4/2005
Dezember/Januar 2006
€ 6,80
Österreich € 7,50
Schweiz Sfr 13,30

123 Leiter magazin

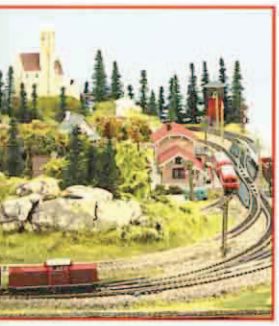
Das Magazin für alle Wechselstrombahner

Herstellerübergreifend und neutral



Vorbild & Modell

Märklins Henschel-Wegmann-Zug



Wir bauen in zwei Tagen eine Weihnachtsanlage in Spur Z



Endlich da !
Die Märklin Central Station

Märklin H0 & Z Anlagenporträts

04
196819 106807

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



Krippenstimmung jetzt auch in H0 – mit den neuen NOCH-Figuren # 15921.

das vierte Heft des 123 Leiter-Magazins ist da und damit der erste komplette Jahrgang abgeschlossen. Wir möchten uns daher an dieser Stelle ganz herzlich für das uns entgegengebrachte Vertrauen sowie die vielen konstruktiven Hinweise und Vorschläge, mit denen Sie uns in den zurückliegenden Monaten unterstützt haben, bedanken. Gleichzeitig hat uns Ihre vielfach geäußerte positive Kritik darin bestärkt, auch mit den kommenden Heften den einmal beschrittenen Weg weiterhin konsequent fortzusetzen. Doch sich nur auf dem einmal Erreichten auszuruhen wäre weder in unserem noch in Ihrem Sinne. Daher: Unterstützen Sie uns auch in Zukunft mit Lob und Tadel, mit Anregungen und konkreten Artikelvorschlägen, damit wir das 123 Leiter-Magazin noch besser und für Sie noch lesenswerter gestalten können.

Damit Sie sich in Zukunft noch stärker selbst in die Gestaltung Ihrer Zeitschrift einbringen können, wollen wir in den kommenden Ausgaben verstärkt zeigen, was Sie, liebe Leserinnen und Leser, selbst unter Ihrem Hobby verstehen und in welcher Form Sie es ganz privat für sich, im Hobbykeller oder auf dem Dachboden, als Vitrinensammlung oder Spielanlage betreiben. Lesen Sie dazu auch unseren Aufruf auf dieser Seite!

Gerade aus der Vielfalt der möglichen Beschäftigungsformen lebt unser Hobby – weit entfernt von irgendeiner aufgezwungenen Doktrin, wie man und was man zu machen hat. Schließlich ist es Ihr (und unser) Hobby, mit dem Sie Ihre Freizeit vergnüglich und vor allen Dingen abwechslungsreich gestalten können. Und dabei zählt allein Ihr persönlicher Geschmack – und in den sollten Sie sich nicht hineinreden lassen.

Gerade der Winter ist schließlich die große Zeit des Modellbahnhobbys und der schönen Stunden im Kreise der ganzen Familie. Spielen Sie doch mal wieder zusammen – und warum nicht mal wieder alle zusammen mit der Modelleisenbahn? Es muss dann ja nicht immer gleich die teuerste Lok auf den Schienen rollen ...

In diesem Sinne wünschen Ihnen Verlag und Redaktion des 123 Leiter-Magazins ein frohes und geruhsames Weihnachtsfest sowie einen guten Start ins neue Jahr 2006.

À propos 2006, und dies als Schlusswort,
ab nächstem Jahr werden wir ***6 Mal erscheinen !***

Kurt Heidbreder und Oliver Strüber

Winterdampf und Schneelandschaft - ein Idyll am Schienenstrang auch im Maßstab 1:87. Im neuen Auhagen-Lokschuppen wird Liliputs 75er zur Nachtruhe hinterstellt.
Foto: Markus Tiedtke



Heraus aus der Anonymität!

Sie sind zu Recht stolz auf ihre H0-Wechselstromanlage oder Ihre Aktivitäten im Bereich der Baugrößen 1:220 und 1:32? Oder haben Sie vielleicht ein nettes kleines Diorama zur Präsentation Ihrer schönsten Fahrzeuge geschaffen? Oder sammeln Sie nur und präsentieren Ihre Modelle in ausgeklügelten Vitrinensystemen? Doch keiner weiß davon? – Ganz egal, hier können Sie sich und Ihr Hobby in Zukunft selbst präsentieren: Senden Sie uns Ihre schönsten Modellbahnmotive entweder per Post an: 3-Leiter-Magazin, Weserstraße 15, D-44807 Bochum oder per Mail an: ***redaktion@dreileiter-magazin.de****.*
Eine fachkundige Jury sichtet alle Ihre Einsendungen und die schönsten Anlagen und Motive werden wir dann in den nächsten Ausgaben des 123 Leiter-Magazins präsentieren – damit nicht nur Sie alleine Spaß an Ihrem Hobby haben, sondern auch andere etwas von Ihnen lernen können!

INHALT



4 Was gibts Neues?
Produkt News
Was bietet der Handel neu für die Wechselstrom-, Spur 1- und Z-Bahner?

12 Trossingen in 1:87
Fallers Spitzenneuheit ergänzt das H0-Bahnhofsleben.

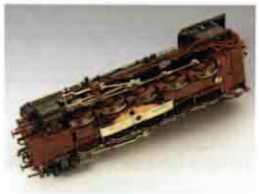


16 Modelle im Test
Flachlandrenner
Die H0-Modelle der E 04 von Märklin und Piko im direkten Vergleich. Was können sie, was bieten sie?

22 Neuheit Kurztest
Nordlicht
Kleinserienhersteller NMJ liefert jetzt auch Modelle für das Wechselstromsystem. Hält die ME 26, was ihre Optik verspricht?



24 Digital steuern
Zentrale Neuheit
Märklins Central Station ist endlich da. Wie bewährt sie sich in der Praxis? – Teil 1



30 Umbauen von Loks
Analoges Spielvergnügen
Wolfgang Hader zeigt, wie aus Rocos Länderbahn-G 10 in Gleichstrom eine voll taugliche analoge Wechselstromlok wird.



36 Das Gleis
Im Güterbahnhof
Die Zwischenräume zwischen Märklins C-Gleisen werden im Güterbahnhof vorbildgerecht aufgefüllt.



40 Z Anlagenbau
Zwei Wege – ein Ziel
Auf Basis des NOCH Terra-Form-Systems entsteht eine kleine Z-Anlage mit viel Spielbetrieb.



46 Spur 1 Diorama
Schweiz-Partie
Kleine Dioramen eignen sich ideal zur Präsentation schöner Modellbahnfahrzeuge. Es muss ja nicht gleich immer Spur 1 sein.

49 Poster

53 Vorbild und Modell
In Schale geworfen
Der stromlinienförmige Henschel-Wegmann-Zug war Mitte der 30er-Jahre eines der Highlights der DR.





62 Modellbahngeschichte
Blech für Frankreich
Märklin bediente schon früh die speziellen Wünsche seiner ausländischen Kunden. Für heutige Sammler ist dies ein sehr schönes Betätigungsfeld.



64 Spur Z Diorama
Gerhardinger Wintermärchen
Ein kleiner Bahnhof versinkt in weißer Winterpracht – und das im Maßstab 1:220.



66 H0 Anlagenporträt
Oldtimertage
Eine H0-Modulanlage nach holländischen Motiven, aber frei von allen Sachzwängen.



72 Gebäude im Modell
Königshofen in 1:32
Studio 95 bietet neu einen kleinen Landbahnhof an. Wie baut er sich?



76 Licht auf den Straßen
Nachtleben
Beleuchtete Autos machen den Modellbahnbetrieb bei Dunkelheit noch realistischer.



78 Vorbild & Modell
Rollende Tankstellen
Kesselwagen-Ganzzüge sind ein faszinierendes Betätigungsfeld für den Epoche V-Modellbahner.



84 Landschaftsgestaltung
Gewachsene Natürlichkeit
Bäume aus Naturprodukten sind eine interessante Alternative zur sonst üblichen Modellvegetation.

88 Dreileiter-Szene
Modellbahn-Freunde unter sich
Was passiert „an der Basis"?
Folge 2: Der Mist 7.



90 Reisezugwagenporträt
Mit tausend Türen
Die dreiachsigen Abteilwagen preußischer Bauart prägten bis in die Epoche III hinein das Bild der Personenzüge.



92 Güterwagenporträt
Gut bedeckt
Klappdeckelwagen im Wandel der Zeit.

96 Herstellerforum

Fleischmann: Dampf-Star



Die feinstdetaillierte Dampflok der Baureihe 13.10-12 (preußische S 6) erscheint nun in der oft gewünschten Ausführung als Maschine der frühen Epoche III (# 1114), wie sie bei der jungen Bundesbahn noch hätte zum Einsatz kommen können. Beschriftet ist sie als 13 521 und somit als Vertreterin der Naßdampf-Vorgängerbaureihe S 4 (BR 13.5). Das Wechselstrommodell verfügt über einen Decoder für analogen und digitalen Fahrbetrieb und wird vom Tender aus auf vier Räder mit Haftreifen angetrieben, was ihr hervorragende Fahreigenschaften verleiht. Für Freunde charakteristischer Länderbahn-Loks ein Muss.

Fleischmann: GmP auf preußisch

Das Thema der diesjährigen Epoche 1-Einmalserie ist ein Güterzug mit Personenbeförderung der K.P.E.V. Alle perfekt lackierten und bedruckten Fahrzeuge gibt es auch einzeln, ebenso einige Ergänzungswagen. Im Bild zeigen wir den zweiachsigen Post-/Gepäckwagen PPosti (# 85 5820; UVP 43,95 €), den gedeckten Güterwagen mit Endplattformen Ni (# 85 5821; UVP 34,50 €) und den 3-Achser-Personenwagen 3./4. Klasse CDi (# 85 5822; UVP 54,95 €) sowie den offenen Hochbordwagen VOI (# 85 5823; UVP 21,50 €) samt dreiachsigem Kühlwagen der Bauart N (# 85 5827; UVP 37,80 €).







