Verstärkung der Wagenenden und des Rahmens verlangt hatte. Daraufhin wurden die vierteiligen Stirnwand-Faltdüren durch zweiteilige, selbstschließende Schiebetüren ersetzt. Anstelle der einteiligen Drehtüren an den Endeingängen wurden nun zweiteilige Drehfaltdüren eingebaut. Bei den 2.-Klasse-Wagen der neuen Serie vergrößerte sich die Abteifensterfläche um etwa zehn Prozent und die Fenster waren seitdem genauso groß wie die der 1.-Klasse-Wagen. Die blauen Altbauwagen wanderten alsbald in untergeordnete Dienste ab. Nur kurze Zeit fuhren sie – teilweise mit 1.-Klasse-Streifen und DB-Keks – in D-, Eil- und sogar Personenzügen, bevor sie bei nächster Gelegenheit wieder grün umlackiert wurden.



Das von Dr. Rolf Brüning festgehaltene Vorbild lässt sich ohne Weiteres – und mit großem Vergnügen – im Modell nachstellen

1964 bekam schließlich die DSG die ersten Neubau-Speisewagen geliefert. Die 27,5 Meter langen Wagen der Bauart WRüm64 waren zunächst im DSG-typischen Bordeauxrot lackiert. In der zweiten Hälfte der 60er-Jahre sah man sie aber bereits im rot-beigen Kleid der TEE-Züge. Ob in Bordeauxrot oder Rot-Beige – die Speisewagen waren der auffällige Farbtupfer im sonst blauen Gambrinus und den anderen F-Zügen. Obwohl die Neubauwagen verfügbar waren, zeigt der überwiegende Teil der Vorbildfotos jener Jahre weiterhin Altbauspeisewagen in den Garnituren der blauen Flotte.

Eine große Zeit geht zu Ende

Mit dem Abgang der Epoche III ab 1968 ging auch die große Zeit der F-Züge zu Ende. TEE-Züge und das InterCity-Netz waren jetzt die angesagten Themen im deutschen Bahnverkehr. Bereits im Jahr 1959 verkürzte sich der Laufweg unseres Gambrinus bis Hamburg, zugleich wurde Nürnberg als Haltepunkt mit einbezogen. Dennoch lief der Gambrinus noch bis 1969 unter seiner angestammten Zugnummer F 33/34 in dieser Relation. Nach der Umnummerierung auf F 122/123 und F 124/125 war er von 1971 bis 1977 als IC 112/117 zwischen München und Hamburg unterwegs. Kurz vor Ende seiner Laufbahn erlebte er sogar noch die Hochstufung als TEE 18/19. Im Jahr 1982 kam schließlich das Ende unseres Dauerläufers. In diesem Jahr las man seinen Namen letztmalig in den Kursbüchern der DB.

Im kleinen Maßstab lebt er weiter

Ausgestorben ist der Gambrinus deswegen aber noch lange nicht. Im kleinen Maßstab lassen sich der Gambrinus und die große Zeit der blauen F-Züge wieder zum Leben erwecken. Was schon für die Epoche IIIa galt, gilt auch für die hier beschriebenen Jahre: Für den H0-Bahner gibt es inzwischen nahezu alle für einen vorbildgemäßen Betrieb not-

wendigen Modelle. Gerade was die Neubauwagen und die dazu passenden Lokomotiven wie die V 200 und die E 10 anbelangt, hat Roco eine nicht hoch genug einzuschätzende Vorreiterrolle gespielt. Als erster und bis heute einziger Großserienhersteller brachten die Salzburger bereits 1989 ihre ersten H0-Neubau-Schnellzugwagen auf den Markt.

Die 50er-Jahre im F-Zug-Netz

1949 – 1950	Aufarbeitung der BR 03.10
1953	Auslieferung der Vorserie V 200
1954	Auslieferung der Vorserien-Wagen AB4ümg (Gruppe 53), Lackierung in Stahlblau (RAL 5011), kleine Schlussleuchten oben
Ab 1955	Serienfertigung der Gruppe 53-Wagen AB4ümg, die Wagen waren zusätzlich für große Schlussleuchten in mittlerer Höhe vorbereitet
1955	erste Veröffentlichung des DB-Keks in Printmedien
Ab 1956	Verwendung des DB-Keks auf Schienenfahrzeugen
1956	Klassenreform; 1. Klasse entfällt, 2. und 3. Klasse werden aufgewertet
Ab 1956	Serienfertigung der V 200
1956 – 1960	Umstellung auf Dreilicht-Spitzensignal
Ab 1958	Wagen-Kennzeichnung mit 1.-Klasse-Streifen
1958 – 1959	BR 03.10 erhält neue Kessel

Während der gesamten Dekade vollzog sich der Übergang von den großen Wagner-Windleitblechen zu den kleinen Witte-Windleitblechen.



Der Gambrinus Mitte der 60er-Jahre: das rare Roco-Modell einer Vorserien-V 200 mit DB-Keks und Epoche-III-Beschriftung. An dritter Stelle steht ein 27,5 Meter langer Neubaupreiswagen der Gattung WRüm64 in roter Erstlackierung

Den für unsere Zwecke wichtigen Aüm produzierte Roco zunächst in der Ausführung der Gruppe 61 (Art.-Nr. 44741 oder aus Set Art.-Nr. 45919). Nach mehreren Neuauflagen und Modellvarianten – beispielsweise die messingfarbenen Fensterrahmen oder geänderte Beschriftungen – erschienen in den letzten Jahren auch die Wagen der Gruppe 54 mit detailgenau umgesetzten Unterschieden zwischen der Epoche IIIa (aus Set Art.-Nr. 41307) und IIIb (Art.-Nr. 64496). Einzig die Variante der Jahre 1956 bis 1958 mit 1.-Klasse-Bezeichnung ohne Streifen

steht noch aus. Eine aktuelle Neuheit ist der schicke DSG-Speisewagen der Bauart WRüm64 in Epoche-III-Ausführung (Art.-Nr. 45812). Seiner vorbildgerechten Überlänge von 27,5 Metern entsprechend, bringt es das 1:87-Modell auf die beachtliche exakte Länge über Puffer von 31,6 Zentimetern. Auf der Modell-Wunschliste stehen im Moment noch die TEE-Farbvariante dieses Wagens sowie die Epoche-IIIb-Ausführung der blauen 28er-F-Zug-Wagen für die Einsätze in untergeordneten Zuggattungen. Für Modellbahner mit eingeschränkten Platzmöglichkeiten bie-

Die blaue Flotte der DB



Der mit AB4ümg bezeichnete Wagen der Gruppe 54 mit stahlblauer Lackierung und der Klassenziffer „2“ im Zustand bis 1956



Nach der Klassenreform war der Gruppe 54-Wagen erstklassig in Kobaltblau unterwegs. Der 1.-Klasse-Streifen datiert ihn auf die Zeit nach 1958



Sig. H. Brinker

Wie das Vorbild-Foto aus Hamburg-Altona zeigt, rückte der Speisewagen auch einmal an die vierte Stelle des F-Zuges



Rocos Erstlingsmodell von 1989: Der unverkürzte Aüm der Gruppe 61 mit einer vorbildgerechten zweiflügeligen Drehfalttür



Das Modell des Aüm, Gruppe 61 in einer Modellvariante der späten 90er-Jahre mit geänderter Beschriftung und neuen Fensterrahmen



Stelldichein der legendären V 200: Abgesehen vom Puffertelleranstrich und den verschiedenen Beschriftungen finden sich mindestens zehn weitere Unterschiede zwischen Vorserie und Serienausführung. Haben Sie alle gefunden?

tet Roco nach wie vor die meisten der genannten Wagentypen auch in der 1:100-Längenverkürzung an.

Breite Auswahl an Zugmaschinen

Rocos langjähriges Engagement in Sachen V 200 oder E 10 nochmals im Detail zu schildern, hieße Eulen nach Athen zu tragen. Jeder Modellbahner kennt und schätzt die vielen Varianten dieser bildschönen Modelle, die die Salzburger in den letzten Jahren auf die Gleise gesetzt haben. Für den Gambrinus der Epoche IIIb schnappen wir

uns aus den vielen Schmankerln zum Beispiel eine Vorserien-V 200 in Epoche-IIIb-Version mit Keks (aus Set Art.-Nr. 41250) oder eine Serienmaschine mit Schriftzug (Art.-Nr. 63943) für den Abschnitt Hamburg – Dortmund. Bis Frankfurt lassen wir dann eine Kasten-E 10 in der Ausführung mit einfachen Stirnlampen (Art.-Nr. 62490) an die Spitze des Zugs und übergeben in der Main-Metropole an ihre adelige blau-beige Rheingold-Schwester mit der Bügelfalte (Art.-Nr. 63704), die den F 34 bis nach München bringen wird – so ist Fahrspaß garantiert!

Die blaue Flotte der DB



Die Stirnseiten der beiden Aüm-Typen im Vergleich:
links der neue Wagend der Gruppe 61 mit zweiflügeliger Schiebetür, rechts die alte Ausführung von 1954 mit vierteiliger Falttür



Timo Maschlone

NEUHEITEN

Lok für kurze Wege

Als Cornelia Froboess die Badehose einpackte, der Toast Hawaii deutsche Speisekarten eroberte und verkehrsrote Regionalbahnen noch Zukunftsmusik waren, schlug die Geburtsstunde der Baureihe 65 – der Nahverkehrsspezialistin der 1950er-Jahre. Fleischmann lässt mit zwei Lokomotiven der Baureihe diese Zeit wiederaufleben. Ab sofort sind die H0-Modelle der 65 018 und der 65 014-3 im Fachhandel erhältlich.

Das Neubauprogramm der Deutschen Bundesbahn nach dem Zweiten Weltkrieg sah für die Tenderlokomotiven der Baureihe 65 ein fest abgestecktes Einsatzgebiet vor: den Vorort- und Stadtbahnverkehr in Ballungsräumen. Dort sollten die neugebauten Lokomotiven die altge-

dienten Baureihen 78 und 93.5 ablösen. Im Jahr 1951 wurden 13 Maschinen an die DB ausgeliefert und den Betriebswerken Darmstadt, Düsseldorf und Letmathe zugewiesen. 1955 und 1956 kamen weitere fünf Lokomotiven dazu, die dem Bw Essen unterstellt waren.

Vorratshaltung

Krauss-Maffei als alleiniger Hersteller konstruierte 1'D2'-Lokomotiven als Baureihe 65. Dank des vollständig geschweißten Hochleistungskessels und Rahmens konnten die Konstrukteure ordentlich Masse einsparen.



Timo Maschlone

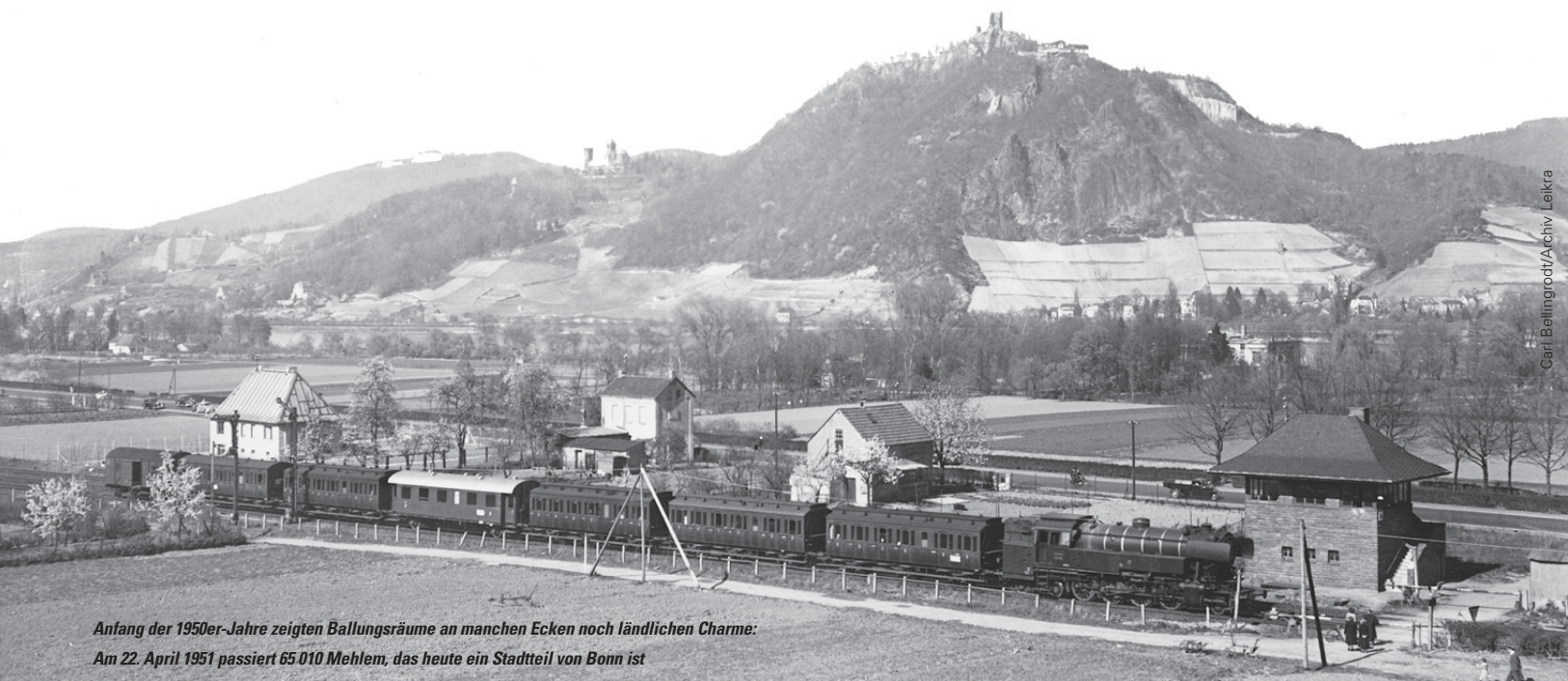
Der Nahverkehrsklassiker der 1950er-Jahre zeigt sich von seiner besten Seite: Fleischmann hat aus der Baureihe 65 die heutige Museumslok der Stoom Stichting Nederland im Maßstab 1:87 nachgebildet

Das dabei eingesparte Gewicht wurde anderweitig genutzt: Die Vorratskammern wurden vergrößert, sodass die Loks 14 Kubikmeter Wasser und 4,8 Tonnen Kohle bunkern konnten. Das reichte für ein Tagespensum von 410 Kilometern, ohne dass die 65er zeitaufwändige Zwischenstopps zum Nachtanken einlegen mussten.