Liliput: Kleine Badenserin

Rechtzeitig zu Weihnachten können sich nun auch die Wechselstromfahrer über ihre badische VIc freuen. Liliput liefert das sehr gelungene Modell gleichzeitig in der DB-Version als 75 1002 (# L131015) und der DRG-Ausführung als 75 406 (# L131012). Beide Maschinen verfügen über den bei Liliput üblichen ESU LokPilot-Decoder und Wechselstromräder nach NEM 340.



Liliput: Zuckersüß

Viele Industriebetriebe in Ost und West setzten noch bis in die Epoche V Dampfspeicherloks für ihre umfangreichen Rangierzwecke ein. Liliput bietet den Wechselstrombahnern nun erstmals die zweiachsige Ausführung der Bauart Henschel in zwei Ausführungen als grüne Maschine der Zuckerfabrik Elsdorf (# 102991) sowie als gelbe Lok der GEE (# L102992), jeweils mit ESU-Decoder, an.



Liliput: Diesel-Aussicht

Nach der in Ausgabe 1/05 präsentierten roten Bundesbahn-Version liefert Liliput zu seinem Diesel-Aussichtstriebwagen VT 137 240 nun auch das im Zweiten Weltkrieg zerstörte Schwesterfahrzeug VT 137 463 aus. Das hellgraue Epoche II-Modell unterscheidet sich von den bisherigen Versionen durch die vorbildgerecht geänderte Dachform an beiden Kopfenden, die nun nicht mehr vollverglast ausgeführt ist. Das digitale Wechselstrommodell (# L112883) verfügt über passende Räder nach NEM 340, werksseitig ist ein ESU LokPilot-Decoder eingebaut.



Liliput: Besondere Güter

Freunden abwechslungsreicher Güterzugbildungen wird der komplett neue Pferdetransportwagen der Bauart Gvhs 04 gefallen, den es nun bei Liliput in der DRG- und der hier gezeigten DB-Version der Epoche III (# L235434) gibt. Ebenfalls über drei Achsen verfügt der Epoche II-Kesselwagen Uerdinger Bauart, von dem jetzt eine vorbildgerechte Ausführung als Weinbrandwagen der Firma Dujardin ausgeliefert ist (# L235495).



Vom gedeckten Schweizer Güterwagen der Bauart K2 legt Liliput zudem eine farbenfrohe Variante der Firma Maggi auf (# L224854). Für alle Wagen gibt es beim Händler Wechselstrom-Austauschradsätze.

NAR

Märklin: Museums-Umzug

Der im letzten Heft angekündigte Umzug des Märklin-Museums von der Holzheimer Straße in den Firmenstammsitz an der Stuttgarter Straße soll laut Märklin-Angaben nun im Frühjahr 2006 erfolgen. Das gebotene Programm soll dort in Form einer „Erlebniswelt" noch attraktiver präsentiert werden. Weitere Infos unter www.maerklin.de

Mehano: Eurosprinter

Überraschungsneuheit bei Mehano wird im Winter 2005 der bekannte Eurosprinter aus dem Hause Siemens sein, von dem mehrere Ausführungsvarianten, auch in der aktuellen Dispolok-Version aufgelegt werden. Die digitalen Wechselstrommodelle gibt es jeweils ohne und mit Sound.

Märklin: Rollendes Softgetränk

Als nicht überall erhältliches Sondermodell gelangte kürzlich der zweiachsige Kesselwagen des Hobby-Programms in weißer „Pepsi"-Ausführung in den Handel (# 4441.063). Sammler sollten angesichts der begrenzten Auflage schnell zugreifen.



Roco: Blue Star

Vom ehemaligen TEE-Renommierzug VT 11.5 kehrte kürzlich eines der wenigen überlebenden Exemplare nach Deutschland zurück. Ungewöhnlich ist die blau-beige Farbgebung, die den Hausfarben des neuen Eigentümers ESG in Augsburg entspricht. Für 2006 kündigte die Modelleisenbahn GmbH nun ein limitiertes H0-Sondermodell dieser Einheit an, das es auch für Wechselstromfreunde geben wird (# 69102).

Interessante neue Modelle im Fachhandel (Auswahl):

Märklin H0 Herbstneuheiten

36830 E-Lok BR 185, Rail4Chem, Ep. V
36849 Diesellok ER 20, LTE, Ep. V
37482 E-Lok BR E 70.2, DB, Ep. III
39440 E-Lok BR 144, DB, Ep. IV
45095 Wagen-Set „Schienentransport"
48405 Weihnachtswagen 2005, Glaskessel







Märklin H0: Thekendisplays

Märklin hat die Thekendisplays für sich entdeckt: Beim Fachhandel gibt es nun interessante Wagenmodelle mit jeweils mehreren unterschiedlichen Betriebsnummern, die sich sehr gut zur Bildung langer Güterzüge eignen. Da die preislich attraktiven Modelle vorher nicht angekündigt wurden, lohnt sich also immer wieder einmal der Gang zum Fachhändler.
Unter dem Motto „Profi-Ganzzüge" (# 00751) erschienen für die Epoche III mehrere Behältertragwagen BT 10 mit „Löwenbräu"-Beschriftung und vor allem Großraum-Selbstentladewagen mit „Erz IIId"-Aufdruck. Dritter Wagentyp im Bunde ist der Schwenkdachwagen Taes 890.

Auch die Modelle des Displays „Hobby-Ganzzüge" (# 00750) gefallen nicht nur Hobby-Einsteigern. Enthalten sind mehrere offene Güterwagen Omm53 mit Kohleladung, zweiachsige Esso-Kesselwagen und Rungenwagen Kbs 443 mit Mannesmann-Röhren-Ladegut, alle ebenfalls in Epoche III.

Wer es lieber amerikanisch mag, wird ebenfalls bedient: Das Display 00695 bietet die typischen braunen Box Cars und Hoppers der Union Pacific jeweils mit unterschiedlichen Beschriftungen sowie mehrere Kühlwagen des Pacific Fruit Express. Diese Wagen sind bereits aus den drei- und vierteiligen Wagensets der letzten Jahre bekannt.



Märklin H0: Amerikanischer Mitläufer

Passend zur im letzten Heft vorgestellten GG-1 der Pennsylvania Railroad ist nun auch der für amerikanische Güterzüge typische Caboose-Begleitwagen im Outfit dieser Bahngesellschaft erhältlich. Die filigrane Konstruktion (# 45705; UVP 37,50 €) kann auch nicht US-Begeisterte faszinieren.



Märklin H0: Achse auf Reisen

In der letzten Zeit belebt Märklin mit ausgefallenen Ladegütern die Epoche III-Güterzüge vieler Modellbahner. Neu ist jetzt der zweiachsige Flachwagen der Gattung X 05, der in einem hölzernen Gestell eine Dampflok-Treibachse vom oder zum AW transportiert (# 46077; UVP 27,50 €).



Märklin H0/Idee+Spiel: Brückenträger

In der frühen Epoche III musste die junge DB viele kriegsbeschädigte Brücken wieder in Stand setzen. Für die Baustelle der Naabbrücke in Burglengenfeld unterwegs ist der vierachsige Rungenwagen SSw 07 mit einem 10-t-Stahlträger der MAN Nürnberg. Das Modell ist exklusiv bei Idee+Spiel/Eurotrain-Fachhändlern erhältlich (# 46284; 39,99 €).

Märklin: Löschwasser auf Schienen

Als vorbildkonforme Abwandlung des bekannten Wannentenders offeriert Märklin im Rahmen der MHI-Exclusiv-Modelle 4/05 den Löschwasserwagen der DB-Bahnfeuerwehr Offenburg in roter Epoche IV-Ausführung (# 46117; UVP 46,95 €). Passend dazu gibt es einen weiteren Löschwasserwagen auf Basis des Großraum-Heizölkesselwagens (# 46119; UVP 27,95 €).





Märklin mini-club: Moderner Güterverkehr

Der Fachhandel hält für die Z-Freunde neue Güterwagen für den Epoche V-Anlagenbetrieb bereit: Der Taschenwagen Sdgkms707 der DB AG trägt nun zwei 20 ft-Tankcontainer von Suttons und Preem (# 82284; UVP 33,00 €) und vom Flachwagen der Bauart Re 687 mit Absetzmulden gibt es nun eine bunte Variante als märklin-magazin-Jahreswagen 2005 (# 80815; 24,99 €).



Märklin mini-club: Kohletrichter

Der in Trichterform ausgeführte Großraum-Schüttgutwagen für den Kohletransport bereichert den Fahrzeugpark der Epoche 1-Fans. Das hervorragend lackierte und bedruckte grüne K.Bay.Sts.B.-Fahrzeug (# 82391; UVP 29,00 €) verfügt über einzeln angesetzte Handräder und detaillierte Fachwerk-Drehgestell-Nachbildungen.

Klein: Standard-Kessel

In der Ausführung als bei der DB der Epoche III eingestellter Privatwagen hat Klein Modellbahn seinen Einheits-Leichtkesselwagen der Bauart Uerdingen ausgeliefert (# 3552; UVP 24,90 €). Vorbildgerecht trägt das in einheitlich grauer Farbgebung ausgeführte maßstäbliche Modell ein großes gelbes Shell-Schild an den Seiten. Weitere Infos unter www.kleinmb.at





Piko: Gepäcktransport

Als komplette Formneuheit offerieren die Sonneberger nun den vierachsigen Packwagen der Bauart Pw4i-32 als DB- (# 53170) und DR-Ausführung (# 53171; UVP je 39,75 €) der Epoche III. Das bereits fertig zugerüstete Modell besticht mit seiner seidenmatten, konturenscharfen Lackierung und Beschriftung.

Märklin H0: „Thomas & seine Freunde"

Nach Harry Potters Hogwarts-Express widmet sich Märklin nun erneut einer bei Kindern beliebten Vorlage. Thomas, die kleine blaue Lokomotive mit dem lächelnden Gesicht, die in der bekannten britischen Kinderserie viele Abenteuer auf der Insel Sodor erlebt, erfreut nun den Modellbahn-Nachwuchs. Geliefert wird sie als Startpackung mit drei Wagen, C-Gleisen und herkömmlichem Trafo (# 29120; UVP 99,00 €); ergänzend gibt es vier weitere Wagen (# 44129; UVP 106,80 €). So können die Kleinen die im Fernsehen mitverfolgten Erlebnisse auch zu Hause nachspielen – eine gute Idee zur Nachwuchswerbung.

Märklin H0: Schnelle ÖBBler

Die im Modell längenverkürzten Abteil- und Großraumwagen der Eurofima-Nachfolgebauarten hat Märklin nun im neuesten ÖBB-Anstrichschema aufgelegt (# 42721, 42722; UVP je 40,90 €). Die farbenfrohen, sauber bedruckten Wagen gelangen in internationalen Zügen auch weit über Österreichs Grenzen hinaus.





PostMuseumsShop: Brause auf Schienen

Mit einem zweiten Märklin-Set erinnert der PostMuseumsShop in Ettlingen (Tel.: 07243-700766; www.post-museums-shop.de) an das 100-Jahr-Jubiläum der Sinalco-Brause. Das limitierte Set aus der „Kollektion Historica" (# 32-62-21; 38,50 €) besteht aus zweiachsigem Kesselwagen mit Bremserhaus, Niederbordwagen sowie Epoche II-Lkw.



NMJ: Perfekte Norwegerin

Kleinserienhersteller NMJ (Norsk Modelljernbane AS) aus Norwegen ist bereits seit Jahren für seine exquisiten H0-Modelle in Messingbauweise bekannt. Neu ist allerdings, dass diese jetzt auch den Wechselstromfreunden offeriert werden. Eines der Paradestücke ist die norwegische E-Lok der Reihe El 14, die bis ins kleinste Detail perfekt und maßstabsgetreu in 1:87 umgesetzt wurde. Besonders die filigrane Dachausrüstung und die perfekte Lackierung ziehen immer wieder bewundernde Blicke auf sich. Zum serienmäßigen Lieferumfang bei NMJ gehören Roco-Digitaldecoder und der bekannte Flüsterschleifer aus gleichem Hause. Die überragende Ausführungsqualität hat mit knapp 1200 € einen absolut angemessenen Preis. Weitere Infos unter www.nmj.no



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Italienischer Komfort

Eine komplette Neukonstruktion ist der H0-Gran-Confort-Abteilwagen der FS in 1. Klasse-Ausführung. Das mit der aktuellen mehrfarbigen XMPR-Lackierung und passendem Trenitalia-Logo ausgelieferte Modell (# 45633; UVP 54,00 €) ist maßstäblich korrekt umgesetzt und verfügt so über die respektable LüP von 303 mm.



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Schweizer Standard

Des gedeckten Güterwagens vom schweizerischen Standardtyp K3 hat sich die Modelleisenbahn GmbH nun in der grau-silbernen Ausführung der Epoche II angenommen (# 47503; UVP 24,90 €).



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Neues Rot

Unter dem Roco-Professional-Label rollt der DR-Wagentyp „Halberstadt" nun in aktueller roter DB AG-Lackierung nach und nach in mehreren Varianten auf die Modellbahngleise. Neu ist der 2. Klasse-Wagen mit Gepäckabteil zur Fahrradmitnahme, Bauart BDomsb535, der im Längenmaßstab 1:100 ausgeführt ist (# 45715; UVP 35,90 €).



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Privat-Diesel

Bei der niederländischen Privatbahngesellschaft ACTS eingestellt sind mehrere Dieselloks der ehemals belgischen Serie 62/63, derer sich Roco nun auch für den Wechselstromfreund angenommen hat. Neben der schwarzen 6701 mit roter Bauchbinde und auffälligem „Vos Logistics"-Schriftzug (# 68770) gibt es auch die blau-gelbe 6703 (# 68771; UVP je 199,00 €). Beide Maschinen verfügen serienmäßig bereits über einen lastgeregelten Digitaldecoder.

Sachsenmodelle/Tillig H0: Kessel auf Rädern

In der auffälligen weiß-rot-schwarzen Lackierung der österreichischen OMW transportiert der detaillierte Knickkesselwagen bei den Sebnitzern nun das „Schwechat Futura Extra Leicht"-Heizöl zu den Verbrauchern der Epoche V (# 76443).

Deutlich kleiner und älter hingegen ist der bei der SNCF eingestellte Weinwagen mit seinem großen Holzfass der „Sté. Wagons Foudres Béziers", der auch in der Epoche III noch international unterwegs war (# 76444).





Faller: Kleines Tanklager

Eine sinnvolle Bereicherung für H0-Ladestraßen oder -Industriegebiete ist das kleine Tanklager, das nun bei Faller in Form dreier liegender und dreier stehender Tanks erhältlich ist (# 130942; UVP 14,50 €).

Die Beschriftung liegt in Form individuell anzubringender Aufkleber bei.

Kibri H0: Hoch im Norden

Den Leuchtturm „Hiddensee" hat sich Kibri zum Vorbild seiner diesjährigen Neuheit B-9153 genommen. Das sehr gut proportionierte und äußerst passgenau gefertigte Modell wird zusammen mit einem kleinen roten Backsteinhaus mit Reetdach geliefert. Dem Bausatz liegt bereits eine Beleuchtungseinheit bei. Einen passenden Blinkgeber hält Kibri ebenfalls vor.





Vollmer: Tief im Süden

Für die Freunde alpenländischer Anlagenmotive hat sich Vollmer wieder nach geeigneten Vorbildern umgeschaut. Man ist mit der schlichten, aber sehr ansprechenden „Kapelle am Schweineberg" im Oberallgäu nahe Sonthofen fündig geworden, die maßstäblich und absolut passgenau in 1:87 umgesetzt wurde. Ergänzend hierzu gibt es zwei kleine, preiswerte Ladengeschäfte sowie das Gasthaus „Zum Ochsen".

NAR



Piko: Variantenvielfalt

Von der in der günstigen Hobby-Linie angebotenen „Taurus"-Familie gibt es nun eine neue Variante als gelb-silberne Siemens-Dispolok mit großen seitlichen EVB-Logos (# 57286; UVP 76,98 €).

Die Ausführungsqualität entspricht den bisher bekannten Modellen.

Piko/Post Philatelie: Post mit Altersspuren

Deutlich vom harten Alltagseinsatz gezeichnet erscheint der neue Postwagen Post 2-t/11, den Piko nun exklusiv für die Post Philatelie (Deutsche Post AG Collection, 92628 Weiden; www.deutschepost.de/postcollection) produziert. Tel: 01803-246042. Das limitierte Modell (# 010154; 29,90 €) ist bereits werksseitig mit einer äußerst realistischen Alterung versehen.





Post Philatelie Piko: Kleiner Fisch

In bewährter Qualität liefern die Weidener exklusiv den von Piko gefertigten Postwagen „Kleiner Hecht" Post 4ü-a/17 zunächst in der Epoche III-Version der Bundespost aus (# 010054; 34,90 €). Das sehr gut gelungene filigrane Modell ist eine echte Bereicherung für die Modellbahn.

Modelleisenbahn GmbH/Roco: Playtime-120

Gerade für junge Hobbyeinsteiger gedacht ist die einfach ausgeführte, aber preislich attraktive E-Lok der BR 120, die die Halleiner nun für Wechselstrombahner liefern (# 59300; UVP 36,95 €). Zur Ausstattung des für Kinderhände gut geeigneten Modells zählen Roco-Flüsterschleifer und lastgeregelter Decoder. Es ist nur für Digitalbetrieb geeignet.

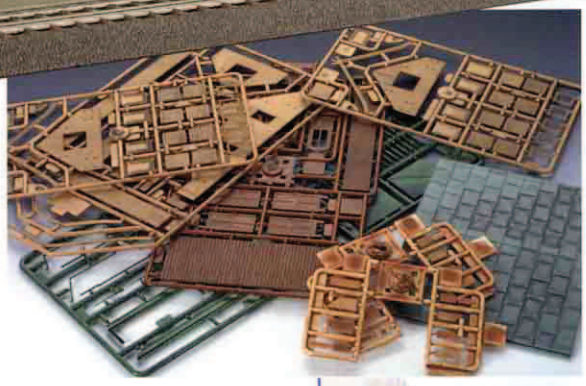




Faller: Trossingen in 1:87

Die diesjährige Hauptneuheit im Faller-Sortiment ist sicherlich der beeindruckende Fachwerkbahnhof nach Vorbild in Trossingen nahe Tuttlingen (# 110114; Preis bis Ende 2005: 65,00 €, dann 78,95 €). Das imposante zweistöckige Bauwerk ist wie die meisten anderen neuen Faller-Gebäudebausätze bereits ab Werk in realistischen Farben patiniert. Obwohl mit 36,0 x 19,0 x 24,5 cm maßstäblich in H0-Größe miniaturisiert, kann der Landbahnhof dank der kompakten Abmessungen dennoch Platz auf den meisten mittelgroßen Anlagen finden. Der Zusammenbau stellt geübte Bastler dank der hervorragenden Passgenauigkeit vor keinerlei Probleme. Jede Seitenwand setzt sich aus mehreren Baukörpern zusammen, dadurch konnten alle Vorbilddetails auch im Modell präzise und in der korrekten Farbgebung nachgebildet werden. Vor allem die bereits als fertige Baukörper gespritzten Dächer erleichtern die Arbeit sehr und lassen so die sonst häufigen Spaltmaße oder Klebespuren erst gar nicht entstehen.
Allerdings sollte man für das Zusammensetzen der immerhin fast 500 Bauteile etwa ein (verregnetes) Wochenende einkalkulieren. Das fertige Prachtstück entschädigt in jedem Falle für die Mühen.

Modellbau und Fotos: Oliver Strüber



Bereits ab Werk sind die Bauteile recht realistisch patiniert.



Jede Seitenwand setzt sich aus mehreren Baugruppen zusammen. Schritt für Schritt wächst das Gebäude.



Für Belebung am Güterschuppenanbau sorgt das mitgelieferte Ladegut.



Sensation
Flüsterschleifer

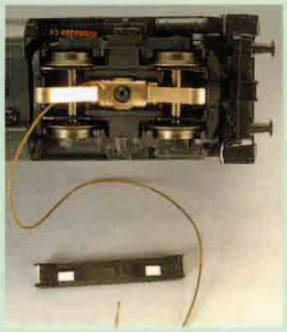


Jahrelang konnte Roco uneingeschränkt mit den Flüstereigenschaften seiner Wechselstromloks werben, doch nun haben die Göppinger (still und leise) mit einem eigenen Schleifer nachgezogen.