Der Vorratshaltungsgedanke kam übrigens auch den Lokführern zugute: Oberhalb der Feuertür im Führerstand wurde extra ein Wärmekasten für Speisen eingebaut. Die kleine

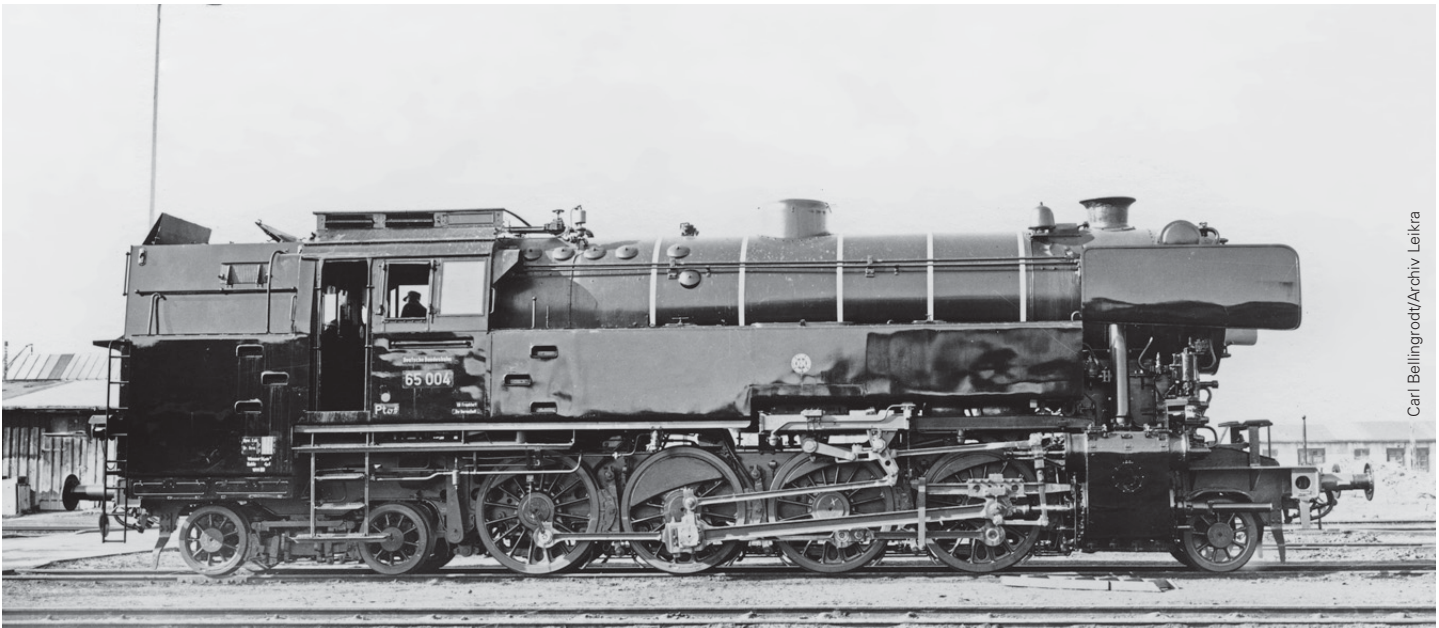
Speisekammer war nicht die einzige Bequemlichkeit fürs Fahrpersonal. Die Lokführer bekamen serienmäßig einen bequemen Hocker und ein federndes Fußbrett im Führerhaus montiert, das war sogar schon im Pflichtenheft für die Ausschreibung des Bauauftrags festgeschrieben. Außerdem integrierten die Konstrukteure von Krauss-Maffei eine einfache Fußbodenheizung – eine warme Vesper und warme Füße waren für die Lokführer also garantiert. Neben den Bequemlichkeiten fürs Personal wussten die Lokomotiven auch durch Tempo zu überzeugen: Ihre Beschleunigungs-

werte waren hervorragend. Eine Stärke, die sie vor allem beim häufigen Wiederanfahren im Vorort-Verkehr ausspielten. Die Höchstgeschwindigkeit der 65er Dampflokomotiven lag bei 85 Stundenkilometern. Bis zur 65 013 besaßen alle Lokomotiven der Baureihe Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr, ab Lok 65 0143 wurden sie mit Henschel-Mischvorwärmern ausgerüstet. Alle Loks ab Nummer 12 erhielten eine Steuereinrichtung für den Wendezugverkehr – ebenfalls keine schlechte Voraussetzung für den Einsatz im Nahverkehr.



Carl Bellingrodt/Archiv Lekra

**Anfang der 1950er-Jahre zeigten Ballungsräume an manchen Ecken noch ländlichen Charme:
Am 22. April 1951 passiert 65 010 Mehlem, das heute ein Stadtteil von Bonn ist**



Der Kuppelraddurchmesser von 1,5 Metern macht aus der BR 65 eine Universallok mit guter Beschleunigung bei relativ hoher Endgeschwindigkeit

Vorsicht, nasse Füße!

So gut sich diese Fakten lesen, die Baureihe 65 hatte auch einen Sack voll Nachteile im Gepäck: Unter realen Arbeitsbedingungen konnte der 14-Kubikmeter-Wassertank nie voll gefüllt werden, da in den Kurven und beim Bremsen das Wasser sonst überschwappte. Außerdem war der Dampfdom der Loks im wahrsten Wortsinn zu dünnhäutig. Da die Dornhalsung beim Kesselbau aus dem Blech herausgepresst wurde, war das Material an einigen Stellen zu dünn. Die auftretenden Ausbeulungen mussten mit einem zusätzlich angenieteten Metallring verstärkt werden.

Und so stark die Maschinen im Beschleunigen waren, sobald sie den Geschwindigkeitsbereich über 50 Stundenkilometer erreicht hatten, ließen die guten Fahreigenschaften rapide nach. Die Loks ruckelten und zuckten, was auf einen schlechten Massenausgleich zurückzuführen war. An der 65 018 erprobten die Eisenbahntechniker deswegen ein Leichtbautriebwerk – mit Erfolg. Weshalb alle anderen Maschinen für teures Geld nachgerüstet werden mussten.

Sie läuft und läuft und läuft

Nichtsdestotrotz konnten die 18 Lokomotiven die an sie gestellten Erwartungen nie wirklich erfüllen. Vielmehr mussten die 65er selbst den Dieselloks der Reihe V 100 Platz machen. Für den Nebenbahndienst waren die Lokomotiven der BR 65 wegen ihres hohen Gewichts nur bedingt geeignet und für den Güterzugdienst waren die Vorräte zu knapp bemessen. Aus all diesen Gründen wurde 1966, gerade einmal 15

Jahre nach Auslieferung der ersten Maschine, die 65 007 bereits wieder ausgemustert.

Bis 1972 ereilte weitere 16 Maschinen die Ausmusterung und anschließende Verschrottung. Nur eine nicht: die 65 018. Sie wurde als Letzte ihrer Baureihe im Jahr 1972 aus dem aktiven Dienst genommen und im Bw Aschaffenburg z-gestellt. Dort kaufte sie das Deutsche Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg heraus und verlieh sie 1981 für zehn Jahre an das niederländische Eisenbahnmuseum Stoom Stichting Nederland (SSN) in Rotterdam und dort verblieb die Maschine auch nach Ablauf der Zehnjahresfrist. Inzwischen generalüberholt ist sie regelmäßig auf Sonderfahrten in den Niederlanden unterwegs. Gelegentlich kommt die 65 018 sogar nach Deutschland.

Die Letzte ihres Standes

Die letzte verbliebene Lok der Baureihe können Sie nun ohne Weiteres zu sich nach Hause holen. Fleischmann hat die Museumslok der

SSN im Maßstab 1:87 nachgebildet (Art.-Nr. 406502). Die Lok mit der Betriebsnummer 65 018 trägt vorbildgerecht die Bedruckung der Stoom Stichting Nederland. Das Exemplar ist ab sofort für 299 Euro (UVP) im Fachhandel erhältlich. Da eine Maschine allein in der Regel noch keine Baureihe macht, ist gleichzeitig eine zweite H0-Variante auf den Markt gekommen. Das Modell der 065 014-3 (Art.-Nr. 406501), die durch ihre Computertaugliche Betriebsnummer der Epoche IV zuzurechnen ist, kostet ebenfalls 299 Euro (UVP). Beide Modelle besitzen an beiden Enden ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal. Außerdem sind die Modelle mit Normschacht und Schnittstelle nach NEM 651 ausgestattet. Und auch Spur-N-Modellbahner haben allen Grund zur Freude: Die 065 014-3 (Art.-Nr. 706501, 195 Euro UVP, DCC-Variante Art.-Nr. 706581, 245 Euro UVP) gibt es ebenso als N-Modell wie die SSN-Lokomotive (Art.-Nr. 706502 195 Euro UVP, DCC-Variante Art.-Nr. 706582, 245 Euro UVP).

Kostenfaktor

Für die Anschaffung der Dampflok musste die Deutsche Bundesbahn 248.000 D-Mark je Lok berappen. Für die Maschinen ab der Betriebsnummer 65 014 waren sogar 345.544 D-Mark fällig. Zum Vergleich: Eine Halbe Bier kostete damals 45 Pfennig, für einen Lloyd 300 mit zehn Pferdestärken unter der Haube schlugen rund 3.300 Mark zu Buche. Dem gegenüber steht ein Durchschnittseinkommen von 340 Mark, das ein vierköpfiger Haushalt 1950 zur Verfügung hatte. Übrigens, so maßstabsgetreu die Fleischmann-Modelle umgesetzt sind, beim Preis haben die Fleischmann-Produktentwickler – Gott sei Dank – ein Auge zu gedrückt: Der 1:87 umgerechnete Kaufpreis läge sonst bei 1.450 Euro für eine BR 65 in H0.

Hoch hinauf mit Pauline und Kerstin

Zwei Zahnradloks der DRB, angesiedelt in Epoche II, erklimmen ab sofort als limitierte Fleischmann-Modelle die Bergregionen Ihrer Spur-N- und Ihrer H0-Anlage. Das starke Duo kommt jeweils im Set mit vier Bauzugwagen in den Handel. Spielend bezwingen die beiden Kraftpakete jede Gebirgsstrecke, auf der anderen Loks die Puste ausgehen würde. Vorbild-treue beiseite – jetzt ist Spielspaß angesagt.



Die ersten Enzianblüten spitzen aus der kargen Erde, ein Steinadler kreist über den Baumwipfeln und ganz oben im Gebirge kämpfen die letzten Schnee- und Eisreste gegen die ersten warmen Sonnenstrahlen. Endlich hat der Frühling auch das Gebirge erreicht! Längst sind Wanderer unterwegs, die das Frühlingserwachen in den Bergen hautnah miterleben möchten. Lange wird es nicht mehr dauern, bis die Schönwetter-Ausflügler scharenweise in das kleine Tal am Fuße des Gebirges strömen, um bequem mit der Zahnradbahn hoch hinauf zur Bergstation zu gelangen. Von hier ist es nur noch ein kurzer Fußmarsch bis zur Almhütte.

Höchste Zeit also, dass die Zahnradbahn ihren Sommerfahrplan aufnimmt und hoffentlich genauso viel genutzt wird wie im Winter. In den schneereichen Monaten sind täglich mehrere hundert Skifahrer mit der Bahn gefahren und haben somit ordentlich Geld in die Kasse gespült. Das hat die Bahngesellschaft nicht in den Sparstrumpf gesteckt, sondern in zwei neue Zahnradloks sowie neue Bauzugwagen investiert. Diese müssen jetzt zeigen, was sie können, denn die kalten Wintermonate haben deutliche Spuren an der Steilstrecke hinterlassen. Einige Gleise hinauf zum Gipfel sind schwer mitgenommen. Keine Frage, hier muss schleunigst der Bautrupps ran, bevor die Bergbahn wieder volle Fahrt aufnimmt.

Bei ihrem ersten Einsatz sind die brandneuen Zahnradloks gleich doppelt gefragt: Zum einen zehrt die Steigung an ihren Kräften – von der Talstation aus sind es gut drei Kilometer bis zur Bergstation und das bei einer durchschnittlichen Steigung von 25 Prozent. Zum anderen macht den Loks das Gewicht zu schaffen, das sie nach oben zu befördern haben. Schließlich braucht es mehr als ein wenig Werkzeug, um Gleise plus Gleisbett ausbessern zu können. Der Bautrupps hat viel Baumaterial zusammengestellt und zwei Drehschemelwagen mit Schienen, einen offenen Güterwagen mit Schotter und einen zweiten mit Holzschwellen beladen – so kommt rasch eine mehrere Tonnen schwere Ladung zusammen. Die beiden Loks, vom Bahnpersonal liebevoll Pauline und Kerstin genannt, stehen in den Startlöchern, um das Baumaterial zum Einsatzort zu bringen. Pauline ist eine E-Lok, Kerstin ein elektrischer Triebwagen. Darf nun Pauline oder Kerstin die erste Fahrt im Frühjahr absolvieren? Wir werden es nicht erfahren. Doch eines ist sicher: Egal ob Pauline oder Kerstin – jede wird unsere fiktive Fahrt mit Bravour meistern.

Vom Gebirge auf die heimische Modellanlage

Die Entscheidung, ob sie Pauline oder Kerstin auf die Strecke schicken, müssen nur die Bergbahner in unserem Hochgebirgsszenario treffen. Den Modellbahnern, die auf ihrer Anlage auch einmal in höhere Sphären gelangen möchten, hat Fleischmann diese schwere Entscheidung abgenommen. Pauline mit der Loknummer E 69 02 haben die Fleischmann-Konstrukteure für HO-Bahner vorgesehen. Unter der Art.-Nr. 481103 bekommen sie für UVP 219 Euro die Zahnradlok mit den vier beladenen Bauzugwagen. Die zweiachsige Lok ist mit einer sechspoligen Schnittstelle ausgestattet und trägt neben der Loknummer ihren Spitznamen Pauline auf dem Lokkasten. Wer

Darf's doch ein bisschen Vorbild sein?

Die E 69 02 ist im Vorbild eine von insgesamt fünf Lokomotiven, die von der Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) München ab 1905 beschafft wurden. 1938 übernahm die DRB Katharina, Hermine, Johanna, Adolphine und Pauline, wie die fünf Loks genannt wurden. Die E-Loks waren auf der Ammergaubahn von Murnau nach Oberammergau im Einsatz. Sie waren die ersten Wechselstromloks überhaupt und Vorreiter für den Einphasenwechselstrom mit 15 Kilovolt Spannung und 162/3 Hertz. Wer also die E 69 02 von Fleischmann nicht ins Gebirge schicken möchte, findet in der Ammergaubahn ein schönes Vorbild, um das HO-Modell vor Personenzüge zu spannen. Dank gemischtem Antrieb fährt die Lok auch auf Normalgleis und nicht nur auf Zahnradstangen im Gebirge.

Ausflugstipp für Vorbildbahner

Sie wollen die E 69 02 einmal im Original sehen? Dann fahren Sie nach Nürnberg ins DB Museum. Hier steht die echte Pauline, natürlich ohne Zahnradantrieb, sondern in ihrer Originalausführung als elektrische Lokalbahnlok in der Fahrzeughalle.



Endlich ist der Winter vorbei! Ungeduldig wartet Pauline auf ihren Einsatz

zu jedem Modell unbedingt ein Vorbild finden möchte, wird bei der H0-Lok an die Loks der BR E 69 erinnert. Und richtig: Die Fleischmann-Konstrukteure haben sich tatsächlich von diesen historischen E-Loks der Lokalbahn Aktien-Gesellschaft inspirieren lassen. Aber, die Spielbahner unter Ihnen werden es verstehen, auch eine große Portion Phantasie ließen die Fleischmann-Konstrukteure in das Modell fließen. So haben sie der H0-Pauline ein Zahnstangengetriebe verpasst, das ihr großes Vorbild nicht hatte.

Die Kreativität der Modellentwickler aus Heilsbronn kam auch bei der N-Variante mit der Baureihennummer ET 99 nicht zu kurz. So orientiert sich Kerstin zwar ebenfalls am Vorbild, allerdings wurden unter ET 99 Triebfahrzeuge der DRG eingereiht, die ab 1907 im Hamburger S-Bahn-Verkehr eingesetzt wurden. Vorbild hin oder her – wer auf seiner Spur-N-Bahn die Gipfel erklimmen möchte, dem ist mit dem kleinen Zahnradtriebwagen Spaß garantiert. Kerstin, die limitierte Farb- und Beschriftungsvariante ET 99 01, ist im Handel unter der Art.-Nr. 781104 für UVP 199 Euro ebenfalls als Set zusammen mit vier beladenen Bauzugwagen zu finden.

Fahrspaß auch im flachen Tal

Ob Spur N oder H0, beide Zugsets sind sowohl für den Einsatz auf dem Fleischmann-Zahnstangengleis Art.-Nr. 9119 als auch auf Normalgleisen geeignet. Fachleute sprechen von gemischtem oder kombiniertem Antrieb, wenn Loks mit Adhäsions- und mit Zahnstangenantrieb fahren können. Ein Beispiel dafür ist die Zugspitzbahn, die von Garmisch aus die knapp acht Kilometer lange Strecke nach Grainau per Adhäsionsantrieb fährt. Erst dann wird die Strecke steiler und ist hinauf zum Zugspitzplatt mit Zahnradstange ausgestattet. Der gemischte Antrieb hat den Vorteil, dass die Steigungen mit dem Zahnstangenantrieb problemlos gefahren werden können, während auf flachen Strecken das Zahnrad nicht greift und der Zug dadurch schneller fahren kann.

Zurück zum Modell: Wer Abwechslung zu den Bauzugwagen haben möchte, für den hält Fleischmann das ideale Ergänzungsset bereit. Es besteht aus einem Material- und einem Mannschaftswagen und ist in H0 mit der Art.-Nr. 581103 (UVP 69 Euro) und in N mit der Art.-Nr. 881104 (UVP 52,90 Euro) zu haben. Mit den insgesamt vier unterschiedlichen Wagentypen ist der Bautrupp ihrer Modellbahnanlage für jeden Einsatz gewappnet.

Übrigens: Auf den Fluren im Fleischmann-Werk in Heilsbronn munkelt man, das H0-Modell hätte seinen Namen zu Ehren einer Mitarbeiterin namens Pauline erhalten. Ob ein Funken Wahrheit an dieser Geschichte ist? Wir wissen es nicht, aber so viel sei gesagt: Die Vorbildloks der BR E 69, die zwar keine Zahnradloks sind, von denen unser Fleischmann-H0-Modell aber sein Aussehen geerbt hat, tragen alle einen Frauennamen als Spitznamen. Neben Katharina, Hermine, Johanna und Adolphine gibt es auch eine Pauline – und zwar die E 69 02. Wie dem auch sei, die Anekdote von Fleischmann gefällt uns besser. Und eine Kerstin gibt es im Kollegenkreis bestimmt auch.



Bis zur Bergstation sind es durchschnittlich 25 Prozent Steigung – kein Problem für Pauline: Sie schiebt das Baumaterial sicher bis nach oben

RÄUCHERWARE

Text und Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Für Abwechslung im Zugbild sorgten bis in die Epoche III hinein in der kalten Jahreszeit Heizkesselwagen, die für angenehme Wärme im Abteil sorgten. Fleischmann setzt ihnen unter anderem mit einer Ausführung der Bundesbahn ein Denkmal (Art.-Nr. 538282). Das Modell gibt es werksseitig nur für Gleichstrombahner. Der Umbau für Wechselstrom-Gleise ist jedoch vergleichsweise einfach.



Mit den Heizkesselwagen preußischer Bauart schufen die Fleischmänner ein interessantes Funktionsmodell

Beim Vorbild benötigte man Heizkesselwagen zur Zugheizung in den Epochen I bis III zur Unterstützung der Dampfloks beziehungsweise im elektrischen Zugbetrieb bei Wagen mit reiner Dampfheizung. Im ersten Fall lief der Heizkesselwagen in der Regel am Zugschluss, ansonsten hinter der Elektrolok. Das Fleischmann-Modell basiert auf einem dreiachsigen Waggon preußischer Bauart und war bei der DB noch in den 1960er-Jahren im Bauzugdienst auf den Schienen anzutreffen.

Konstruktion

Der Aufbau des Heizkesselwagens ist recht einfach. Zwei separate Kontakte nehmen den Strom an einer Achse des Fahrzeuges ab und speisen einen Funktionsdecoder. An diesen ist ein Rauchgenerator von Seuthe angeschlossen. Dieser hört ab Werk auf die Adresse 3 und wird über die Taste F1 an- und ausgeschaltet. Zum Betrieb benötigt er maximal 0,3 Milliliter Rauchöl. Über die Variable 141 kann durch entsprechende Werte zudem die Heizleistung des Wagens individuell angepasst werden. Nähere Informationen dazu finden Sie in der Anleitung. Der Rauchaustritt erfolgt durch eine maßgeschneiderte Öffnung im Dach. Selbstverständlich ist im Wageninneren ein entsprechender Kessel angedeutet, der zudem durch die zu öffnenden seitlichen Schiebetüren sichtbar wird.

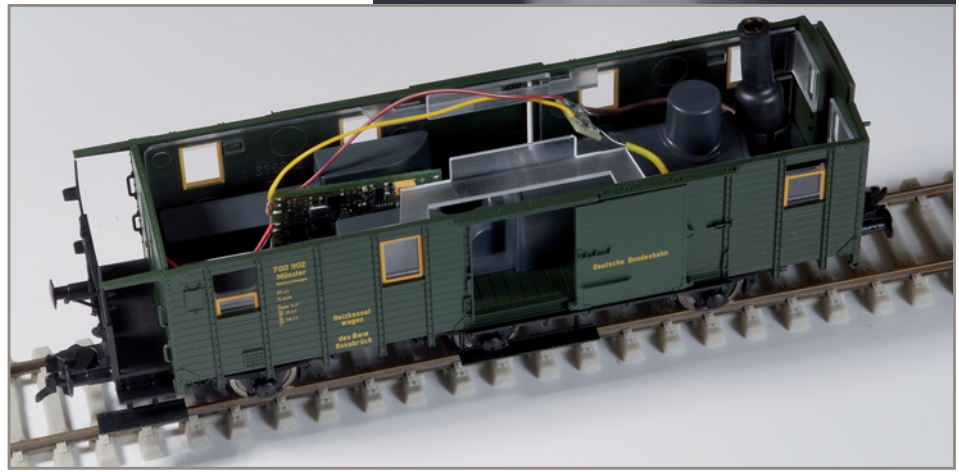
Umbau

Die Nachrüstung des Waggons mit einem Schleifer aus dem Roco- oder Fleischmann-Sortiment gestaltet sich auch für weniger geübte Modellbahner recht leicht. Geeignet ist beispielsweise der Schleifer von Roco mit der Art.-Nr. 40500 für UVP 9,40 Euro.

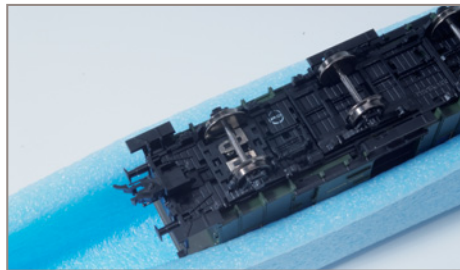
Zuerst entfernen Sie den geclipsten Luftbehälter am Wagenboden sowie die mittlere Achse des Waggons und fräsen deren Halter mittig plan. Anschließend kleben Sie an diese Stelle den kurzen Schleifer. Für die Stromzufuhr kapfen Sie einfach die Leitung eines Radkontaktes zum Decoder und verlöten sie mit dem Schleifer. Dabei ist etwas Vorsicht geboten, weil beim zu langsamen Arbeiten der Waggon zerstört werden könnte. Ist die Lötverbindung abgekühlt und fest, können Sie den Probetrieb starten.

Fertigstellung

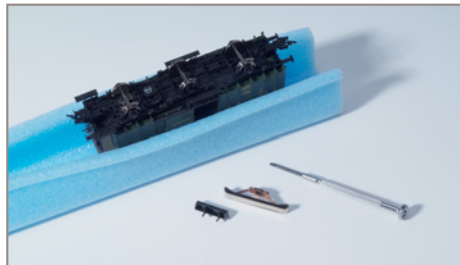
Verlieft alles zu Ihrer Zufriedenheit, können Sie mit der Montage des Wagens beginnen. Beim Luftbehälter am Wagenboden sollten Sie prüfen, inwieweit mit einer Feile etwas Material abgetragen werden muss, um die für die eigene Anlage nötige Seitenverschiebbarkeit zu wahren. Zu guter Letzt kann der Heizwagen noch mit einer passenden Heizerfigur versehen sowie individuell patiniert werden.



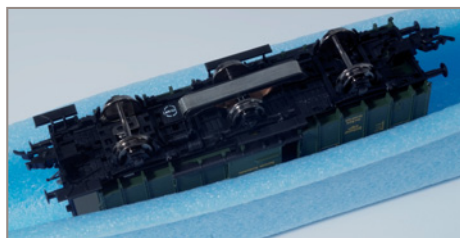
Das Innenleben samt Funktionsdecoder ist überschaubar und durch das abnehmbare Dach leicht zugänglich



Die elektrisch getrennten Radkontakte an der ersten Achse lassen sich leicht in den Umbau integrieren

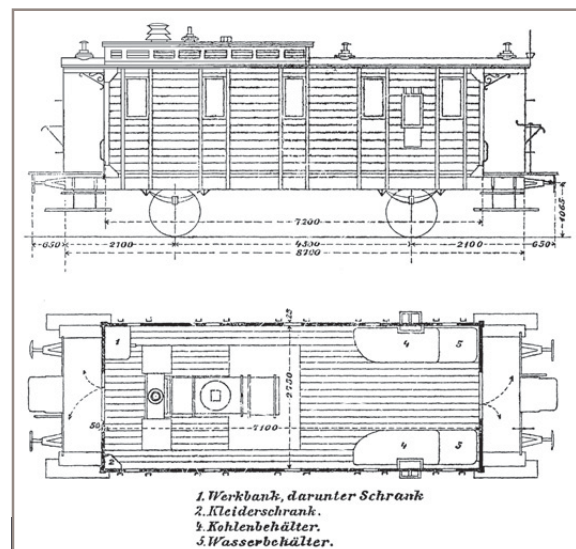


Nur wenig Werkzeug wird zum Umbau des Heizwagens auf Wechselstrom-Gleise benötigt



Der Roco-Schleifer wird einfach mit Zweikomponenten- oder Sekundenkleber an den verschiebbaren Halter der mittleren Achse geklebt. Ist alles verlötet, steht der Probefahrt nichts im Weg

Zeichnung eines zweiachsigen Heizwagens der preußischen Staatsbahn. Neben dem eigentlichen Kessel fanden auch eine kleine Werkbank sowie ein Garderobenschrank Platz



Repro aus der „Deutschen Eisenbahntechnik der Gegenwart“



Erntezeit

TIPPS & TRICKS

Advertorial

Bis zur Sommerzeit ist es nicht mehr lang, dann sind sie wieder allerorten zu sehen – Mähdrescher bei der Getreideernte. Wer auf seiner Modellbahnanlage rechtzeitig ernten will, sollte zeitig mit den Vorbereitungen beginnen. Wir zeigen Ihnen, wie Sie ein passendes Umfeld zu den Modellen von Busch und anderen gestalten können.

Text und Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Obwohl nur wenige Modellbahnen ohne Bauernhof beziehungsweise Felder auskommen und der Sommer die beliebteste Modellbahn-Jahreszeit ist, sind modernere Ernteszenen nur auf wenigen Anlagen zu finden. Bisher lag dies neben dem Mangel an geeigneten Fahrzeugen auch an fehlenden Ausgangsmaterialien.

Zur Nachbildung eines realistischen Getreidefeldes während der Ernte benötigt ein H0-Bahner gut zehn bis zwölf Millimeter lange Fasern für die Getreidehalme. Einen optisch ansprechenden Kompromiss stellen die filigranen Kunststoffspritzlinge von Busch dar. Wer die Halmdurchmesser pingelig umrechnet, stellt zwar grobe Abweichungen nach oben fest, allerdings zählt am Ende nur der vom Vorbild bekannte Eindruck. Und der wird mit den Spritzlingen besser getroffen, als mit dünnen Fasern, da diese nur sehr beschwerlich in Reihen platziert werden können.

Zum Aufbau eines Erntefeldes benötigt man neben der passenden Grundfläche auch die entsprechenden Mähdrescher, um sich an deren Arbeitsbreite zu orientieren. Zusätzlich gilt es zu beachten, dass im Westen der Bundesrepublik Felder oft kleiner sind und auch heute nur mit einem oder zwei Mähdreschern geerntet werden. Im Osten dagegen fallen die Ackerflächen seit den 1960er-Jahren erheblich größer aus und während der Ernte sind stets mehrere Fahrzeuge anzutreffen. Im wahren Leben konnten dies fünf bis zehn Mähdrescher sein, allerdings überschreitet der Platzbedarf dafür die Grenzen der meisten Modellbahner.

Richtiger Klebstoff

Zu Beginn der Arbeiten skizzieren Sie auf der Grundplatte grob den Verlauf der Feldkanten, bevor mit dem Aufkleben der einzelnen Getreidestreifen begonnen wird. Die Befestigung kann mit Universal-



Während des Klebens sollte die Einhaltung der vorgesehenen Arbeitsbreiten mit einem Modell kontrolliert werden



Die Strohnachbildung erfolgt mit abgeschnittenen Halmen von den normalen Spritzlingen. Man sollte vorsichtig schneiden, weil die Halme weit fliegen

kleber erfolgen, nur bei Unterbauten aus Styropor oder Styrodur sollte man auf einen schnelltrocknenden Weißleim ausweichen. Im nächsten Arbeitsgang werden die Halme mit einem feinen Farb- oder Lacknebel ihres Plastikglanzes beraubt.

Bereits abgeerntete Flächen gestalteten Sie zunächst mit einer Mischung aus feinem Sand, getrockneter Erde und einigen beigeen Grasfasern. Die markanten Strohschwaden, die bei den meisten Mäh-

Bastelhefte Modellwelten 1 und 2

Hier erhält der ambitionierte Modellbauer aus erster Hand wertvolle Profi-Tipps zum Modellbau. Die bekannten Autoren Markus Tiedtke, Kurt Heidbreder und Michael Kratzsch-Leichsenring zeigen auf, wie Schritt für Schritt großartige Schaustücke und Modellbahnanlagen entstehen können. Mit dem Schwerpunkt auf der Gestaltung mit den Naturpur-Produkten von Busch nehmen verschiedene Themenbereiche auf 76 Seiten Gestalt an. Anhand aufwändigster Farbaufnahmen und einer Menge Tipps und Tricks wird gezeigt, wie aus Modellbau-Träumen Realität wird. Thematisch gegliedert und übersichtlich gestaltet, bietet das Heft viele Inspirationen und sollte zur Standard-Literatur für Modellbauer und Modellbahner gehören.



Ausgabe 1 (Busch Art.-Nr. 999811, UVP 9,99 Euro) bietet einen bunten Themenmix rund um Felsgestaltung, Blumenbeete und Bergwerk.

Ausgabe 2 (Busch Art.-Nr. 999812, UVP 9,99 Euro) beschäftigt sich mit den Themen Wald, Bahnhof und Stellwerk, Garten und LPG mit Mähdrescher.

dreschern hinten herausfallen, bildet man aus abgeschnittenen Halmen nach. Diese werden lose aufgeschichtet und vorsichtig mit Sprühkleber oder Mattlack fixiert. Zu guter Letzt erfolgt die Platzierung der Mähdrescher und gegebenenfalls der das Getreide abholenden Fuhrwerke.

Weitere Basteltipps rund um die Feldgestaltung sowie einiges mehr finden Sie in den einzelnen Ausgaben der Busch-Reihe Modellwelten (siehe Kasten).



Vor allem Modellbauer mit ostdeutschen oder DDR-Anlagen profitieren von Buschs Mähdrescherfamilie E514, hier zwei Nachwendeverionen

Es lebe der Schüttguttransport



Von Roland Leipold
Fotos: Timo Maschlone

VITRINE



Die Holländer zu Gast in Dietenhofen: Herzlichen Dank an die Miniatur Erlebniswelt, uns die Schauanlage als Fotokulisse zur Verfügung zu stellen

Tulpen und Pralinen – dafür kennt man die deutschen Nachbarländer Niederlande und Belgien. Unter Modelleisenbahn-Sammlern sind die beiden Länder noch für etwas ganz anderes bekannt: exklusiv produzierte Exportmodelle von Fleischmann in Spurweite N. Um in den Besitz dieser seltenen Modelle zu gelangen, war lange Jahre ein selbstinitiiertes Reimport unumgänglich.