Beide Schleifer für die BR 61 im Vergleich. Sie werden bloß noch auf die Kontaktplatte aufgeclipst.

Ruhe auf dem Gleis

Märklin überrascht mit einem eigenen Flüsterschleifer



Rocos bewährter Flüsterschleifer wird mithilfe eines Kabels an den Motor angeschlossen.

Die Flüsterschleifer von Roco (unter der V 200) und Märklin haben ihre jeweils eigene Produktphilosophie. Leise sind sie beide.

Es gleicht bereits einer kleinen hauseigenen Sensation: Die jüngste Neuheit aus Göppingen – der Henschel-Wegmann-Zug – birgt in sich eine weitere Neuheit, bislang ohne Extra-Ankündigung: Nun hat auch Märklin einen eigenen Flüsterschleifer entwickelt und ihn bereits unter seiner 61 001 verbaut. Und wie sollte man es anders erwarten: das charakteristische Klackern beim Fahren über die Punktkontaktgleise ist passé.

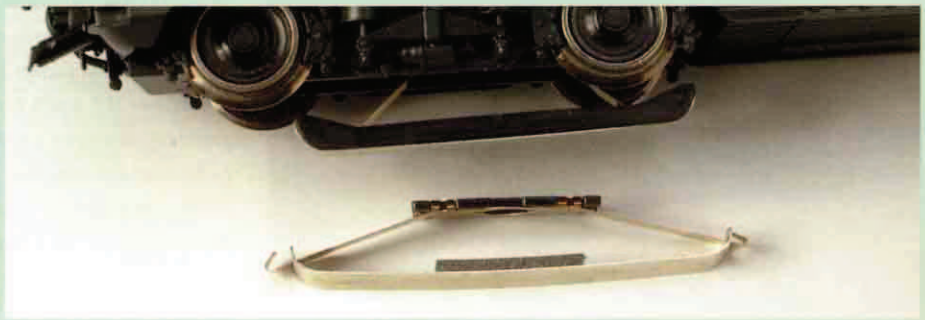
Anders als bei Roco wird die Geräuschminderung beim neuen Märklin-Schleifer nicht durch einen relativ großen Kunststoffkörper verursacht, sondern durch ein kleines, fast unscheinbares Stück aufgeschäumten Kunststoffs. Zudem ist der Märklin-Schleifer an seinen Stirnseiten beweglich aufgehängt, was ihn besser auf die unterschiedlichen Gleiskonfigurationen reagieren lässt.

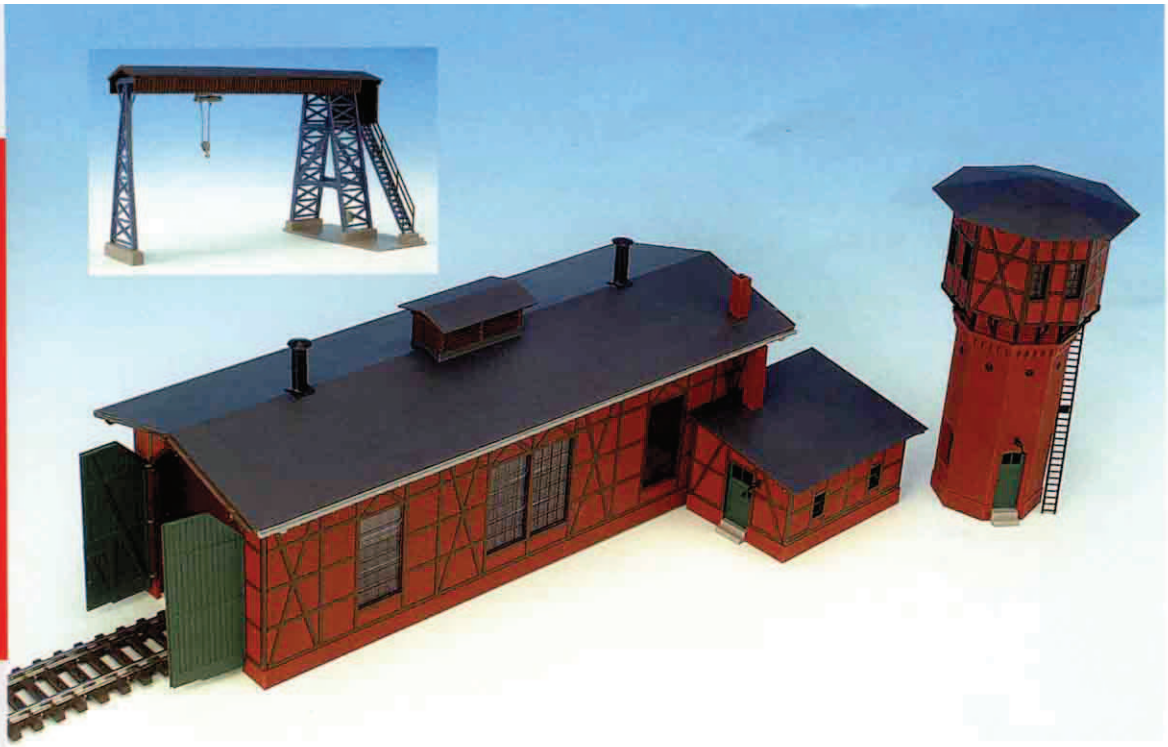
Auch die Befestigung des Schleifers hat Märklin benutzerfreundlicher gestaltet: wie es die neuen Liliput-Wechselstromfahrzeuge vorgemacht haben wird er nun nicht mehr angeschraubt, sondern lediglich aufgeclipst, wohingegen seine Kontaktplatte fest angeschraubt ist und – darauf weist Märklin in seiner Bedienungsanweisung ausdrücklich hin – nicht abgeschraubt werden sollte, um eventuellen späteren Kurzschlüssen vorzubeugen.

Konstruktionstechnisch ist der neue Schleifer für den Einsatz auf C- und K-Gleisen abgestimmt, während es bei im Laufe der Jahre „ausgefahrenen" M-Gleisen schon mal zu Stockungen kommen kann – auch das verschweigt man bei Märklin nicht. Dem Henschel-Wegmann-Zug wird aus diesem Grunde auch ein größerer, stabilerer Schleifer beigefügt, der ebenfalls nur angeklipst zu werden braucht.

Alles in allem kann Märklins Schleifer-Neuheit also durchaus überzeugen – und Märklin-Freunde werden ihn sicherlich bereits sehnsüchtig erwartet haben. Man darf gespannt sein, wann er als einzeln verfügbares Zubehörteil im Sortiment Einzug hält.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring
Oliver Strüber





Auhagen: Mini-Bw

Rechtzeitig Ende Oktober lieferten die Marienberger ihren Kleinlokschuppen mit wahlweise angebautem oder freistehendem Wasserturm (# 11400; UVP 29,90 €), die Untersuchungsgruben (# 41612; UVP 5,90 €) sowie den kleinen Bockkran nach Oberwiesenthaler Vorbild aus (# 11401; UVP 14,90 €). Leider ist der Lokschuppen problemlos nur für bettungslose Gleise wie Märklin K geeignet. Bei Verwendung der C-Gleise muss der gesamte Schuppen unterfüttert werden.



Piko: Plattenbau

Als H0-Gebäudeneuheit präsentiert Piko nun den fünfstöckigen DDR-typischen Wohnblock WBS 70 (# 61146; UVP 30,00 €). Der einfach zu montierende Bausatz mit seinen schlichten Beton-Fassaden lässt sich auch in westdeutsche Gefilde versetzen, wo es sehr ähnliche Bauten gibt. Der thematischen Abrundung dient das Ergänzungsset mit zwei Stockwerken (# 61147; UVP 15,00 €) sowie ein Schwerlastwagen mit Beton-Bauplatten (# 54813; UVP 37,50 €).



Kibri: Z-Bahnhof

Bei seinen letzten Auslieferungen hat Kibri auch die miniclub-Freunde wieder mit Neuheiten bedacht: Der mittelgroße Bahnhof von Rodach im Frankenwald (# B-6702, UVP 27,50 €) lässt sich aufgrund seiner nicht regionalbezogenen Architektur durchaus auch in anderen Modellbahn-Gegenden einsetzen. Mit seinen kompakten Abmessungen von 33 x 9 x 6,5 cm kann das Gebäude jede ländliche Z-Anlage wirkungsvoll bereichern.
Weitere Infos: www.kibri.com



Präzisions-Modellbau Nolte: 1:32-Leckerbissen

Nachschub im Bereich der Miniaturmenschen erhält der Spur 1-Freund nun bei Dipl. Ing. H.J. Nolte (Schönfeldstraße 11, 32049 Herford; Tel: 05221-83432), der den Vertrieb neuer, aus Kunststoff gegossener Figuren übernommen hat. Lieferbar sind Ende 2005 Lokführer und Heizer in grauer sowie blauer Kleidung oder unbemalt (# 54-S0001gr/bl/un); in Vorbereitung sind Rangierer. In Ausführungsqualität und Bemalung entsprechen sie den bekannten Preiser-Figuren.

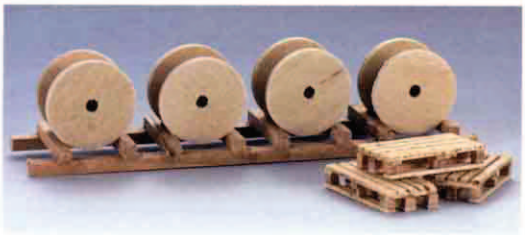
Darüber hinaus fertigt Präzisions-Modellbau H.J. Nolte für den Freund großer Spurweiten aus Messing kleinste Modellbauschrauben und -muttern, Niete sowie weitere wichtige Kleinteile. Hier wird jeder passionierte Selbst- oder Umbauer sicherlich das Richtige für sich finden können.





Schürer: Holzverarbeitung

In Spur 1 lieferbar sind aus Holz gefertigte leere Europaletten und solche mit Ziegeln sowie eine leere Kabeltrommel. Eher für längere Wagen eignet sich ein frisch in Bretter gesägter Baumstamm. Geliefert werden die Ladegüter direkt von der Tischlerei Schürer, Friedensplatz 72, 06682 Gröben, Fax 034443 - 22341. Zum Lieferprogramm gehören neben weiteren Ladegütern auch Spur-1-Module und Gebäudebausätze von Schuppen sowie Fertigmodelle von Stellwerken.