Schüttguttransport

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
9387	1987	1987	Vierteiliges Selbstentladewagen-Set Tds 241, blau	21 84 645 0 366-0	V
9387	1990	1990	Fünfteiliges Güterzug-Set, bestehend aus Elektrolok 1600, gelb und vier Selbstentladewagen Tds 241, blau	1657, 21 84 645 0 366-0	VI/V
938515 NL K	2003	2003	Selbstentladewagen Tds 241, blau	21 84 573 0 068-7	V
938515 NL K	2004	2004	Selbstentladewagen Tds 241, blau	21 84 573 0 073-7	V
9363 (K)	1990	1990	Vierteiliges Güterzug-Set, bestehend aus Elektrolok 1600, gelb und drei Großraum-Selbstentladewagen Fals 254 „Kalksteen“, grau	1601, 31 84 665 2 064-6	IV
9019363 K	1990	1990	Dreiteiliges Großraum-Selbstentladewagen-Set Fals 254 „Kalksteen“, grau	31 84 665 2 064-6	IV

Containertransport

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
948246 NL K	1994	1994	Containertragwagen Sgss-y 703 „Hapag Lloyd/OCL“, grau	84 80 455 6 557-4	IV
8808 NL K	1997	1997	Zweiteiliges Containertragwagen-Set Sgns 683 „K-Line“ und „Geest“, grau	31 84 455 6 566-2, 31 84 455 6 847-1	V
828246 NL K	2002	2002	Zweiteiliges Containertragwagen-Set Sgns 691 „China Shipping“ und „Hamburg Süd“, grau	31 84 455 6 507-6, 31 84 455 6 492-1	IV
998246 NL K	2004	2004	Containertragwagen Sgns 836 „Maersk“, grau	31 84 455 6 387-3	IV
978245 K	2005	2005	Zweiteiliges Containertragwagen-Set Sgns 836 „DHL“, grau	31 84 455 6 276-8, 31 84 455 6 311-3	V

Weitere Güterwagen

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
978410 NL K	2006	2006	Kesselwagen „Bethlehem“, schwarz	512 901	IV
978424 NL K	2006	2006	Kesselwagen „Zoutindustrie“, schwarz	530 714	III
878410 NL K	2007	2007	Kesselwagen „Fina“, schwarz	23 84 735 0 773-5	IV
871001 NL K	2007	2007	Kesselwagen „Esso“, schwarz	21 84 072 3 184-2	IV
878436 NL K	2007	2007	Kesselwagen „Shell“, schwarz	510 314	II
908320 NL	1990	1990	Kühlwagen Ichqrs „150 Jahre Spoorwegen in Nederland“, weiß		III
938288 NL K	2003	2003	Rungenwagen Rens 346, braun	31 84 398 8 955-7	IV

Personenzüge

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
828645 NL K	2002		Schnellzugwagen ICK 1. Klasse, blau/gelb	50 84 12-37 024-1	IV
828646 NL K	2002		Schnellzugwagen ICK 2. Klasse, blau/gelb	50 84 22-37 950-5	IV
839379 NL	2003	2003	Fünfteiliger Personenzug, bestehend aus Elektrolokomotive 1600, gelb, zwei Schnellzugwagen ICK 1. Klasse, blau/gelb und zwei Schnellzugwagen ICK 2. Klasse, blau/gelb	1738, 50 84 12-37 030-8, 50 84 12-37 024-1, 50 84 22-37 946-3, 50 84 22-37 950-5	IV
930004 NL	2004	2004	Vierteiliger Personenzug, bestehend aus Elektrolokomotive 1600, gelb, einem Schnellzugwagen ICK 1. Klasse, blau/gelb und zwei Schnellzugwagen ICK 2. Klasse, blau/gelb	1838, 50 84 12-37 030-8, 50 84 22-37 946-3, 50 84 22-37 950-5	IV
818645 NL K	2004		Schnellzugwagen ICK 1. Klasse, blau/gelb	50 84 12-37 030-8	IV
818646 NL K	2004		Schnellzugwagen ICK 2. Klasse, blau/gelb	50 84 22-37 946-3	IV

Lokomotiven

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
7364	2000	2000	Elektrolokomotive 1600 „Cargo“, rot	1637	V
7362	2001	2001	Elektrolokomotive 1600, gelb	1738	IV
937362	2004		Güterzuglokomotive 1600 „Railion“, gelb	1602	IV

Güterwagen

Art.-Nr.	Ab	Bis	Beschreibung	Betriebsnummer	Epoche
938523 B K	2004	2004	Selbstentladewagen Fals „Cargo“, grün	31 88 665 1 728-3	V
998246 B K	2004	2004	Containertragwagen Sgnss „ECS“, grün	31 88 455 2 124-0	IV
988245 K	2007	2007	Zweiteiliges Containertragwagen-Set Sgnss „DHL“, grün	31 88 457 3 314-2, 31 88 455 2 106-7	V



Haben Sie den Unterschied entdeckt? Das vordere Exportmodell der E-Lok 1600 ist dank seines Bedruckungsfehlers eine besondere Sammlerrarität



Die niederländischen Export-Kesselwagen aus den Produktionsjahren 2006 und 2007 bringen Farbe auf die Anlage



Die beiden niederländischen Schnellzugwagen der Bauart ICK waren 2004 einzeln als Exportmodelle erhältlich. Die beiden Wagennummern sind aber die gleichen wie die aus den früher erhältlichen Sets

Beginnen wir unsere Reimport-Tour in den Niederlanden: Das Hauptaugenmerk der niederländischen Exportschlager liegt eindeutig im Güterwagenbereich. Aber auch moderne Schnellzugwagen, komplette Zugarnituren und sogar ein Startset ergänzen das für den niederländischen Modellbahnfachhandel exklusive Sortiment. Vor allem das Thema Schüttguttransport spielt eine große Rolle. Zwischen 1987 und 2004 wurden vier Schüttgutwagen-Sets und zwei einzelne Wagen als Niederlande-Exportmodelle produziert. Die Basis bildeten zwei Güterwagentypen: ein vierachsiger Selbstentladewagen der Bauart Fals 254 und ein zweiachsiger Selbstentladewagen der Bauart Tds 241.

Schüttguttransport

Das erste exklusive Wagenset (Art.-Nr. 9387) kam 1987 auf den holländischen Markt. Das rollende Material bestand aus vier Modellen des bereits aus dem damals aktuellen Fleischmann-Standardprogramm bekannten Selbstentladewagens der Bauart Tds 241, allerdings in der markanten dunkelblauen Lackierung der niederländischen Bahnverwaltung NS mit dazugehöriger weißer Beschriftung. Um genau zu sein – dem Qualitätsverständnis der Kunden vor mehr als 20 Jahren geschuldet –, handelte es sich dabei um vier gleiche Modelle mit identischer Betriebsnummer.

Vier Wagen machen aber noch keinen vorbildgetreuen Ganzzug. Dazu fehlten weitere Schüttgutwagen und natürlich eine passende Zuglok. Drei Jahre später hatte das Warten ein Ende: 1990 erschien das erste exklusive Zugset – kurioserweise mit derselben Artikelnummer wie das Wagenset von 1987. Wie sollte es bei derselben Artikelnummer auch anders sein, die vier enthaltenen Selbstentladewagen waren ebenfalls dieselben – sogar mit identischer Betriebsnummer. Neu war allerdings die Zuglok: eine E-Lok der Baureihe 1600 in auffälliger gelber Lackierung, die für die NS typische Güterzuglok der Epoche IV. Das Modell trägt die Betriebsnummer 1657. Mehr als zehn Jahre später wurde diese Zugarnitur erneut aufgegriffen und um zwei weitere einzeln erhältliche Modelle des Selbstentladewagens Tds 241 mit Kurzkupplungskulisse und neuen Wagennummern ergänzt.

Vielleicht dem Einwand geschuldet, dass vierachsige Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Fals 254 eher auf den niederländischen Gleisen anzutreffen seien, produzierte Fleischmann bereits 1990 eine

zweite exklusive Exportmodellserie zum Thema Schüttguttransport. Das Basisset (Art.-Nr. 9363) beinhaltet eine komplette Zuggarnitur: die niederländische Universal-Güterzuglok der Baureihe 1600 in gelber Farbgebung, aber mit neuer Betriebsnummer 1601, sowie drei zueinander identische vierachsige Selbstentladewagen der Baureihe Fals 254 in grauer Lackierung mit blau aufgedrucktem Schriftzug „Kalksteen“.

Um aus dem ersten Set einen kompletten Ganzzug machen zu können, erschien parallel ein dreiteiliges Set (Art.-Nr. 9019363), bestehend aus drei wiederum identischen Modellen des vierachsigen Fals-Schüttgutwagens. Alle Wagen sind mit einer Kurzkupplungskulisse im Wagenboden ausgestattet und sind damit – von der identischen Wagennummer einmal abgesehen – ideal für den Ganzzugbetrieb geeignet.

Heiß begehrter Fauxpas

Wegen dieses – aus heutiger Sicht schon fast als Fauxpas zu bezeichnenden Bedruckungsfehlers – gelten gerade diese Sets als ausgesprochene Raritäten. Sie werden selbst auf großen Modellbahnbörsen nur sehr selten zum Verkauf angeboten. Wenn sie zu finden sind, dann vor allem im deutsch-niederländischen Grenzgebiet.

Containertransport

Angesichts der Tatsache, dass die Niederlande mit Rotterdam den größten Seehafen Europas ihr Eigen nennt, darf natürlich das Thema Containertransport bei den niederländischen Exklusivmodellen nicht fehlen. 1994 erschien der erste Containertragwagen (Art.-Nr. 948246 NL) mit zwei 20-Fuß-Containern der Firmen Hapag Lloyd und OCL beladen und mit neuer Wagennummer.

Drei Jahre später kam das erste Containertragwagen-Set (Art.-Nr. 8808 NL) auf den Markt, bestehend aus zwei vierachsigen Containertragwagen der Bauart Sgns 683 in grauer Farbgebung mit je einem 40-Fuß-Container der Firma K-Line und Geest beladen.

Weitere fünf Jahre später folgte 2002 das zweite exklusive niederländische Containertragwagen-Set nach gleichem Vorbild, diesmal allerdings mit einem roten 40-Fuß-Container der Firma Hamburg Süd sowie einem mintgrünen 40-Fuß-Container der Firma China Shipping beladen. Neben der vorbildgetreuen Kurzkupplungskulisse im Wagenboden wurde beiden Exklusivmodellen auch eine neue Wagennummer spendiert.

2004 produzierte Fleischmann ein weiteres einzelnes Containertragwagen-Modell dieser Bauart (Art.-Nr. 998246 NL), beladen mit einem silbernen Maersk-Container und ebenfalls mit einer neuen Wagennummer. Den bisherigen Abschluss der Export-Containertragwagen bildet 2005 das Set Art.-Nr. 978245, bei dem die beiden Wagen der Bauart Sgns 836 mit je einem gelben DHL-Container beladen sind.

Flüssigkeiten und andere Güter

Bunte Blechcontainer sind nicht der einzige Farbtupfer im Modell-Güterverkehr: Zahlreiche teilweise sehr farbenfroh gestaltete niederländische Kesselwagen vergangener Epochen wurden von Fleischmann in den letzten Jahren ebenfalls mit Exportmodellen bedacht. In den Jahren 2006 und 2007 wurde jeweils ein Wagen nach aktuellem sowie ein Modell nach historischem Vorbild für den exklusiven Export in den niederländischen Modellfachhandel produziert. Bei diesen Modellen handelt es sich um Farb- und Bedruckungsvarianten nach niederländischem Vorbild, die in dieser Ausführung auch in späteren Jahren nicht ins Fleischmann-Standardsortiment für Spur N gelangt sind.

An dieser Stelle sollen aber auch die beiden Sonderwagen nicht unerwähnt bleiben, die 1990 und 2003 exklusiv für die Niederlande gefertigt wurden. Während der zweiachsige Kühlwagen (Art.-Nr. 908320 NL) 1990 aus Anlass des 150-jährigen Bestehens der niederländischen Eisenbahn in einer Kleinserie bedruckt wurde, bereichert ab 2003 der vierachsige Rungenwagen (Art.-Nr. 938288 NL) vor allem den grenzüberschreitenden Schienenverkehr auf der heimischen Anlage um ein exklusives niederländisches Modell.

Personenwagen

Auch der Personentransport in den Niederlanden wurde im Laufe der Jahre von Fleischmann mit immerhin zwei Sets und vier einzeln erhältlichen vierachsigen Personenwagen der Epoche IV bedacht. Im Jahr 2002 erscheinen die ersten beiden exklusiven vierachsigen Personenwagen (Art.-Nr. 828645 NL und 828646 NL). Dabei handelt es sich um zwei Schnellzugwagen der Bauart ICK in typischer gelb-blauer Intercity-Lackierung der NS.

2003 folgte das erste – und bislang einzige – niederländische Personenzug-Startset (Art.-Nr. 839379 NL). Als Zuglok kommt dabei wieder eine alte Bekannte, nämlich die für

die Niederlande typische Universal-E-Lok der Baureihe 1600 zum Einsatz, aber mit der neuen Betriebsnummer 1738. Weiterhin besteht das Set aus insgesamt vier Schnellzugpersonenwagen der Bauart ICK in 1.- und 2.-Klasse-Ausführung, wieder in typisch blau-gelber Lackierung. Die beiden im Vorjahr separat erhältlichen Modelle finden sich dabei auch in diesem Set mit der gleichen Wagennummer wieder. Übrigens: Das Set repräsentiert genau genommen die niederländische Variante des deutschen IC-Startsets (Art.-Nr. 9375). Samt MSF Trafo, Stellpult und elektrischen Weichen lässt sich aus dem Startset ein großes Oval mit langem Überholgleis aufbauen.



Ein Jahr später kam das zweite exklusive Personenzug-Set (Art.-Nr. 930004 NL) für die Niederlande auf den Markt. Neben der Universal-E-Lok der Baureihe 1600 – mit neuer Betriebsnummer 1838 – beinhaltet dieses Set noch drei alte Bekannte aus dem vierachsigen Intercity-Schnellzugwagen der Bauart ICK. Die Wagen waren nämlich bereits 2002 einzeln und 2003 im ersten Personenzug-Set mit identischer Bedruckung enthalten. Den Abschluss bildeten 2004 zwei weitere vierachsige Schnellzugpersonenwagen in 1.- und 2.-Klasse-Ausführung (Art.-Nr. 818645 NL und 818646 NL) in gelb-blauer Intercity-Lackierung, allerdings mit bereits bekannter Wagennummer. Insgesamt umfasst die exklusive NS Personenwagenpalette damit lediglich vier verschiedene Modelle sowie zwei neue Beschriftungsvarianten der E-Lok der Baureihe 1600.

Lokomotiven

Fehlen nun noch die Lokomotiven. Neben den nur in den Exportmodell-Sets enthaltenen E-Loks der Baureihe 1600, gab es noch drei weitere Farb- und Beschriftungsvarianten dieser Bauart, die einzeln erhältlich waren.

Als Farbvariante fällt hier vor allem die E-Lok (Art.-Nr. 7364) mit der Betriebsnummer 1637 in aktueller, verkehrsroter NS-Cargo-Lackierung auf, die mit dieser Betriebsnummer zunächst im Jahr 2000 nur in den Niederlanden erhältlich war. Aber schon ein Jahr später, wahrscheinlich aufgrund der großen Nachfrage, wurde das Modell in das Fleischmann-Standardprogramm aufgenommen – also ein klassisches Vorab-Exportmodell.

Gleiches gilt für das Modell der E-Lok der Baureihe 1600 der NS mit der Betriebsnummer 1738 (Art.-Nr. 7362), das zunächst



Die meisten Güter werden auf der Bahn in Containern transportiert: Daher darf diese Gütergruppe auch bei den belgischen Exportmodellen nicht fehlen



Der grüne Selbstentladewagen war das erste exklusiv für Belgien produzierte Modell, insgesamt gab es nur drei belgische Exportmodelle



Und immer wieder Schüttgutwagen: Die Wagengattung ist das am häufigsten produzierte niederländische Exportmodell

2001 in den Niederlanden nur einzeln erhältlich war. Das einzig echte Exportmodell (Art.-Nr. 937362) in dieser Auflistung bleibt die E-Lok der gleichen Baureihe in der gelben Railion-Beschriftungsvariante und mit der Betriebsnummer 1602.

Belgien

Belgien zählt wohl eher zu den neueren Exportmodell-Nationen bei Fleischmann, da erst im Jahr 2004 ein Exklusivmodell für das Land produziert wurde. Trotzdem lohnt sich ein Blick auf das exklusive SNCB-Modellsortiment. Den Schwerpunkt bilden moderne Güterwagenmodelle der Epoche IV und V. Dabei dominieren, dem Vorbild entsprechend, die Containertragwagen, die in dieser Ausführung – dank des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs – auch gelegentlich im deutschen Schienennetz anzutreffen sind.

Den Anfang machte 2004, wie könnte es anders sein, ein vierachsiger Selbstentladewagen der Bauart Fals in auffälliger SNCB-Cargo-grüner Farbgebung und Beschriftung. Bei dem Modell (Art.-Nr. 938523 B) handelt es sich um eine Farb- und Beschriftungsvariante des Selbstentladewagens aus dem Fleischmann-Standardprogramm. Im gleichen Jahr wurde auch der erste exklusive SNCB-Containertragwagen (Art.-Nr. 99 8246 B) in den Handel gebracht, der sich vor allem durch seine geänderte Bedruckung vom damaligen Basismodell aus dem Standardprogramm unterscheidet. Beladen ist dieses Modell mit einem 40-Fuß-Container der Firma ECS.

Den vorläufigen Abschluss bildet 2007 das erste exklusive belgische Wagenset (Art.-Nr. 988245), bestehend aus zwei vierachsigen Containertragwagen der Bauart Sgnss in grüner Lackierung und mit der Beschriftung der SNCB-Cargo. Beladen sind beide Modelle mit je einem gelben 40-Fuß-Container von DHL. Der Forderung nach vorbildgetreuer Detaillierung wurde bei all diesen Modellen unter anderem auch durch die Verwendung von unterschiedlichen Wagennummern Rechnung getragen.

Kleiner Ausblick gefällig?

Wie aus sehr gut unterrichteten Kreisen verlautet, ist für 2011 ein exklusives Modell der Formneuheit des RailPro-Schüttgutwagens in exklusiver Lackierung und Beschriftung der NS geplant. Damit schließt sich zumindest vorerst der Kreis und uns bleibt nichts anderes übrig, als zu rufen: „Es lebe der Schüttguttransport!“



Auch in etwas größeren Bw wurden viele Loks mittels Hunt und Hebekran befüllt

Laufsteg für Dampffrösser

Text und Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Im Modelleisenbahn report 4/2010 stellten wir Ihnen die Konzeption eines Bahnbetriebswerkes als Präsentationsfläche für die eigene Fahrzeugsammlung vor. Dabei stand der Gesamtüberblick zum Thema Betriebswerk im Mittelpunkt. In dieser Ausgabe geht es nun quasi um den Laufsteg der Loks – die Bekohlungs- und Behandlungsanlagen im Betriebswerk.

Betrachtet man historische Aufnahmen von Bahnbetriebswerken (Bw), fallen zuerst die vergleichsweise großen Ausdehnungen der Bekohlungs- und Behandlungsanlagen auf. Eigentlich ist dieser Umstand auch nicht verwunderlich, sollte doch der Kohlevorrat eines Betriebswerkes so bemessen sein, dass er für alle eingesetzten Loks zwischen sechs und neun Wochen reicht. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von fünf bis acht Tonnen je Lok und Tag kommt da rasch eine beträchtliche Menge zusammen. Diese bildet zusammen mit den Lagerbansen eine eindrucksvolle Kulisse, die jedoch im Modell regelmäßig zu kurz kommt.

Angesichts des Umstandes, dass an der Bekohlungsanlage wegen der dort eingesetzten Kräne die größte Betriebsamkeit herrscht, bietet sich dieser Bereich als idealer Laufsteg zur Präsentation von hochwertigen Lokomotiven ohne ablenkende Waggonen an. Je nach Platzangebot kann es eine kleinere Einsatzstelle oder ein ausgewachsenes Betriebswerk sein. Der Fachhandel bietet eine große Zahl an Bausätzen aus Groß- und Kleinserienfertigung, mit denen sich etliche Vorbilder gut nachgestalten lassen.

Mechanik versus Handarbeit

So imposant Kranbrücken und Kohlebunker als Bekohlungsanlagen und damit Kulisse für die eigenen Modelle auch sein mögen – viele Loks wurden auch beim Vorbild lange Zeit ausschließlich manuell bekohlt. So besaßen selbst weithin bekannte Bahnbetriebswerke wie Ottbergen oder Altenburg weder Hochbunker noch entsprechende Großkräne. Stattdessen dominierte die Bekohlung mit Hunten und mehreren (Einheits-) Kranen. Nicht nur in Österreich anzutreffen war der Ersatz eines Kohlekrans durch einen Aufzug für die händisch befüllten Hunte nach dem System Teutloff. Anhand alter Fotos ist eine solche Anlage beispielsweise auch für das Bahnbetriebswerk Nordhausen in Nordthüringen nachweisbar.

Deutlich beschleunigt wurde der Kohleumschlag vom Lagerbansen in die Lok durch die Einführung fahrbarer Kräne beziehungsweise Kran-Bunker-Kombinationen. Wegen der hohen Investitionskosten fanden diese sich allerdings nur in größeren Betriebswerken mit entsprechender Frequentierung.

Öl und Staub

Roco bietet inzwischen Sammlern mit Schwerpunkt DDR-Reichsbahn auch Modelle von öl- und kohlenstaubgefeuerten Vorbildern der Baureihen 44 und 50. Die zugehörigen Tank-

MODELLBAU



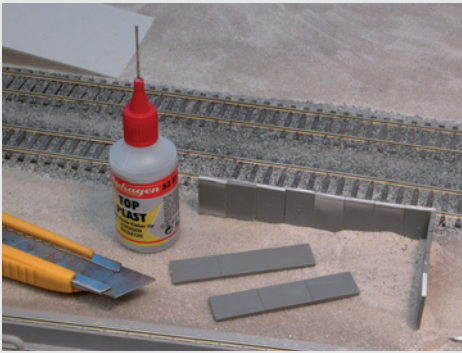
Selbst eine derartige Kleinstbekohlung mit Körben wertet eine davor stehende Lok, etwa Rocos Glaskasten, eine BR 74 oder Fleischmanns BR 91 bereits erheblich auf. Üblich waren diese Bauten auf Nebenstrecken bis in die Epoche III hinein



Markus Tiedtke

Faller bietet als Standmodell eine Teutloff-Bekohlungsanlage. Mit kleinen Servo-Motoren und abgestimmten Seilzügen wäre sie sogar zum Funktionsmodell umrüstbar

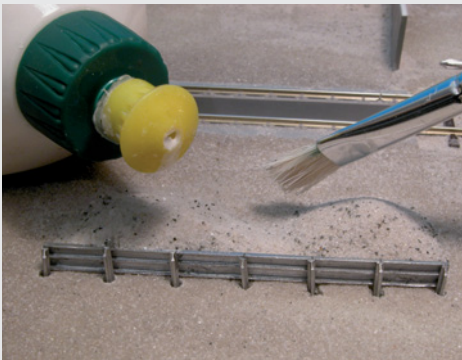
Kleine Einsatzstelle



Aus dünnen Kunststoffstreifen entstehen die Betonplatten-imitate des Kohlelagers



Ein mit echter Kohle bestreuter und zuvor lackierter Styroporkern bildet den Kohlevorrat



Das Schlackelager wird aus Sand modelliert, der Weißleim anschließend fixiert



Verdünntes Schwarz und Grau sowie Trockenfarben sorgen für die nötige Patina

Wie man selbst auf kleinem Raum von etwa 50 mal 30 Zentimetern eine stimmungsvolle Kulisse für ein oder zwei Lokomotiven schaffen kann, soll dieses Beispiel aufzeigen. Die baulichen Anlagen umfassen einen kleinen, einständigen Lokschuppen. Davor befindet sich ein kleines, mit Betonplatten abgegrenztes Kohlenlager. Die Tender werden mit Schaufel und

Förderband gefüllt. Die Untersuchungsgrube vor dem Lokschuppen dient gleichzeitig als Ausschlackkanal, wobei die Rückstände extra gelagert werden: Sie werden zu einem Berg geschaufelt, dessen Abrutschen eine Kante aus stählernen Altschwellen eindämmen soll. Von dort geht es zur Entsorgung oder das Material dient als Füllstoff beim Wegebau.



Die Bekohlungsanlage kann auch einfach aus einem Kran auf gemauertem Sockel, einigen passenden Hunten und einem größeren Kohlehaufen bestehen

Anlagen müssen bislang im Eigenbau aus Elementen des Architekturbedarfes hergestellt werden. Dazu zählen vor allem Treppen, Profile und Wellblechplatten. Alternativ lassen sich Anlagen wie die Staubbunkeranlage Senftenberg auch mit Bausätzen von Betonsilos nachempfinden. Eine gute Vorlage für den eigentlichen Modellbau sind zeitgenössische Fotos sowie laufende Stellproben zur Abschätzung der wichtigsten Abmessungen.

Etwas einfacher ist die Nachgestaltung der ersten Versuchsfahrten in Bahnbetriebswerken. Während derer bunkerte das Personal fallweise den Brennstoff Kohlenstaub während der Fahrt oder in Betriebspausen aus den Vorratswagen mittels Druckluft um. Die Fans ölgefeuerter DB-Loks haben an dieser Stelle Glück: Die entsprechenden Anlagen nebst Ölkanal gibt es als Komplett-Bausatz von Falter. Diesem liegen zudem Teile einer Dieseltankstelle bei.

Sand und Schlacke

Da Kohle nicht völlig rückstandsfrei verbrennt, ist auch eine regelmäßige Reinigung der Feuerbüchse, der Rauchrohre oder des Aschkastens nötig. Vor allem in Betriebswerken mit Kranbrücken oder beweglichen Großkränen lagen diese in unmittelbarer Nachbarschaft der Bekohlungsanlage. Dies bot den sehr wirtschaftlichen Vorteil, dass der Kran in Betriebspausen zur Leerung des Schlackensumpfes genutzt werden konnte. Zur Abfuhr dienten entsprechend hergerichtete Schlackewagen. Das sind offene



Die Kombination aus Kran und Wiegebunker bildet gerade für Schleppentenderloks eine schöne Kulisse



Markus Tiedtke



Markus Tiedtke

Gegen Ende der Dampflokezeit beschränkte sich die Bekohlungsanlage oft auf den Rest eines Bansens. Für den Umschlag wurde entweder ein Eisenbahnkran oder auch ein Bagger genutzt

Als stimmige Verbindung zwischen den Roco-Kohlenstaubwagen sowie der auf einer Roco-58 basierenden Staublok dient ein dem Bw Senftenberg nachempfundener Bunker



Peter Gericke

Im Bw Saalfeld lagerte das Bunkeröl für die Dampfer in beheizbaren Kesseln und gelangte über Kranbrücken von oben in den Tender

Kohle in größeren Betriebswerken

Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen Bundes- und Reichsbahn auch bei den baulichen Anlagen in den Bahnbetriebswerken getrennte Wege. Während die DR zur Ausstattung ihrer größeren Bahnbetriebswerke auf die Ende der 1930er-Jahre entwickelten Mittelfußbunker setzte und diese weiterentwickelte, nutzte die DB einen neu konstruierten und modular aufgebauten Wiegebunker mit bis zu vier Taschen. Als sehr schönes H0-Modell ist er im Sortiment von Faller zu finden, einschließlich des zugehörigen, verschiebbaren Großkrans. Ein ansprechendes Modell eines mehr oder minder typischen Mittelfußbunkers bietet Auhagen mittlerweile als Großserienmodell in den Maßstäben 1:120 und 1:87. Daneben findet man im Internet noch vereinzelte Filigranbausätze aus alten Beständen von Bochmann & Kochendörfer nach demselben Vorbild.



Für den hier nachgebauten fahrbaren Kran mit Wiegebunker ist der Kohlebansen entschieden zu klein



Typisch für größere DR-Bw sind derartige Mittelfußbunker. Zusammen mit einem geeigneten Kran bildet er eine stimmungsvolle Kulisse für das Roco-Modell der BR 44

Wagen, die im regelmäßigen Güterverkehr nicht mehr eingesetzt werden konnten.

In kleineren Dienststellen ging es dagegen weniger komfortabel zu. Dort landete die Schlacke in einer Grube zwischen den Gleisen und musste nach dem Wegfahren der Lok von Hand ausgeschauelt werden. In der Ausbaustufe befanden sich zwischen den Gleisen Schlackehunte, die dann mittels Kran herausgehoben und seitlich in einen Bansen oder Schlackewagen entleert wurden. Eine entsprechende Kombination aus Schlackegruben und Bockkran findet sich im Faller-Sortiment.

Die Nachbildung der Besandungsanlagen beschränkt sich in vielen Modell-Bw leider auf den Sandturm. Untrennbar mit diesem verbunden und daher immer in seiner Nachbarschaft stehend war jedoch das Sandhaus. In größeren Betriebswerken besaß es eine entsprechende Dachluke in der Reichweite des Kohlenkrans, der stets für Sandnachschieb im Trockenofen sorgte. In kleineren Betriebswerken dagegen konnte die Sandtrocknung auch in der Heizanlage des Lokschuppens erfolgen. Der Sand gelangte dann entweder mit Eimern oder über Druckluft und ein kleines Speichersilo in die Loks.



Solche Schlackesümpfe existierten in größeren Bw neben der Bekohlungsanlage. Geleert wurden sie vom Kohlenkran



Markantestes Zeichen der Besandungsanlage ist das Gestell mit hochliegendem Silo, hier in der Ausführung von Kibri

Anzeige



Entdeck' eine Welt voller Modellbauträume

Unter diesem Motto verwirklicht unser Modellbauservice Ihre Wunschanlage. Als Designer von **Deutschlands größter N-Spur-Anlage** verfügen wir über ein einzigartiges **Modellbau-Know-how**. Unsere **Experten um Ferdinand Vasold** geben auch 2011 dieses Wissen in **neuen Seminaren** gerne an Sie weiter.

Nach Ihren Vorgaben erstellen wir einen Anlagenplan, übernehmen die Ausführung vom Holzrohbau bis zur Programmierung und warten Ihre Anlage einschließlich Fehlersuche.

Sie wollen von Analog auf Digital umbauen? Auch hier helfen wir Ihnen gerne!

Was wir für Sie tun können, finden Sie unter:
www.modelleisenbahn-anlagenbau.de



Auch für Ihre Anlage – 20 Jahre Erfahrung in diesen Bereichen:

- Anlagenplanung
- Anlagenbau für alle Spurweiten
- Vor-Ort-Service
- Programmierung
- Fehlersuche
- Wartung/Reparatur von rollendem Material (herstellerunabhängig)
- Werkzeugverleih
- Vitrinenaufbau

So eine Anlage wollen Sie auch?

KANNSTEHABEN!

In 21 Tagen nicht um die Welt, sondern zur eigenen kleinen Modellbahn-Welt. Das verspricht der Bausatz „Kannstehaben“, den Roger Samolik in seiner Erlebniswelt Modellbahn in Hannover anbietet. In zwölf einzeln erhältlichen Paketen ist das gesamte Baumaterial für eine zwei Quadratmeter große Modellbahnanlage enthalten.

Fotos: Erlebniswelt Modellbahn Hannover



In 21 Tagen nicht um die Welt, sondern zur eignen kleinen Modellbahnanlage: Kannstehaben!

Vom Gleisplan, den Spanten und den Schrauben über die Roco Line-Gleise und das Beflockungsmaterial bis hin zu den Gebäuden und Signalen: Wer sich für den Bausatz Kannstehaben entscheidet, braucht sich nicht mit lästigen Planungen und Einkaufslisten herumschlagen. Diese Arbeiten hat Roger Samolik, Geschäftsführer der Erlebniswelt Modellbahn in Hannover, seinen Kunden bereits abgenommen. Und mehr noch: Mit ausführlichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen auf DVD macht der Modellbahnprofi die einzelnen Bastelschritte fast zum Kinderspiel. Das macht den Bausatz Kannstehaben für blutige Anfänger zum perfekten Einstieg in die Modellbahnwelt: Paket besorgen, Anleitung studieren und schon kann der Bauspaß beginnen.

Zugegeben: Die 21 für den Bau veranschlagten Tage sind für Anfänger etwas knapp bemessen. Klar, Roger Samolik schafft das im Handumdrehen. Kein Wunder, ist der gelernte IT-Fachmann doch spätestens seit dem Bau der 130 Quadratmeter großen Schauanlage der Eisenbahnwelt Rabland in Südtirol ein ausgewiesener Modellbau-Profi. Doch egal, wenn Anfänger etwas länger brauchen, schließlich zählt das Ergebnis. Und das hat es in sich. Der Clou der relativ kleinen Anlage: Sie kann von allen vier Seiten betrachtet werden und hat in jeder Ecke etwas Spannendes zu bieten. Sei es der Bahnhof des Örtchens Kannstehaben, die Nebenbahnstrecke oder die üppige Landschaft. Idealerweise steht die fertige Anlage in der Mitte des Raumes, dann haben neugierige Betrachter immerhin sechs Meter abzulaufen, um rundherum jedes Detail zu sehen. Die Anlage kann in zwei Module zerlegt werden, passt damit in den Kofferraum eines Kombis und macht jeden Umzug mit.

Von der ersten Schraube bis zur Digitalisierung

Bis die Anlage bestaunt werden kann, stehen zahlreiche Bastelschritte auf dem Programm. Los geht es mit dem Spanten- und Trassenbau. Im Paket Nummer eins sind dafür der Gleisplan, das zugesägte Holz und alle notwendigen Schrauben zusammengepackt – in der Anleitung ist aufgezählt, welches Werkzeug benötigt wird. Schiefgehen kann nichts. Der Rahmen ist so ausgelegt, dass die Anlage später durch ein Mittelmodul erweitert werden kann. Wer mit dem Bau der Basisanlage fertig ist und noch nicht genug hat vom Basteln, lässt seine Modellbahnwelt in der Länge um einen Meter wachsen. Genau das ist der Vorteil am 12-Paket-System des Bausatzes: Jeder Kunde kann individuell entscheiden, welche Raffinessen er auf seiner eigenen Anlage umsetzen möchte. Auf der Anlage sollen keine Autos unterwegs sein? Kein Problem, in diesem Fall wird einfach das Paket mit dem Faller-Carsystem weggelassen. Fertiger Bausatz hin oder her – der Phantasie sind trotzdem keine Grenzen gesetzt. Der Bauplan von Roger Samolik ist nur ein Vorschlag. Wie strikt dieser eingehalten wird, entscheidet letztlich jeder selbst – und so entsteht aus jedem einzelnen Bausatz-Set ein Unikat. Gleichzeitig kann der Kunde frei entscheiden, wie viel Geld er für seine Anlage ausgeben möchte. In der einfachsten Ausführung kostet Kannstehaben 499 Euro – nach oben sind preislich keine Grenzen gesetzt.