Schürer: Ladegüter

Auch für die H0-Freunde fertigt Schürer aus Holz leere Europaletten, Paletten mit Ziegeln sowie leere Kabeltrommeln auf einem Transportgestell. Geliefert werden die Ladegüter direkt von der Tischlerei Schürer, Friedensplatz 72, 06682 Gröben, Fax 034443 - 22341.

Viessmann: Hopfen und Malz

Wie neulich auf der Wies'n – die neue Biergarten-Sitzgruppe mit zwei typisch bayerischen „Maß-Stemmern", die Viessmann nun auslieferт (# 5024; UVP 29,50 €). Der besondere Clou ist die Beweglichkeit der Figuren, die sich zuprosten und einen tiefen Schluck aus ihrem Bierseidel nehmen können. Die bereits mit Antrieb ausgelieferte Biergarten-Idylle im Kleinen wird so zu einem neuen Hingucker für jede Anlage. Weitere Infos: www.viessmann-modell.de



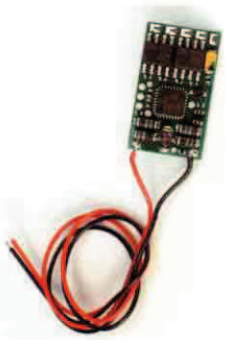


MBS Bohnen: Flash Light

Für Freunde eines noch vorbildgetreueren Fahrbetriebs hat MBS Bohnen aus Aachen (Hans-Haase-Weg 38, 52080 Aachen; MBS-Bohnen@t-online.de) das sog. „Flash Light", einen Pantographen-Blitz, entwickelt, der den Abrissfunken am Oberleitungsbügel einer E-Lok realistisch simuliert. Die interessante Neuheit ist sowohl für Digital- als auch Analogbetrieb geeignet. Da die Mini-LED am Stromabnehmer der Lok befestigt wird, darf die Oberleitung keine Spannung führen; ein echter Oberleitungsbetrieb ist dann nicht möglich.

Uhlenbrock: Multifunktional

Als Herbstneuheit hat Uhlenbrock einen neuen Multiprotokoll-Funktionsdecoder für Motorola- und DCC-Digitalsysteme auf den Markt gebracht. Der 22 x 12,5 x 2,5 mm kleine Decoder (# 76900; UVP 19,50 €) mit Lötanschlüssen hat vier Sonderfunktionsausgänge, von denen zwei fahrtrichtungsabhängig geschaltet werden können, etwa für Steuerwagen. Alle Ausgänge lassen sich wahlweise zeitlich begrenzt ein- oder zyklisch schalten, z. B. für elektrische Kupplungen oder Blinklichter. Ebenfalls neu bei Uhlenbrock ist das Loconet-Tool 1.0, mit dem Lissy-Empfänger und andere LocoNet-Module vom herkömmlichen PC (ab Win 98) programmiert werden können (# 19100; UVP 49,00 €). Weitere Infos: www.uhlenbrock.de



NAR

Viessmann: Eberesche

Das vielfältige Naturbaum-Programm von Viessmann (vgl. Artikel ab S. 84) wird ergänzt durch die mehrstämmige Eberesche (# 15183; UVP 9,85 €), die jetzt zur Auslieferung gelangte.

Viessmann: Oberleitungs-Ratgeber

In Form eines Sammelordners hat Viessmann nun alles Wissenswerte über den Einsatz der hauseigenen Modell-Oberleitung zusammengestellt (# 4190; UVP 21,00 €). In ausführlichen Schritten wird hier aufgezeigt, wie einfach das Viessmann-Oberleitungssystem zu handhaben ist. Darüber hinaus vermitteln unzählige Vorbildbeispiele Hintergrundinformationen, wie man zu einer realistischen Modellnachbildung auch in größeren Bahnhofsanlagen gelangt.

Viessmann: Interaktiv

In Bild und Ton präsentiert die neue Viessmann-Katalog-DVD das gesamte Lieferprogramm. Für Praxisnähe sorgen neben den Betriebsanleitungen und Anschlussplänen vor allem die zusätzlich enthaltenen Montagevideos. Mit dem Software-Demo-Paket kann man zudem in die digitale Welt der Anlagensteuerung und Sammlungsverwaltung hineinschnuppern. Modellbahn-Impressionen und ein virtueller Firmenrundgang runden die gelungene DVD ab.

Zimo: Neues Fahrpult

Unter dem Namen MX31 bietet Zimo nun sein neues Motorola- und DCC-Fahrpult an. Es basiert technisch auf dem Vorgängermodell, dessen Leistungsmerkmale es uneingeschränkt übernimmt, besitzt nun aber ein großes Anzeigefeld. Mit MX31 können beispielsweise Fahrzeug- und Weichenadressen mit Namen versehen oder Tabellen für Rückholspeicher oder die Namensliste angelegt werden, auch Mehrfachtraktionen lassen sich so realisieren. Mit den gleichen Eigenschaften wartet auch das Funk-Fahrpult MX31FU auf, das nun ebenfalls erhältlich ist. Beide können über den mit neuen Funktionen ausgestatteten Zimo Service Tool (ZST) im Internet in Zukunft mit Software-Updates versorgt werden.
Weitere Infos: www.zimo.at



Ricko: Offen-herzig

Die hervorragend ausgeführten neuen 1:87-Modellminiaturen von Ricko entwickeln sich immer mehr zu einem eigenständigen Sammelgebiet. Für erneute Furore sorgt nach der Limousine nun auch das viersitzige Cabriolet des Mercedes 300c von 1955 (# 9838827; UVP 12,49 €). In der schwarzen Ausführung kommen die filigrane beige Inneneinrichtung und der üppige Chromzierrat besonders gut zur Geltung. Mehr Infos unter www.rickoricko.de



Busch: Im Einsatz

Das Busch-Programm wird durch interessante Einsatzfahrzeuge ergänzt: Das T-Modell der Mercedes E-Klasse tritt nun als Notarztwagen mit einzeln angesetzten kleinen Gelblichtern hinten am Dach (# 49453; UVP 10,99 €) an, der gleiche Typ ist auch für die Berliner Polizei verfügbar (# 49454; UVP 11,99 €). Für das DRK läuft der kleinere C-Klasse-Kombi (# 49164; UVP 8,49 €), dem bayerischen Ableger dient der weiße Audi A 4 (# 49205; UVP 7,99 €). Für die weiße Jahreszeit gut gerüstet ist das Multicar als Winterdienstfahrzeug (# 42205; UVP 10,99 €). Der Smart Roadster mit seinem neuen Kofferträger erlaubt schließlich auch die Mitnahme von etwas mehr Reisegepäck (# 49302; UVP 9,99 €). Weitere Infos: www.busch-modell.de



Busch: Auf Schienen

Den amerikanischen Dodge Pick-Up bringt Busch nun in einer neuen, sehr originellen kanadischen Ausführungsvariante als (im Modell antriebsloses) H0-Schienenfahrzeug namens Fargo Power Wagon (# 44008; UVP 8,79 €). Zur Streckenunterhaltung im Einsatz konnte es mit den auf der Ladefläche verstauten Rädern auch auf Straßen fahren.



Brekina: Top-Laster

Zielstrebig baut Brekina sein Programm der Lkw in TD-Ausführung aus: neu sind der Henschel HS 140 als Pritschenlastzug (# 73306, 73307; UVP 19,00 €; Bild) sowie der Büssing 8000, ebenfalls mit Pritsche und Plane (# 74509; UVP 25,00 €). Beide Typen verfügen nun auch über Fahrerfiguren.



Brekina: Kleiner Zweitakter

Eines der Highlights zum diesjährigen 25-jährigen Jubiläum Brekinas ist der kleine DKW Junior de Luxe, der jetzt in drei originalgetreuen Lackierungsvarianten im Fachhandel verfügbar ist (# 28100, 28101, 28102; UVP 9,00 €). Hiermit wird wieder eine Lücke im Fahrzeugangebot der frühen 60er-Jahre geschlossen. Infos: www.brekina.de



Brekina: Kleine Laster

Eine Formneuheit bei den Teningern ist der gerade 50 Jahre alt gewordene Mercedes-Benz L 319 als Verkaufswagen für Backwaren und Fische, wie er in der Vor-Discounter-Zeit typisch für deutsche Straßen war (# 36015, 36016; UVP je 9,50 €). Der Borgward B 655 erscheint nun als Pritschenlaster erstmals in der Serie.



Brekina: Neue Klasse

Gleich in drei Ausführungen bietet Brekina BMWs „Neue Klasse" in der TopDecoration-Reihe an: lieferbar sind BMW 1500 (# 24400, 24401), 1800 (# 24405, 24406; UVP je 9,00 €) und 2000 (# 24410, 24411; UVP je 9,50 €) in je zwei Farben und mit typspezifischen Bedruckungen und Grillgestaltungen. Ebenfalls in TD-Ausführung erscheint der „Barocktaunus" Ford 17 M als Limousine (# 19052, 19053) und Turnier (# 19061, 19062, 19063; UVP je 8,50 €). Citroens Kastenente hat nun ein hinteres Seitenfenster erhalten (# 14110, 14111, 14112; UVP je 9,00 €).

Wiking: Feldarbeiter

Seit einigen Jahren kümmern sich die Modellbauer von Wiking sehr intensiv um das Thema landwirtschaftliche Fahrzeuge. Mit den Herbst-Neuheiten ausgeliefert wurden vor kurzem der in den Epochen II und III einsetzbare filigrane Schlepprechen samt Ackergaul (# 8890128) sowie der jetzt mit einem Mähbalken versehene Alleskönner Unimog 411 (# 8700327). Ebenfalls neu ist der rote Schlepper Schlüter Super 1250 VL (# 875 01 28)







Wiking: Straßenalltag

Zur Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen der späten Epoche III bestens geeignet ist das typische schwarze Opel Rekord A Taxi, das Wiking nun ausliefert (# 8000328). Zum nomalen Straßenbild der Jetztzeit gehören die beiden in Originalfarben lackierten neuen Wolfsburger VW Golf Plus (# 0614028) und VW Transporter T 5 (# 3090127).