Roger Samolik ist gelernter IT-Fachmann, neben der Modellbahn ist die Technik seine große Leidenschaft. Ehrensache also, dass er Kannstehaben als volldigitalisierte Anlage anbietet. Wer möchte, bekommt die Anlage mit Steuerungssoftware und von Samolik selbstprogrammierter Befehlskette zur Steuerung der Züge. Wieder steht aber der Wunsch des Kunden im Vordergrund. Wer seine Anlage lieber analog steuern möchte, bekommt dafür das notwendige Material. Wer die Anlage vollautomatisch – vielleicht sogar an einem Touchscreen – steuern möchte, kann dabei auf Samoliks Unterstützung setzen.

Übrigens: Beim Planen der Anlage hatte Roger Samolik als zeitlichen Rahmen den Übergang von Epoche II zu Epoche III als Vorbild im

Kannstehaben auf einen Blick

Länge:	2,4 Meter	Gleismeter:	10 Meter
Breite:	0,9 Meter	Arbeitszeit:	ca. 21 Tage
Spur:	H0	Epoche:	II-III
Gleissystem:	Roco Line		



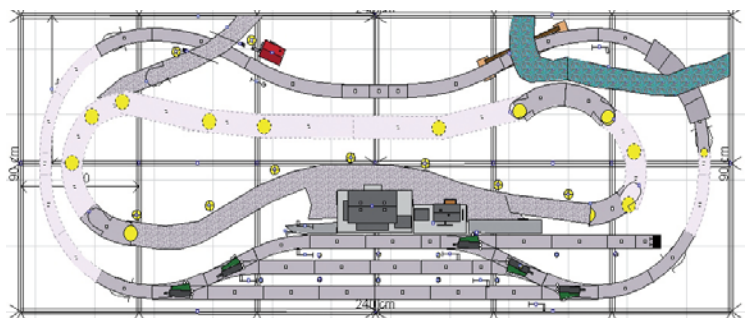
Dichter Wald, ein reißender Fluss und eine idyllische Straße durchs Gebirge: Trotz relativ wenig Platz bleiben auf der kleinen Anlage keine Wünsche offen

Kopf. Aber so streng dürfe man das nicht sehen, gibt der passionierte Bastler zu. Für ihn zählen Spaß beim Bau und beim späteren Fahrbetrieb mehr als Epochentreue. So darf auf seiner eigenen Anlage seine Lieblingslok, eine BR 103, auf keinen Fall fehlen – ganz egal welche Epoche bei der Planung angepeilt war. Den Kunden will er das selbstverständlich auch nicht vorschreiben – jeder soll die eigenen Favoriten auf die Strecke schicken. Das erklärt auch, warum es unter den Kannstehaben-Paketen keines mit rollendem Material gibt.



Sind Sie neugierig geworden? Dann schauen Sie ins Internet. Sie finden entweder auf der Internetseite der Erlebniswelt Modellbahn oder auf der Plattform You Tube unter dem Stichwort „Kannstehaben“ ein spannendes Video. Das zeigt Ihnen, wie die kleine Modellbahn fix und fertig aussieht und wie viel Fahrbetrieb auf dem kleinen Raum möglich ist.

In Ihrem Keller sind wie hier in der Erlebniswelt Modellbahn alle Wände mit Regalen verstellte? In der Mitte des Raumes ist bestimmt noch Platz für eine Modellbahnanlage



Der übersichtliche Gleisplan ergänzt die DVD-Anleitung von Kannstehaben

Wir verstehen nur Bahnhof

Vorsicht an Gleis 1. Der Zug fährt ein! Der Bahnhof ist das Herz- und Schmuckstück einer jeden Anlage. Dort herrscht am meisten Verkehr. Dass selbst in kleinen Bahnhöfen ordentlich Betrieb gemacht werden kann, wollen wir Ihnen in dieser Folge unserer Gleisplanungsserie anhand des geoLine-Gleissystems zeigen.

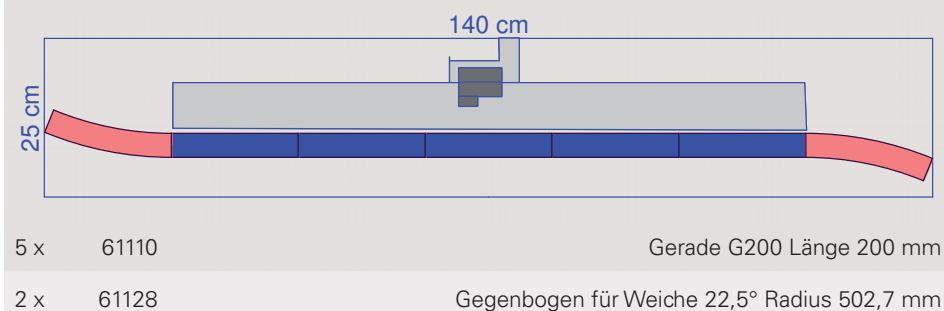


Abb. 1



Kleine Bahnhöfe haben – ganz unbestritten – ihr eigenes Flair. Erinnern Sie sich an Gustav Knuth als ungarischen Bahnhofsvorsteher im dem Film „Ich denke oft an Piroschka“, der mit stolz geschwellter Brust „Hódmezo-vásárhelykutasipusztá“ schmettert? Oder an Elisabeth Flickenschild, die als Tante Frieda am Weilbach des Lausbuben Ludwig Thoma samt Vogelbauer und Papagei Lorch den Bummelzug entsteigt? Solche Szenen können eigentlich nur an einem kleinen Bahnhof spielen.

Abb. 2



Abgesehen vom einmaligen Ambiente haben kleine Bahnhöfe für Modellbahner noch einen weiteren entscheidenden Vorteil. Sie sind die Stationen, die am ehesten auf jeder Anlage unterzubringen sind. Und: Wenn es bei den hier gezeigten Beispielen längentechnisch doch einmal zwicken sollte, geht es meistens auch ein Stückchen kürzer.

Wir wollen ganz klein beginnen, also Stationen zum Ein- und Aussteigen, eingleisig ohne jede Weiche und oft auch ohne Signal. Die Ausstattung des Haltepunktes erschöpft sich nicht selten schon in einem Bahnsteig, einem Unterstand gegen Wind und Wetter und einem Stationsschild (**Abb. 1**). Für die Umsetzung eines solchen einfachen Bahnhofs mit dem geoLine-Gleissystem reicht es, eine Fläche von 25 mal 140 Zentimetern einzuplanen (**Abb. 2**). Darf's ein bisschen mehr Zivilisation sein? Dann gönnen Sie Ihrem Haltepunkt eine Bahnsteigbeleuchtung und einen zusätzlichen Fahrradunterstand für die Pendler aus einem größeren Einzugsbereich. Solche Haltepunkte waren durchaus damals schon an der Tagesordnung, als noch die roten Schienenbusse zum alltäglichen Erscheinungsbild auf den Nebenstrecken gehörten. Dieses Thema eignet sich jedenfalls sehr gut für ganz schmale Anlagenbereiche.

Abb. 3



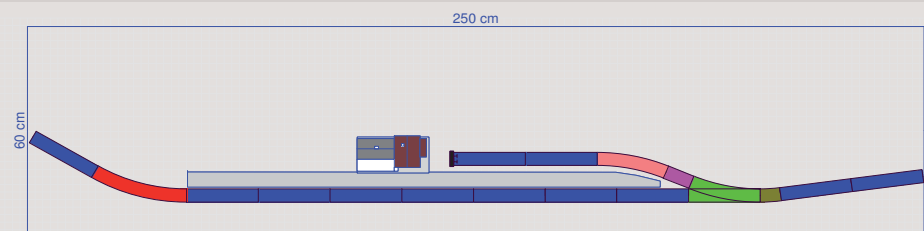
Abb. 4



Zurück in die Vergangenheit

Gehen wir vom selben einfachen Gleisverlauf wie in Abb. 2 aus und drehen wir das Rad der Geschichte etwas zurück in die Wiederaufbaujahre nach dem Zweiten Weltkrieg. So manche bahntechnische Anlage glich in diesen Jahren noch eher einem Provisorium als einem offiziellen Haltepunkt (**Abb. 3**). So könnte man sich vorstellen, dass die Wohnhäuser der kleinen Stadt schon wieder ganz passabel instandgesetzt sind. Der große, alte Backsteinschuppen ist jedoch verammelt und dem Verfall preisgegeben. Gräser haben bereits das Dach erobert. In dessen Schatten wirkt auch der Haltepunkt recht unaufgeräumt und zusammengeschustert:

Abb. 5



12 x	61110	Gerade G200 Länge 200 mm
1 x	61112	Gerade G76,5 Länge 76,5 mm
1 x	61124	Bogen R4 Radius 511,1 mm/30°
1 x	61128	Gegenbogen für Weiche 22,5° Radius 502,7 mm
1 x	61130	Gleis gebogen 7,5° Radius 434,5 mm
1 x	61141	Weiche rechts 22,5° Radius 502,7 mm
1 x	42608	Prellbock
1 x	61195	Elektrischer Weichenantrieb
1 x	61196	Digitaler Weichendecoder

Da gibt es eine wacklige Wellblechbude und eine zum Lager umfunktionierte Güterwagen-Leiche. Die für die frühe Epoche III noch allgegenwärtigen Bahnsteigsperrern künden davon, dass es ganz ohne Personaleinsatz am Bahnsteig damals auf gar keinen Fall ging! Trotz des einfachen Gleisplans brauchen Sie für die Stadtlandschaft hinter der Straße auf dem Damm schon etwa die doppelte Breite gegenüber unserem ersten Beispiel.

Landpartie

Doch nun hinaus aufs Land. Tausendfach prägten solche kleinen, manchmal verträumten oder verschlafenen Bahnhöfe an den Nebenbahnen das Bild – und tun dies in vielen Fällen heute noch (**Abb. 4**). Das Bahnhofsgebäude, am Rande des Dorfes gelegen, ist beileibe nicht das größte Haus am Platze. Sondern – wie sollte es in Süddeutschland anders sein – das Wirtshaus direkt neben

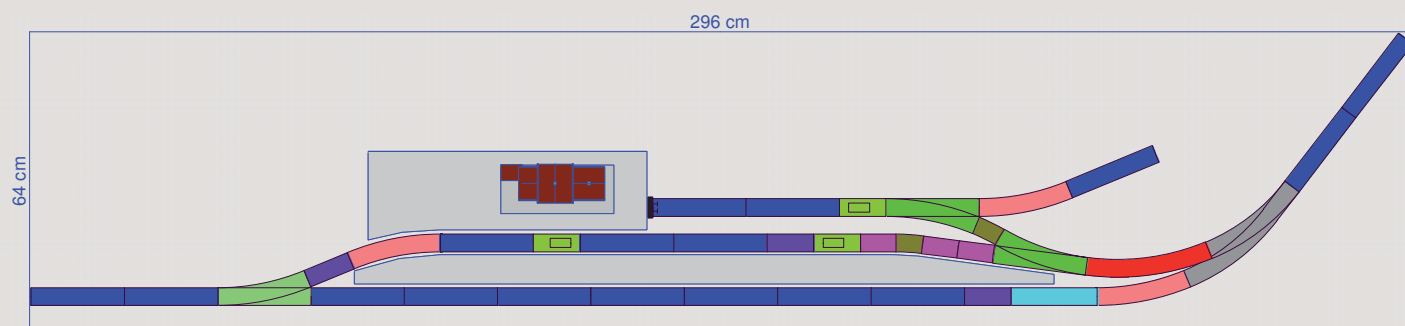
Abb. 6



Abb. 8

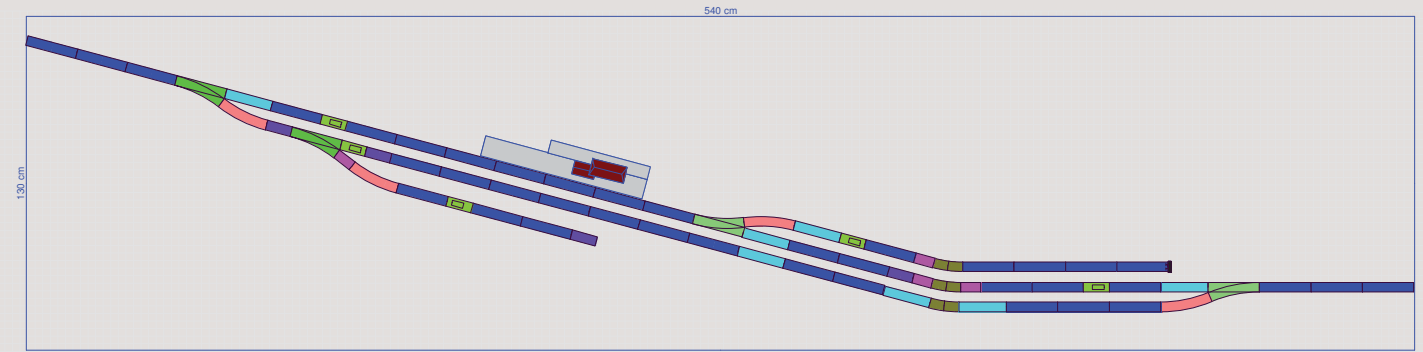


Abb. 7



17 x	61110	Gerade G200 Länge 200 mm	2 x	61130	Gleis gebogen 7,5° Radius 434,5 mm
1 x	61111	Gerade G185 Länge 184,8 mm	1 x	61140	Weiche links 22,5° Radius 502,7 mm
3 x	61112	Gerade G76,5 Länge 76,5 mm	2 x	61141	Weiche rechts 22,5° Radius 502,7 mm
3 x	61113	Gerade G100 Länge 100 mm	1 x	61155	Bogenweiche rechts R3/R4 30°
3 x	61119	Entkupplungsgleis	1 x	42608	Prellbock
1 x	61124	Bogen R4 Radius 511,1 mm/30°	4 x	61195	Elektrischer Weichenantrieb
3 x	61128	Gegenbogen für Weiche 22,5° Radius 502,7 mm	4 x	61196	Digitaler Weichendecoder

Abb. 9



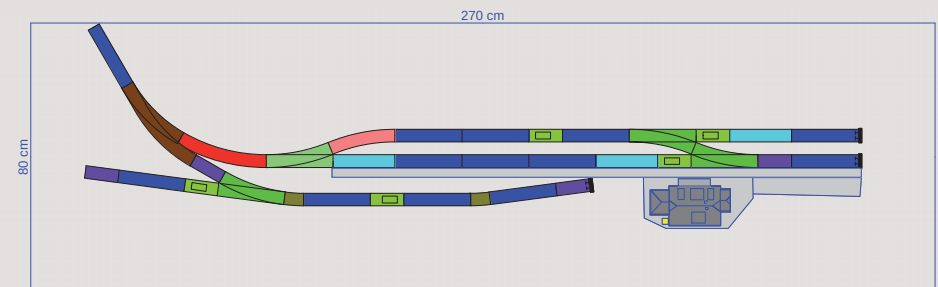
12 x	61110	Gerade G200 Länge 200 mm	1 x	61141	Weiche rechts 22,5° Radius 502,7 mm
1 x	61112	Gerade G76,5 Länge 76,5 mm	1 x	42608	Prellbock
1 x	61124	Bogen R4 Radius 511,1 mm/30°	1 x	61195	Elektrischer Weichenantrieb
1 x	61128	Gegenbogen für Weiche 22,5° Radius 502,7 mm	1 x	61196	Digitaler Weichendecoder
1 x	61130	Gleis gebogen 7,5° Radius 434,5 mm			

Abb. 10



der Kirche. Der dazugehörige einzelne Bahnsteig genügt für das bescheidene Fahrgastaufkommen der kleinen Gemeinde. Eine einzige Weiche und ein Abstellgleis deuten an, dass sich hin und wieder ein Güterwagen hierher verirrt (Abb. 5). Vielleicht steht auch einmal im Jahr die Zuckerrübenverladung in einen Hochbordwagen an. Das Förderband dafür steht schon bereit. Wie der zweiachsige Selbstentladewagen dorthin gekommen ist, dafür haben wir Modelleisenbahner zwei Möglichkeiten: Zum einen mag eine Rangierlok mit digitaler Entkupplung den Wagen dort abgestellt haben. Andererseits können Sie auch zwei Entkupplungsgleise verwenden. Die beiden Entkupplungsgleise bauen Sie im Abstellgleis und im rechten Bereich des Bahnhofsgleises ein. Falls nun ein Güterzug von links in den Bahnhof einfährt, können Sie die ersten Wagen vom Rest des Zuges abkuppeln und ins Abstellgleis drücken. Dort lassen sich die Wagen von der Lok kuppeln. Die Lok selbst setzt sich dann

Abb. 11



13 x	61110	Gerade G200 Länge 200 mm
3 x	61111	Gerade G185 Länge 184,8 mm
4 x	61113	Gerade G100 Länge 100 mm
5 x	61119	Entkupplungsgleis
1 x	61124	Bogen R4 Radius 511,1 mm/30°
1 x	61128	Gegenbogen für Weiche 22,5° Radius 502,7 mm
2 x	61130	Gleis gebogen 7,5° Radius 434,5 mm
1 x	61140	Weiche links 22,5° Radius 502,7 mm
3 x	61141	Weiche rechts 22,5° Radius 502,7 mm
1 x	61154	Bogenweiche links R3/R4 30°
3 x	42608	Prellbock
5 x	61195	Elektrischer Weichenantrieb
5 x	61196	Digitaler Weichendecoder

wieder vor den restlichen Güterzug und es geht weiter auf die Strecke.

Rangiermöglichkeiten

Unser nächster Entwurf zeigt einen Bahnhof mit Ausweichgleis und Abstellmöglichkei-

ten. Immerhin vier Weichen erlauben uns eine Zugkreuzung und daneben auch die eine oder andere Rangierfahrt. Lichtsignale sorgen für die Sicherheit auf der eingleisigen elektrifizierten Strecke, die im Schwarzwald beheimatet sein könnte (Abb. 6).

Eine E 44 mit Eilzugwagen fährt gerade auf Gleis 2 ein. Auf dem Bahnsteig warten schon einige Fahrgäste. Nachdem das Abstellgleis am Güterschuppen ebenfalls mit Fahrdrat überspannt ist, können dort auch Elektro-Rangierloks zum Einsatz kommen. Insgesamt drei Entkupplungsgleise schaffen die Voraussetzung für abwechslungsreiche Rangierfahrten. Zwei verbauen wir am Anfang und Ende des Bahnsteiggleises 1, das dritte Entkupplungsgleis im Abstellgleis des Güterschuppens (**Abb. 7**). Die gebirgige Umgebung, die reich an Nadelholz ist, bildete den idealen Standort für ein Sägewerk, das das Gütergleis mit Verladerrampe nutzt. Links hinten unterquert die Landstraße, vom Gelände begünstigt, die Bahnstrecke und erspart zugleich einen Bahnübergang, bei dem die Schranken vielleicht die meiste Zeit wegen starken Zugverkehrs geschlossen wären. Rechts vorn lässt das Vorsignal erahnen, dass der nächste Bahnhof wohl nicht allzu weit entfernt ist.

Kleine Bahnhöfe im Vorbild

Auf der Strecke Mühlldorf–Burghausen liegt der Begegnungsbahnhof Pirach (**Abb. 8**). Seine Ausweichgleise haben eine eher ungewöhnliche Länge, was vor allem den langen Güterzügen zuzuschreiben ist, deren Ziel das Wacker-Chemie- und -Werk in Burghausen ist. Demgegenüber nimmt sich der Hausbahnsteig auf Gleis 1 am Bahnhofsgebäude und in direkter Nachbarschaft zur Bahnschranke doch ziemlich kurz aus. Inzwischen sind die Tage der alten Flügelsignale und der Kurbelschranke in Pirach gezählt und die moderne Technik in Form von Lichtsignalen hat an dem kleinen Haltepunkt Einzug gehalten. Unser Modell greift den Bahnhof Pirach noch in vollem Umfang auf: Alle vier Weichen sind vorhanden und lassen auch eine Bedienung der Stumpfgleise zu. Fünf Entkupplungsgleise unterstützen dabei alle denkbaren Rangierfahrten (**Abb. 9**).

Mit sogar fünf Weichen war der Kopfbahnhof Welden Ende der 1970er-Jahre ausgestattet (**Abb. 10**). Er markierte das Ende einer eingleisigen, etwa 35 Kilometer langen Nebenbahn von Augsburg aus in den Nordwesten. Die 1903 eröffnete Strecke wurde im Jahre 1986 wieder abgebaut – ein Schicksal, das viele Nebenbahnen ereilte, bei denen die Erhaltung als nicht rentabel eingestuft wurde. Den kleinen, aber feinen Gleisplan mit fünf Entkupplungsgleisen bestückt, bekommen Sie nicht nur bei geringerem Platzangebot gut unter (**Abb. 11**), er verspricht auch viel Rangier-Spaß. Wie das aussieht? Lassen Sie uns Lokführer Häberle und Rangierer Schorsch bei ihrem Arbeitstag über die Schulter schauen.

Abb. 12

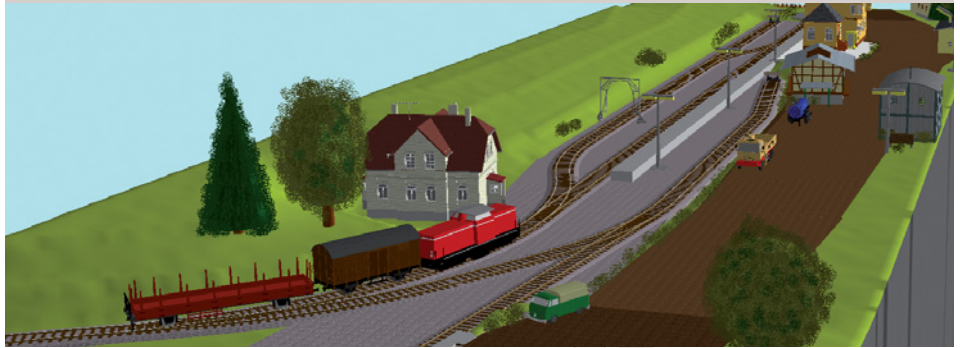


Abb. 13



Abb. 14



Abb. 15



Ein Tag mit Lokführer Häberle und Rangierer Schorsch

Puh, der Vormittag ist fast geschafft, die ersehnte Mittagspause wartet. Aber eine Fahrt haben Lokführer Häberle und Rangierer Schorsch noch vor sich. Sie bringen mit ihrer V 100 zwei Güterwagen von Augsburg nach Welden. Der Endbahnhof ist schon in Sichtweite, die Weichen stehen schon richtig für Bahnsteiggleis 1 (**Abb. 12**). Ab jetzt gibt es für Schorsch einiges zu tun: Zunächst muss er die Lok vom Zug abkuppeln. Geschafft! Die beiden Waggon stehen sauber an der Bahnsteigkante von Gleis 1. Lokführer Häberle zieht fast bis zum Prellbock vor und Schorsch stellt derweil die Weiche um. Nur so kann Häberle mit seiner Diesellok die beiden Güterwagen umfahren (**Abb. 13**). Gut, dass Häberle den Schorsch wieder an Bord genommen hat, denn Schorsch wird schon wieder für die nächsten Arbeitsschritte gebraucht: die Einfahrweiche auf „Abzweig“ stellen und nach dem Richtungswechsel wieder auf „Geradeaus“, um sich dem Kurzgüterzug von der anderen Seite zu nähern. Jetzt noch aufdrücken – für uns Modellbahner bedeutet dies, bis zum Entkupplungsgleis fahren – bis Schorsch die Lok mit dem Runnenwagen kuppeln kann (**Abb. 14**). „Schick di Schorsch, die beide Güderwaga vonanand entkuppla“, ruft Lokführer Häberle. „I well weidr!“

Mit Schorsch und dem Runnenwagen im Schlepp geht es zurück zur Einfahrweiche von eben – gerade gegenüber dem Haus vom Busfahrer Pfeleiderer. Nun geht die ganze Prozedur mit der Weichenstellerei umgekehrt: Den Runnenwagen schieben Häberle und Schorsch auf Gleis 2 bis ans Gleisende, kuppeln ihn dort ab und lassen ihn stehen (**Abb. 15**). Aller guten Dinge sind drei: Bereits zum dritten Mal passieren die beiden die Pfeleiderer-Weiche und Schorsch ist mittlerweile ordentlich außer Puste. Da hilft es auch nicht, dass ihm leckerer Bratwurstduft aus Pfeleiderscher Richtung in die Nase steigt. „Auf geht’s Schorsch. Endschnur!“ Der Rangierer kuppelt die Diesellok vor dem Bahnhofsgebäude jetzt an den gedeckten Güterwagen.

Wieder geht es in die andere Richtung, dieses Mal sogar bis vor zur allerersten Weiche. Schorsch ist wieder als Weichensteller gefragt, denn jetzt geht’s zum Güterschuppen! Währenddessen zwingt Lokführer Häberle seine Maschine in die andere Richtung: Schieben (**Abb. 16**). Selbst bei Lokführer Häberle übertüncht mittlerweile das verheißungsvolle Bratwurstaroma, das

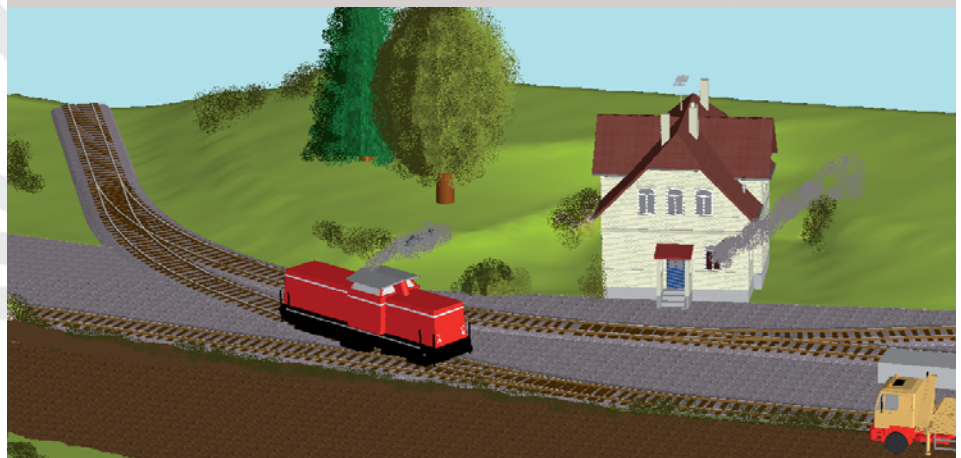
Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18



bei der abermaligen Vorbeifahrt am Pfeleiderschen Anwesen aus dem geöffneten Küchenfenster strömt, die sonst so gewohnte Mischung aus Schmieröl und Dieselruß. Der Güterwagen jedenfalls ist fast da, wo er hin soll. Schorsch hat ihn entkuppelt und die Lok schiebt ihn noch vor bis an den Güterschuppen (**Abb. 17**).

Endlich! Für Rangierer Schorsch und Lokführer Häberle ist der Auftrag erledigt und Häberle kann zum Rückzug blasen.

Irgendwie riecht es brenzlich!? Und richtig: Aus dem geöffneten Fenster von Familie Pfeleiderer raucht’s gewaltig (**Abb. 18**). Die Bratwürste sind wohl angebrannt. Häberle ist’s egal. Bei ihm gibt’s heute Kässpätzn. Damit er möglichst bald daheim ist, gibt er ordentlich Dampf – die Rangiererei hat ganz schön Zeit gekostet. Aber selbst der Dampf der V 100 ist nicht mit dem von Schorsch zu vergleichen: Der hat richtig Kohldampf nämlich! Ist’s auch ein Wunder bei dem ständigen Auf und Ab?

Deutschlands Grünster

Fotos: Allianz pro Schiene/Gerd Kittel

„Bahnhof des Jahres“ – mit diesem Titel dürfen sich bislang nur ein gutes Dutzend Bahnhöfe in Deutschland schmücken. Der Hauptbahnhof von Darmstadt ist einer davon. Er ist der Titelträger des Jahres 2010 – weil er so grün ist. Wir stellen Ihnen den ausgezeichneten Bahnhof vor.

Architekt Friedrich Pützer empfahl sich mit seinem Entwurf für das Empfangsgebäude als moderner Baumeister



Blumenkübel auf dem Bahnhofsvorplatz haben viele, manche sogar Beete oder einzelne Bäume. Aber einen ganzen Park mit Bäumen, Hecken, Wildblumen und ausgedehnten Rasenflächen? „Das gibt es nur in Darmstadt“, stellte der Verband Allianz pro Schiene fest und kürte deswegen den Darmstädter Hauptbahnhof zum Bahnhof des Jahres 2010 in der Kategorie Großstadtbahnhof.

Das parkähnliche Grün rund um den Darmstädter Hauptbahnhof war aber nicht das alleinig entscheidende Kriterium. Der gesamte Bahnhof – der Innen- wie der Außenauftritt – erzeugte bei der Jury eine „heiter gelassene Grundstimmung“. Das Gebäude beeindruckt durch seine imposante Außenfassade und ist innen „eine Wohltat für Reisende“. Die Halle ist hell und frisch modernisiert, gleichzeitig bilden die historischen Jugendstilelemente einen interessanten Gegenpol zur modernen Glasarchitektur.

Auf dem Platz vor dem Haupteingang fallen sofort die futuristischen Bus- und Straßenbahnhaltestellen ins Auge, die bunt leuchtend den Reisenden Orientierung geben. Besonders lobt die fünfköpfige Jury die strikte Trennung von öffentlichem Personennahverkehr und individuellem Autoverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz. Außerdem punktet – und das ist der Jury besonders wichtig – der Darmstädter Bahnhof beim Thema Service: Freundlichkeit des Personals und Sauberkeit des gesamten Bahnhofs sind tadellos. Wer Fahrkarten kaufen will, bekommt schon vorher auf einem Fernschirmschirm Name und Foto des Kundenbetreuers angezeigt. Wer im Reisezentrum warten muss, tut dies in schicken roten Ledersesseln.

Als alles begann

Wer hätte anno 1912, als der neugebaute Bahnhof eröffnet wurde, vermutet, dass er gut ein Jahrhundert später zum Bahnhof des Jahres gekürt wird? Wohl keiner. Dennoch hatte Ernst Ludwig, Großherzog von Hessen und bei Rhein, Großes vor beim Bahnhofsneubau. Es galt mehrere Aspekte zu berücksichtigen: Der Neubau sollte die beiden getrennten Bahnhöfe von 1846 und 1858 in einem Gebäude zusammenführen und er musste die Verkehrsprobleme auf der Rheinstraße, die von den Gleisen durchkreuzt wurde, lösen.

Ein geeigneter Bauplatz fand sich nur einen Katzensprung von den alten Bahnhöfen entfernt. Dort ließ sich das südliche Gleisfeld in einem Geländeeinschnitt verlegen, damit die Rheinstraße zukünftig über die Gleise führt. Auf Straßenniveau sollte sich auch der Ein-

BAHNHOFSPORTRÄT



Da sich die Bahnsteige unterhalb des Straßenniveaus befinden, sind sie nur über Treppen zu erreichen



Die historischen Jugendstilelemente fielen der grundlegenden Modernisierung vor wenigen Jahren nicht zum Opfer – zum Glück



Wo Fürsten einst nobel speisten, herrscht heute Brache. Das gleichnamige Restaurant im Fürstenbahnhof schloss 2010 wegen Querelen mit dem Bahnhofseigentümer

Drei Fragen an Dirk Flege

Die Allianz pro Schiene ist „Deutschlands unkonventionellstes Verkehrsbündnis“, wie sich der Verein selbst bezeichnet. Neben 17 Non-Profit-Organisationen, die aus ideellen Gründen den Schienenverkehr voranbringen wollen, wird das Bündnis finanziell von mehr als 100 Wirtschaftsunternehmen aus der gesamten Bahnbranche getragen. Die unterschiedlichen Mitglieder und Förderer eint ein Ziel: Die Steigerung des Marktanteils des Schienenverkehrs in Deutschland. Dazu zählt unter anderem auch die Verbesserung des Images des Verkehrsträgers in Politik und Öffentlichkeit. Deshalb kürt die Allianz pro Schiene seit 2004 jedes Jahr in den Kategorien Großstadtbahnhof und Kleinstadtbahnhof den Bahnhof des Jahres. Wir haben mit Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene und Jury-Mitglied bei der Wahl zum Bahnhof des Jahres, gesprochen.