Rietze: Flotter Japaner

Ungewöhnliche Vorbilder waren schon immer eine Spezialität der Rietze-Automodelle in 1:87. Neu erscheint hier u. a. der aktuelle Suzuki Swift in mehreren Farbvarianten (# 21320; UVP 8,50 €) – endlich wieder ein Modell nach japanischem Vorbild für die H0-Straßen.





Herpa: Ingolstädter Luxus

Wie das große Vorbild hat auch Herpas Audi A 8 nun ein modernisiertes Aussehen bekommen. Das gelungene Modell gibt es sowohl in Standard- (# 023368, UVP 7,00 €) wie auch in Metallicfarbe (# 033367, UVP 7,50 €). Ebenfalls facegeliftet erscheint der Audi A 3 in der Serie (# 023375/033374; UVP 6,50/7,00 €). Die Feldjäger freuen sich über ihren neuen MB Vito Bus (# 046688; UVP 10,00 €). Weitere Infos: www.herpa.de

Spur 1 - SIKU: Preiswert Ackern

Eine preiswerte Alternative zur Ausstattung von Spur-1-Anlagen und Dioramen sind die derzeit erhältlichen Modelle von Traktoren und landwirtschaftlichen Geräten des Lüdenscheider Herstellers Siku. Neben den Standardausführungen (Anhänger # 3463; UVP 11,99 €) sind einzelne Fahrzeuge wie der Lanz HR6 auch gealtert zu haben (# 4456; UVP 19,99 €).



Busch: Freizeit und Auto

Zur individuellen Ausstattung von H0-Modellautos liefern die Viernheimer das Holiday-Set mit Dachgepäckträgern, Fahrrädern, Gummibooten, Luftmatrazen, Snowboards und Getränkekisten (# 49968; UVP 6,99 €) - eine nette Idee, um auf den Straßen für noch mehr realistisches Leben zu sorgen.





Brekina: Getränke-Gigant

Der Krupp Titan ist nun mit zeittypischen Werbebeschriftungen erhältlich. Neben einem Lastzug der Spedition Schenker (# 86002) rollt jetzt der Getränkelaster der Kulmbacher Brauerei „EKU" mit feinster Bedruckung auf die H0-Straßen (# 86003; UVP je 29,90 €).

PostMuseumsShop: Feldpost

Exklusiv beim PostMuseumsShop (www.post-museums-shop.de) kann der Freund der späten Epoche II nun ein limitiertes Wiking-Set mit fünf typischen Fahrzeugen der Feldpost in panzergrauer und sandgelber Farbgebung erwerben (# 32-81-30; 39,80 €).



Als Ersatz und Ergänzung für die schwerere Elektrolokomotive der Baureihe E 17 beschafft, bewährte sich die kleinere Schwester E 04 in ihren vorgesehenen Einsatzgebieten. Grund genug für gleich zwei Hersteller, entsprechende Modelle in 1:87 überarbeitet oder kürzlich neu konstruiert auf die Modellbahn-Paradestrecken zu schicken.



Flach

Die H0-Modelle

Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten an der Strecke Augsburg – Stuttgart zeigte sich zu Beginn der 30er-Jahre, dass für den dort vorgesehenen Schnellzugdienst die bislang auf den Flachlandstrecken Mitteldeutschlands eingesetzten E 17 mit ihren vier angetriebenen Achsen die geeignetsten Maschinen seien. Als Ersatz für die in Folge umbeheimateten E 17 beschaffte die Deutsche Reichsbahn für deren Stammgebiete daher zunächst zehn Exemplare der mit nur drei Antriebsachsen ausgerüsteten neuen Baureihe E 04, die ab Dezember 1932 beim Bw Leipzig West in Dienst gestellt wurden. 1933 und 1934 schloss sich jeweils ein Folgeauftrag über weitere zehn bzw. drei Maschinen an, welche die DRG nun auch in Süddeutschland, vor allem für den Einsatz auf der Strecke Augsburg – Nürnberg, beheimatete.

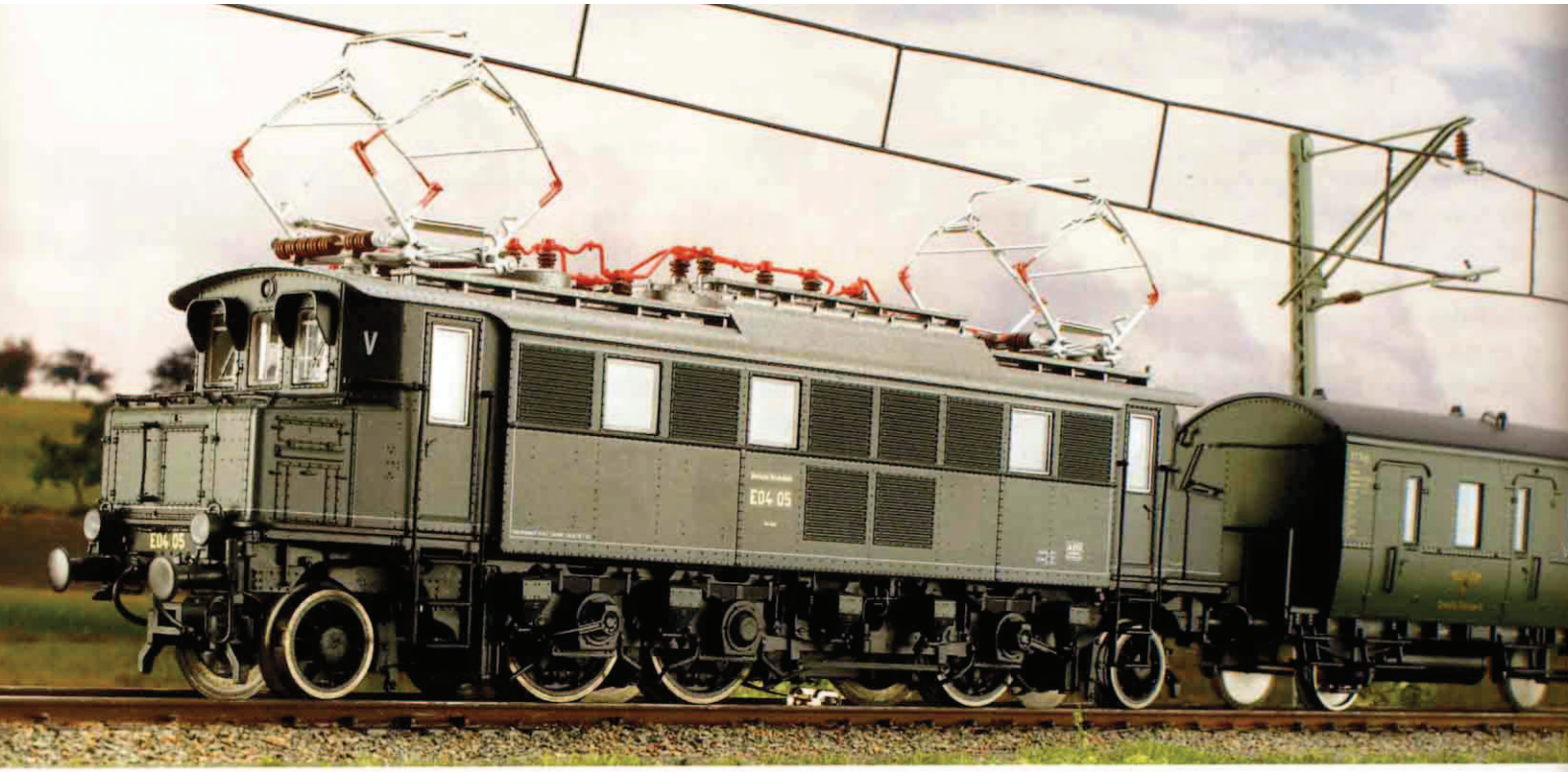
Die neuen Loks konnten die in sie gesetzten Erwartungen vollauf erfüllen und sich bald einen guten Ruf als „Flachlandrenner" machen. Die Kriegsereignisse verschlugen die E 04 auch in andere Regionen. In den westlichen Zonen waren bei Kriegsende noch sechs Maschinen vorhanden, die bald wieder in den Zugdienst und später zur neu gegründeten DB gelangten. Der Rest stand mit zum Teil größeren Schäden im Bereich der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ). Von dort aus wurden 1946 13 von ihnen als Reparationsleistung in die UdSSR abgefahren. Sie kehrten 1952 wieder zurück und bildeten nach der Wiederelektrifizierung der DR in den 50er-Jahren noch bis zu ihrer Ausmusterung 1976 eine wichtige Stütze der DR-Zugförderung. Bei der DB konnten sich die letzten dieser Altbau-E-Loks sogar noch bis Anfang der 80er-Jahre behaupten.

Märklin schickt nun mit der 2005er-Neuheit E 04 18 – sie war als 104 018 beschriftet die letzte betriebsfähige Bundesbahn-Maschine dieser Baureihe – ein gegenüber früheren Versionen runderneuertes und mit dem aktuellen mfx-Decoder ausgerüstetes Modell als Epoche-3-Lok ins Rennen (# 37470). Sie muss sich in unserem Vergleichstest ihrer Mitbewerberin in Form der aktuellen Piko-Wechselstrom-Version in Epoche 2-Ausführung (# 51204) stellen.



andrenner

er E 04 von Märklin und Piko



Die spurtstarke und schnelle E 04 erhielt zu Recht den Spitznamen „Flachlandrenner", ihr Haupteinsatzgebiet waren in der Epoche II Schnell- und Personenzüge. Hinter Pikos E 04 05 ist ein Postwagen aus gleichem Hause eingereiht.

Optische Beurteilung

Märklin - Aktuell liefert Märklin seine E 04 als Bundesbahnlok im Gewand der 50er-Jahre aus. Gegenüber den früheren Versionen der immerhin seit 1978 in mehreren Ausführungen im Programm der Göppinger befindlichen Maschine fallen neben der gelungenen seidenmatten Lackierung vor allem die filigranen Stromabnehmer auf.

Im Gegensatz zur DRG-Ursprungsausführung besaßen die seinerzeit in München beheimateten Loks bereits Verschleißpufferbohlen und wiesen damit eine etwas größere Gesamtlänge auf. Das Modell ist trotz der bereits über 25 Jahre zurückliegenden Konstruktion sehr stimmig umgesetzt und gibt alle wesentlichen Details des Vorbildes sehr gut wieder. Dazu trägt auch die Kombination der Materialien Kunststoff und Metall bei Gehäuse und Rahmen bei. Farbgebung und Bedruckung sind in der aktuellen Variante korrekt und sauber ausgeführt, sämtliche Anschriften werden genau wiedergegeben. Aufgrund ihrer dezent geschwärzten Lackierung fallen auch die roten Radsätze nicht unangenehm auf, sondern verleihen dem Modell eine eigene, leicht betriebsverschmutzt wirkende Note. Ebenso überzeugen die Nachbildungen der DB-typisch rot lackierten Pantographen. Deren recht filigrane Umsetzung ist ein guter Mittelweg zwischen Detailtreue und Betriebstauglichkeit.

Erst auf den zweiten Blick sieht man der Maschine an, dass die Konstruktion bereits mehr als 20 Jahre auf dem Buckel hat. So vermisst man die heute durchaus üblichen, separat angesetzten Griffstangen an den Vorbauten ebenso wie die plastische Andeutung der

Optik

	Maße Vorbild	Maße 1:87	Maße Märklin E 04 18	Erreichte Punkte	Maße Piko E 04 05	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Länge über Puffer (mm)	15.120	173,8	178,5 *	9	173,7	10	10
Pufferhöhe (mm)	1050	12,1	12,7	7	12,2	10	10
Dachhöhe über SO (mm)	3895	44,8	43,9	7	44,7	10	10
Gesamtbreite (mm)	3144	36,1	36,3	9	36,5	8	10
Detaillierung	-	-	Gut, freistehende Griffstangen am Aufstieg vorhanden, am Vorbau dagegen nicht	7	Sehr gut, freistehende Griffstangen auch am Vorbau, Pufferbohlen und Rahmen zurüstbar	9	10
Laufraddurchmesser (mm)	1000	11,5	11,0	8	11,3	9	10
Treibraddurchmesser (mm)	1600	18,4	17,9	7	18,5	10	10
Radstand Lok (mm)	11.600	133,3	133,5	9	133,2	10	10
Treibachsstand (mm)	6000	70,0	68,8	9	68,8	9	10
Laufachsabstand	2800	32,2	32,1	5	32,5	4	5
Raddetaillierung/Spurkranz	-	-	Radreifen brüniert, Spurkranz systembedingt hoch, Nachbildung Federtopfantrieb, Zahnräder teilweise sichtbar	4	Radreifen brüniert, Spurkranz systembedingt hoch, Nachbildung Federtopfantrieb	5	5
Farbgebung	-	-	Fahrwerk epochegerecht schwarz/rot, Gehäuse korrekt	9	Fahrwerk epochegerecht schwarz, Gehäuse korrekt	8	10
Beschriftung	-	-	Detailliert, scharf	8	Detailliert, gestochen scharf	9	10
Lackierung/Bedruckung	-	-	Lackierung in Ordnung, Bedruckung sauber	8	Gehäuse sehr gut lackiert, Bedruckung sehr sauber	10	10
Führerstandseinrichtung	-	-	Vorbildgerecht, aber einfarbig	3	Vorbildgerecht, aber einfarbig, Lokführer in Führerstand 1 eingesetzt	4	5
Punktzahl Optik				109		125	135

* Epochengerecht mit Verschleißpufferbohle

Maschinenraumeinrichtung. Die Nachbildung der Pufferbohlen richtet sich nach dem damals üblichen Märklin-Standard, kann jedoch heutige Ansprüche an die Vorbildtreue nur noch bedingt erfüllen. Eine Kulissenführung des Normschachtes vermisst man ebenfalls.

Piko - Die Sonneberger wählten als Vorbild für die aktuellste Version ihrer im Jahre 2001 neu konstruierten E 04 ein Vorbild der DRG-Ursprungsversion aus der Epoche 2. Die sauber und auch unter der Lupe gestochen scharf aufgedruckten Anschriften weisen die Lok im Zustand von 1940 aus. Neben der erstklassigen Farbgebung und Bedruckung fallen zahlreiche Details ins Auge, die sich bei diesem Hersteller langsam zum Standard entwickeln: Hierzu zählen außer den freistehenden Griffstangen an den Einstiegstüren und Vorbauten auch die Nachbildungen der Sandstreueinrichtungen mit ihren in der Radlaufebene liegenden Sandfallrohren. Ebenso fallen die zurüstbaren Pufferbohlen mit den kulissengeführten NEM-Schächten positiv auf.

Wer nur auf großen Radien fährt, kann sogar die unschönen Aussparungen für die Laufachsen am Rahmen durch die korrekt gefertigten Bauteile ersetzen und damit das Erscheinungsbild der Lok weiter verbessern. Zusätzlich besitzt Pikos E 04 eine angedeutete Maschinenraumeinrichtung zum Kaschieren des Antriebes. Zudem befindet sich im vorderen Führerstand ein Lokführer.

Optisch ansprechend und sehr filigran ausgeführt sind die silbergrauen, in den Gelenken rot abgesetzten Pantographen der Maschine. Ihre absolute Tauglichkeit für den rauen, alltäglichen Oberleitungsbetrieb unter nicht hundertprozentig sauber verlegten Fahrdrähten muss jedoch bezweifelt werden.

Fahreigenschaften

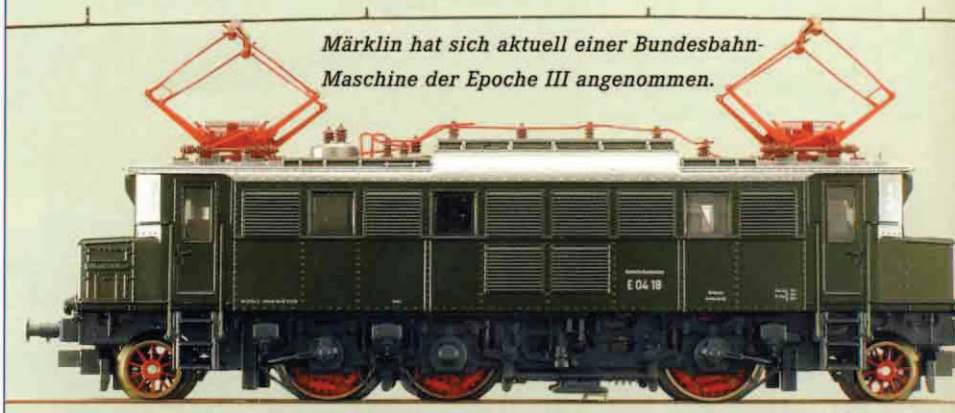
Märklin - Überzeugend ist das Fahrverhalten der E 04, welches bereits im Analogbetrieb kaum Wünsche offen lässt. Selbst im unteren Geschwindigkeitsbereich zeigt E 04 18 keine Schwächen. Die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit der Lok liegt bei umgerechnet 5 km/h. Die dazu nötige Fahrspannung sind aber relativ hohe 7,6 Volt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 statt 130 km/h der Vorbildlok bei 14 Volt liegt die Lok noch innerhalb des von den NEM vorgegebenen Rahmens. Längere Weichenstraßen und Gegenkurven sind für das Modell auch auf M-Gleisen erwartungsgemäß kein Problem. Bei Maximalspannung erreicht die Lok stolze 170 km/h und ist damit dann doch etwas zu schnell.

Die Zugkraft der Maschine ist aufgrund des ordentlichen Eigengewichtes von rund 480 Gramm für die meisten Modellbahner mehr als ausreichend. Selbst stärkere Steigungen werden mit standesgemäß langen und entsprechend schweren D-Zügen mit kaum verminderter Geschwindigkeit befahren.

Am elegantesten lässt sich die Maschine jedoch im



Pikos E 04 trifft den Gesamteindruck der grauen Vorkriegsversion genau.



Märklin hat sich aktuell einer Bundesbahn-Maschine der Epoche III angenommen.



Sehr filigran ist die Piko-Konstruktion ausgefallen. Die Lackierung ist ebenso wie die Beschriftung konturenscharf und größenrichtig umgesetzt.

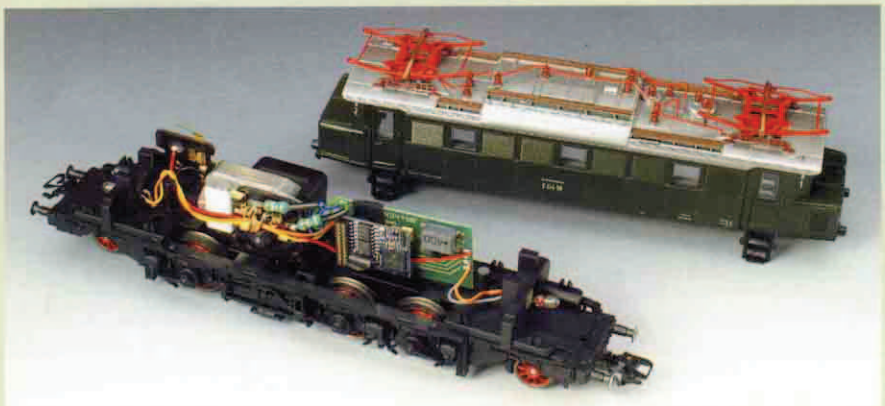


Auch Märklin setzt seine Epoche III-Maschine mit seidenmatter Lackierung und sauberer Beschriftung gekonnt um.



Aufs Dach geschaut: Märklin (vorne) und Piko haben jeweils stimmige Stromabnehmer auf ihre E 04 gesetzt. Märklins Pantographen sind dem harten Alltagsbetrieb eher gewachsen als die filigranen von Piko.





Das Gehäuse der Piko-E 04 lässt sich nach Spreizen der Rastverbindungen nach oben abheben. Vorher sollte man jedoch die Führerstandstritte herausnehmen.

An das Innere der Märklin-Lok gelangt man auf altbewährte Weise durch das Lösen zweier Schrauben unter dem Modell.

Digitalbetrieb fahren. Dank des mfx-Decoders ist die Anmeldung der Lok an der Mobile und CentralStation kein Problem, sofern man die Anmeldezeit von einigen Sekunden abwartet. Die werksseitigen Voreinstellungen für Anfahr- und Bremsverzögerung sind sehr gut. Letztere gestattet bei schlagartigem Zurückdrehen des Fahrreglers noch einen Auslauf von immerhin rund 55 Zentimetern.
Märklins E 04 18 ist uneingeschränkt für einen echten Modell-Oberleitungsbetrieb nutzbar.

Piko - Im Gegensatz zur Optik hält Pikos Konstruktion beim Fahren zumindest im Analogbetrieb nicht ganz, was sie verspricht. Das Rangieren der Maschine vom oder zum Zug macht leider nur eingeschränkt Freude, da sich die Lok erst mit umgerechnet 14 km/h in Bewegung setzt und Weichenstraßen erst ab einer Fahrspannung von 6,4 Volt mit rund 35 km/h sicher passiert. Bei 14 V erreicht das Modell stolze 159 km/h, obwohl die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit dieser Bauserie nur 110 km/h betrug. Damit liegt sie auch außerhalb des von den NEM gestatteten Rahmens von 25 Prozent Abweichung.
Völlig anders verhält sich das Modell im Digitalbetrieb: Nach der Eintragung in die Lokliste der MobileStation (Adresse 03) lässt sie sich mit 4 km/h feinfühlig und sicher durch alle Weichenstraßen steuern. Überraschend niedrig ist auch die eingestellte Höchstgeschwindigkeit – bei unserem Testmodell waren es 92 km/h. Allerdings fällt dies vor einem entsprechenden Zug auf der Anlage eher positiv auf. Der Auslauf von rund 40 Zentimetern im Digitalbetrieb genügt den Erfordernissen des normalen Anlagenbetriebes vollauf. Die Zugkraft der Piko E 04 05 entspricht nicht zuletzt dank eines ähnlichen Eigengewichtes der des Märklin-Modells.
Pikos E 04 ist für einen echten Oberleitungsbetrieb ausgerüstet und kann entsprechend umgeschaltet werden.

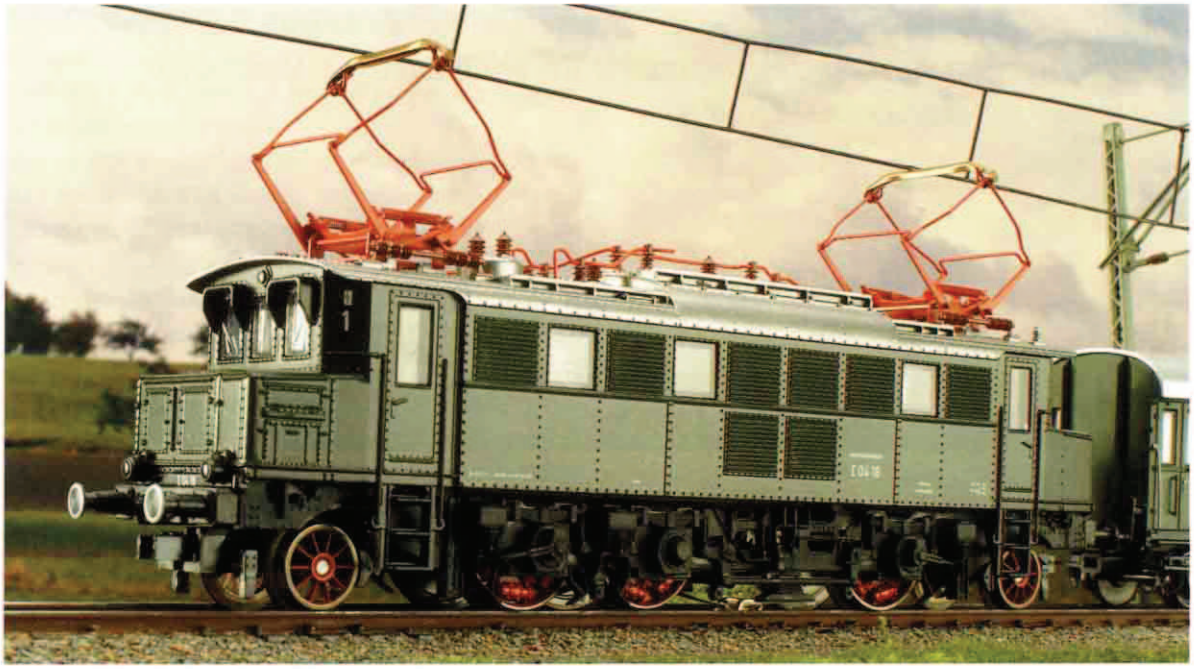
Wartung

Märklin - Der Zugang zum Innersten des Modells erschließt sich in gewohnter Weise nach dem Lösen zweier Schrauben auf der Unterseite der Lok. Danach

Fahrpraxis (analog)

		Märklin E 04 18	Erreichte Punkte	Piko E 04 05	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Spannung	Anfahrt	3 km/h bei 7,3 V	9	14 km/h bei 5,7 V	6	10
	Langsamfahrt	5 km/h bei 7,6 V	10	36 km/h bei 6,4 V	6	10
14 V	Höchstgeschwindigkeit	105 km/h	8	163 km/h	5	10
14 V	Auslauf	14,0 cm	8	12,5 cm	8	10
Zugkraft	Seilrolle Ebene	85 g	5	85 g	5	5
	Seilrolle Steigung 1:25	70 g	9	70 g	9	10
	Zug allgemein 1)	15 Wagen	10	15 Wagen	10	10
	Zug spezial 2)	3 Wagen	8	3 Wagen	9	10
Fahrverhalten	Strecke	Sehr gut	5	Sehr gut	5	5
	Weichenstraße	Sehr gut	9	Sehr gut	9	10
	Gleiswendel Aufstieg	Gut	4	Gut	4	5
	Gleiswendel Abstieg	Gut	4	Gut	4	5
Punktzahl Fahrpraxis			89		80	100

Zug 1) 15 vierachsige Selbstentladewagen Fal (Märklin) + Tachowagen
Zug 2) 3 Torpedopfannenwagen (Trix) + Tachowagen



In der Epoche III setzte die DB ihre E 04 bevorzugt im schnellen Personenverkehr auf ihren elektrifizierten Linien im Süden Deutschlands ein. Auch Märklins E 04 18 fühlt sich in diesem Revier sehr wohl.

Preis-Leistungs-Verhältnis

Nicht zuletzt wegen entsprechender Rückmeldungen zum Vergleichstest der V 200 in der Ausgabe 3/2005 des Dreileiter-Magazins haben wir uns entschlossen, zukünftig auch das Preis-Leistungs-Verhältnis der getesteten Modelle zu bewerten. Dazu werden die Modelle mit einem Raster entsprechend der erhaltenen Bewertung unabhängig und eines derzeit gemeinhin akzeptierten Preises bewertet. Nach diesem erreicht ein sehr gutes Standardmodell ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, wenn es für 200 bis 249 Euro erhältlich ist. Ein Exklusivmodell darf dagegen unter vergleichbaren Umständen bereits 350 Euro kosten.

	Märklin E 04	Piko E 04	Bewertung
Getestete Kategorie	**Standard**	**Standard**	**Standard**
Testergebnis	Gut	Gut	
Richtpreis	190 Euro	240 Euro	200 – 249 Euro bei Sehr gut 150 – 199 Euro bei Gut 100 – 149 Euro bei Befriedigend
Urteil	Gut	Befriedigend	Befriedigend, wenn oberhalb der Preisspanne Gut, wenn innerhalb der Preisspanne Sehr gut, wenn unterhalb der Preisspanne

Die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses bezieht sich auf das Urteil unseres Qualitätstests bezüglich Optik und Fahreigenschaften, hat allerdings keinen Einfluss auf die dortige Punktvergabe.

kann das metallbewehrte Kunststoffgehäuse nach oben abgenommen werden und der Decoder sowie der Antrieb sind einfach zugänglich.

Piko - Das Kunststoffgehäuse der E 04 lässt sich in einfacher Manier nach dem Spreizen der Rastverbindungen an den Maschinenraumenden abheben.
Vorher sollte man zur Vermeidung von Beschädigungen allerdings die unverklebt eingesetzten Aufstiegsleitern nebst Griffstangen abnehmen. Der Decoder ist dann sehr gut zugänglich.

Fazit

In der Endbewertung liegen beide Maschinen trotz deutlicher Unterschiede in der Detaillierung nahezu gleich auf. Piko bietet ein zeitgemäßes Modell für detailverliebte Modellbahner mit sehr filigranen Pantographen, während Märklin ein etwas unempfindlicheres Modell mit deutlich höherem Spielwert liefert. Spielbahner werden daher sicher die Märklin-Lok bevorzugen, während akribische Modellbahner eher zu Pikos E 04 tendieren werden.
Wegen ihrer schlechten (Langsam-)Fahreigenschaften im Analogbetrieb erhält die Piko-Maschine trotz sehr guter gestalterischer Umsetzung letztlich nur das Gesamturteil „Gut". Aufgrund des rund 50 Euro höheren Preises als bei der Märklin-Lok führt das wiederum nur zu einem befriedigenden Preis-Leistungs-Verhältnis.
Die nicht mehr ganz zeitgemäße optische Umsetzung der Märklin-Lok wird jedoch durch die sehr guten Fahreigenschaften im Analogbetrieb nahezu ausgeglichen. Da die Göppinger die E 04 für unter 200 Euro anbieten, erhält sie auch bezüglich des Preis-Leistungs-Verhältnisses die Bewertung „Gut".
Einen eindeutigen Sieger gibt es also nicht; erstrebenswert wäre ein "gemischtes Doppel" aus Piko-Optik und Märklin-Fahrverhalten.

Roman Lohr

Gütesiegel 3-Leiter-Magazin Gütesiegel 3-Leiter-Magazin

Bewertung

	Märklin	Piko	Maximalwerte
Punkte Optik	109	125	135
Punkte Fahreigenschaften	89	80	100
Gesamtwertung	198	205	235
Urteil	**84,3%**	**87,2%**	

Bewertung:	**