Herr Flege, wozu gibt es die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“?

Schlechte Bahnhöfe stehen jeden Tag in der Zeitung. Die Tatsachen, dass es sehr gute Bahnhöfe gibt, fällt viel zu oft hinten runter. Das wollen wir ändern. Außerdem ist die Auszeichnung Anerkennung und Lob für die Menschen, die sich für einen Bahnhof engagieren, und gleichzeitig ein Ansporn für andere Kommunen oder Bahnhöfbetreiber. Das Medienecho, das wir mit dem Bahnhof des Jahres auslösen, ist auf jeden Fall enorm.

Wie wird ein Bahnhof zum Bahnhof des Jahres?

Da wir ja nicht jedes Jahr die 5.400 Bahnhöfe in Deutschland komplett bereisen können, treffen wir eine Vorauswahl von etwa 20 bis 30 Großstadtbahnhöfen und noch einmal so vielen Kleinstadtbahnhöfen. Die fahren wir dann der Reihe nach ab und bewerten sie aus Sicht des Kunden: Wie ist das Informationsangebot, Freundlichkeit, Sauberkeit oder die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln? Gerade diese Kundenperspektive macht die Auszeichnung so wertvoll. Und da wir Jury-Mitglieder als Menschen mit allen Sinnen urteilen, ist auch die subjektive Wohlfühlatmosphäre ganz entscheidend.

Und zuletzt: Besitzen Sie eine Modelleisenbahn?

Nein, ich selbst habe keine Modelleisenbahn. Aber mein Sohn hat eine von seinem Opa vererbt bekommen.



Einkaufstipp

Seit Dezember 2010 ist der Darmstädter Hauptbahnhof Anlaufstelle für Modell-eisenbahn-Freunde. Dort hat die Modellbahn Galerie eröffnet – nach langer Zeit wieder ein reines Modellbahn-Geschäft in der hessischen Stadt. Der Laden liegt über dem Gleis 11 – im ehemaligen Wartesaal der 3. Klasse. Anstelle des Holzklasse-Flairs früherer Zeiten werden dort nun die Modelle edel in Vitrinen präsentiert, verstaubte Schachteln in vollgestopften Regalen haben ausgedient. Die Modellbahn Galerie hat dienstags bis freitags zwischen 9.30 und 18.30 Uhr sowie samstags zwischen 9.30 und 14 Uhr geöffnet. Im Internet finden Sie die Modellbahn Galerie unter www.modellbahn-galerie.com.

gang zum Bahnhof befinden. Die Bahnsteige wiederum wären dann nur über Treppen zu erreichen. Gesagt, getan. Und so wurde der Bahnhof als Reiterbahnhof geplant, bei dem sich ein Querbahnsteig mit den Zugängen zu den Gleisen wie eine Brücke über die einzelnen Gleise spannt.

Für den Bau des Empfangsgebäudes rief Großherzog Ernst Ludwig einen Architektenwettbewerb aus: Schließlich sollte das Gebäude „von einem modernen Baumeister, nicht von einem Stilarchitekten“ entworfen werden. 75 Kandidaten versuchten sich als moderne Baumeister zu präsentieren. Die Entscheidung fiel auf Friedrich Pützer, Architekt und Professor für Städte- und Kirchenbau an der Technischen Hochschule Darmstadt. Nach zwei Jahren Planungszeit und weiteren sechs Jahren Bauzeit sowie 17 Millionen investierten Mark, nach heutigem Wert etwa 80 Millionen Euro, war der neue Darmstädter Eisenbahnhalt fertig.

Recht tüchtig

Was die Darmstädter dazu sagten, ist nicht bekannt. Das Urteil der Fachwelt fiel jedoch eher ernüchternd aus: „eine recht tüchtige Leistung, aber keine hervorragende Idee.“ Rund 100 Jahre später sieht die Sache anders aus: Heute gilt der Bahnhof als wegweisend und steht unter Denkmalschutz. Architekt Pützer pflegte einen eher traditionalistischen Stil und integrierte nur einige Elemente des damals modernen Jugendstils – obwohl Darmstadt zu jener Zeit das zweitwichtigste Jugendstilzentrum Deutschlands nach München war.

Eine Besonderheit des Darmstädter Bahnhofs ist der angebaute Fürstenbahnhof. Wie der Name sagt, stand dieser Gebäudeteil nur Reisenden von edlem Geblüt offen. Der Fürstenbahnhof hatte eigene stilvoll eingerichtete Warte- und Sanitärräume und einen separaten Zugang zum Gleis 1, dem Fürstenbahnsteig.

Im Hier und Jetzt nutzen den Verkehrsknoten rund 30.000 Reisende täglich. Das ist zwar nur ein gutes Zehntel der Fahrgäste des Frankfurter Hauptbahnhofs, trotzdem macht diese Zahl den Darmstädter Bahnhof zum zweitgrößten Bahnhof in Hessen. Dank 220 täglicher Abfahrten ist der Bahnhof fest in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn und in das Nahverkehrsnetz eingebunden.

Wenn Sie also aus Salzburg, Dortmund, München, Zürich oder Saarbrücken kommend auf direkter Linie nach Darmstadt reisen, nutzen Sie die Chance, in einem der roten Ledersessel Platz zu nehmen, und lassen Sie die heitere Gelassenheit auf sich wirken.



Die modernen Glaselemente weisen den Reisenden auf dem Bahnhofsvorplatz den Weg zum öffentlichen Personennahverkehr



Der Darmstädter Hauptbahnhof ist eine Wohltat für Reisende, da kann man die Zeit schon mal vergessen



Hörnchen, Brezen und Brötchen ansprechend präsentiert: Auch das gehört zum Service



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

VORSCHAU

THEMENÄNDERUNGEN VORBEHALTEN

LESERANLAGE

Detailverliebtheit in jedem Eck

MODELL

Der niederländische Elektro-Triebzug
Plan T von Roco

WORTWEISER

Lok-Nomenklatur

BAHNHOFSPORTRÄT

Paris, französische Eisenbahner-Metropole

VORBILD

Rollende Landstraße

ZUGBILDUNG

Zusammenstellung von Güterzügen

TECHNIK

Rocomotion: Programmieren der
Fahrstrecke

MODELL

Der ICE 1 in Spurweite N

DIE NÄCHSTE AUSGABE ERSCHEINT AM



17.08.2011

Wichtige Service-Nummern

Technik

Die Technik-Hotline von Roco und Fleischmann erreichen Sie telefonisch dienstags zwischen 8 und 11 Uhr sowie donnerstags zwischen 14 und 17 Uhr unter:

- 0180 1919292 (aus Deutschland)
- 05 7626-1588 (aus Österreich)
- 0043 5 7626-1588 (für Roco, sonst. Länder)
- 0049 180 1919292 (für Fleischmann, sonstige Länder)

Fragen zum Modelleisenbahn report

Für Themenvorschläge und redaktionelle Fragen zum Modelleisenbahn report wenden Sie sich am besten per E-Mail an redaktion@modelleisenbahn-report.com

Abonnement

Die Abo-Verwaltung des Modelleisenbahn report erreichen Sie telefonisch montags bis donnerstags von 9 bis 12 Uhr und 13 bis 17 Uhr sowie freitags von 9 bis 13 Uhr unter:

- 06272 48281-40 (aus Österreich)
- 0043 6272 48281-40 (aus Deutschland, Schweiz und allen anderen Ländern)

Oder Sie schicken eine E-Mail an modelleisenbahn-report@kubeos.at

Modellwünsche

Modellwünsche richten Sie am besten per E-Mail an roco@roco.cc und info@fleischmann.de.

Impressum

Abonnementverwaltung:

Tel.: +43 (0) 6272 4 82 81 - 40

Telefax +43 (0) 6272 4 82 81 - 44

E-Mail: modelleisenbahn-report@kubeos.at

Anschrift: Kubeos GmbH, Postfach 17,

A-5110 Oberndorf/Salzburg

Sie erreichen die Abo-Hotline Montag bis Donnerstag von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr sowie am Freitag von 9.00 bis 13.00 Uhr.

Erscheinungsweise: viermal jährlich.

ISSN 1868-9809

Herausgeber und V.i.S.d.P.:

SALESTOOLS® GmbH

Kleinreuther Weg 93

D-90408 Nürnberg

E-Mail: epost@modelleisenbahn-report.com

www.modelleisenbahn-report.com

Die beschriebenen Produkte und Dienste stehen nicht immer in allen Ländern zur Verfügung. Aufgrund laufender Verbesserungen unserer Produkte und Dienste können Produktspezifikationen ohne Ankündigung geändert werden.

Es ist nicht gestattet, Artikel ganz oder teilweise ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Herausgebers und der jeweiligen Autoren zu reproduzieren.

Anfragen hierzu richten Sie bitte per E-Mail an: redaktion@modelleisenbahn-report.com.

Der Herausgeber ist weder haftbar noch verantwortlich für jedwede Folgen, die auf den Inhalt und/oder Fehler in diesem Magazin zurückzuführen sind.

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Bilder und Manuskripte. Leserbriefe, Manuskript- und Themenvorschläge senden Sie bitte an die Adresse der Redaktion oder: redaktion@modelleisenbahn-report.com.

Es gilt die Anzeigenpreisliste 11/2010.

Anzeigenvertrieb:

H zwo B Kommunikations GmbH

Am Anger 2

D-91052 Erlangen

Tel.: + 49 (0) 9131 8 12 81 - 0

E-Mail: anzeigen@modelleisenbahn-report.com

KoordinationText und Redaktion:

H zwo B Kommunikations GmbH

Am Anger 2

D-91052 Erlangen

Tel.: + 49 (0) 9131 8 12 81 - 0

E-Mail: redaktion@modelleisenbahn-report.com

Layout:

SALESTOOLS® GmbH

Communication Design & Marketing Factory®

Kleinreuther Weg 93

D-90408 Nürnberg

Tel.: +49 (0) 911 2 44 44 98 - 0

E-Mail: info@salestools.de

Druck:

Leykam Druck GmbH & Co KG

Eggenberger Straße 7

A-8020 Graz

Tel.: +43 (0) 5 90 05 - 2991

E-mail: office@leykamletsprint.com

Alle Bildrechte, sofern nicht anders angegeben: Modelleisenbahn München GmbH

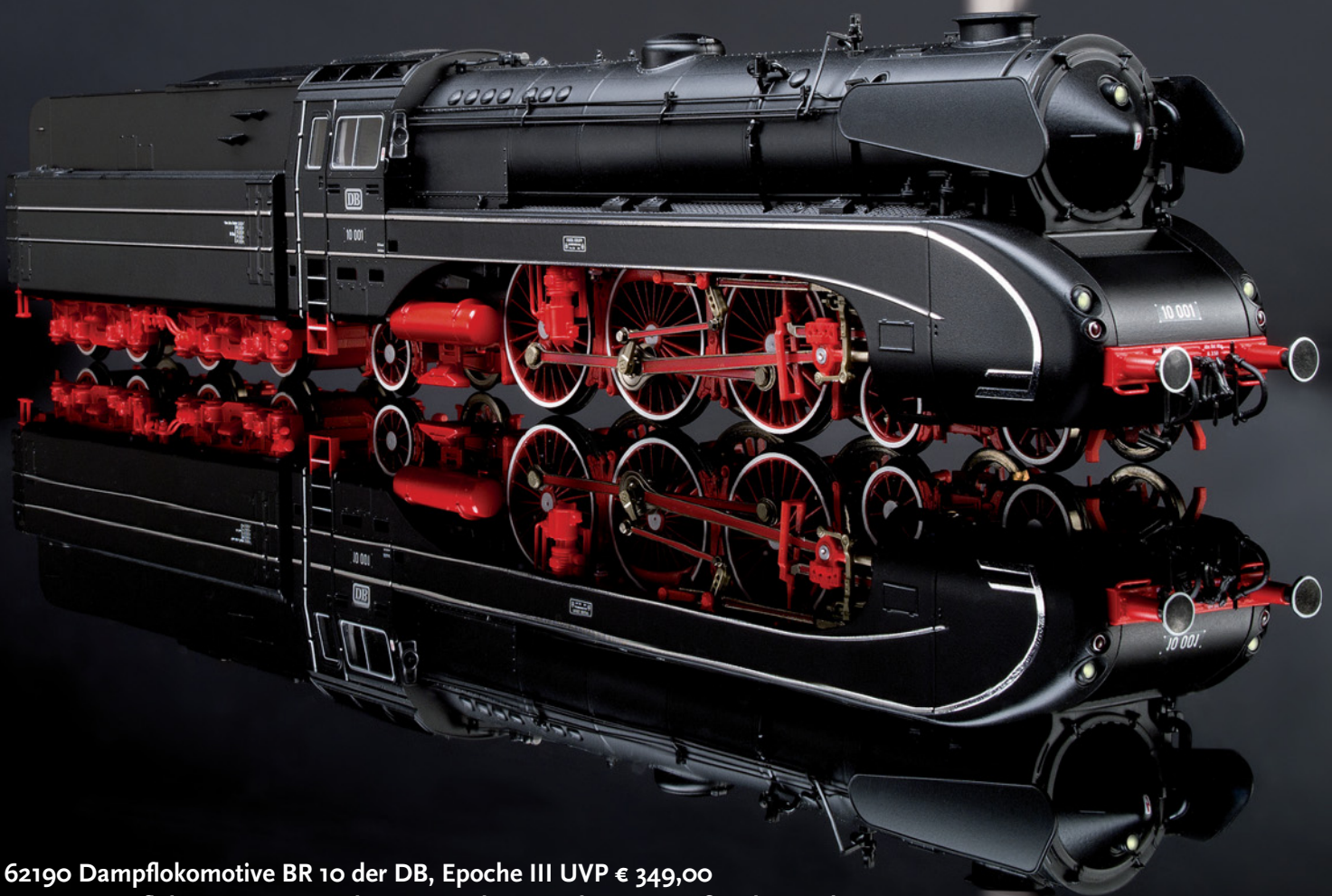
TOP-NEUHEIT!

Roco
Die Innovation der Modellbahn

H0

BESSER ALS ECHT: Dampf á la H0.

- Digital gesteuerter Dampfausstoß!
- Realistisch wirkende ergiebige Dampfvolken!
- Erstmals auch Dampfaustritt an den Zylindern!
- Schaltbare Lichteffekte!



62190 Dampflokomotive BR 10 der DB, Epoche III UVP € 349,00

62191 Dampflokomotive BR 10 der DB mit dynamischem Dampf und Sound UVP € 599,00

68191 Dampflokomotive BR 10 der DB mit dynamischem Dampf und Sound in Wechselstromausführung UVP € 599,00

Jetzt bei Ihrem
Fachhändler

FLEISCHMANN
PERFEKTION & VIELFALT

Das doppelte Lottchen



Ho-Art.-Nr. 406501 UVP € 299,00 N-Art.-Nr. 706501 (DC) UVP € 195,00 N-Art.-Nr. 706581 (DCC) UVP € 245,00



Ho-Art.-Nr. 406502 UVP € 299,00 N-Art.-Nr. 706502 (DC) UVP € 195,00 N-Art.-Nr. 706582 (DCC) UVP € 245,00

Die Baureihe 65/065 gehört mit der Achsfolge 1'D 2' zum Neubauprogramm der DB. Das Aufgabengebiet wurde durch die bevorstehende Ablösung der Baureihen 78 und 93 bestimmt. Ihr charakteristisches Erscheinungsbild verleiht der Maschine bis heute ein ebenso kraftvolles wie elegantes Aussehen. Im unterfränkischen Bahnbetriebswerk Aschaffenburg waren die letzten Exemplare der Tenderlok – so auch die Vorbilder der Fleischmann-Neuheiten 014 und 018 – stationiert, um auf der Maintallinie nach Miltenberg eingesetzt zu werden.

065 014-3 besaß noch während der Epoche IV die auffälligen, silbern abgesetzten Kesselringe. 65 018 wurde als letzte ihrer Baureihe Ende 1972 abgestellt. Die Lok wird bei der „Stoom Stichting Nederland“ in den Niederlanden betriebsfähig erhalten, nachdem sie 1981 vom Deutschen Dampflokomotiv-Museum abgegeben wurde. Bei Sonderzugeinsätzen verkehrt sie sogar auf deutschen Bahngleisen.

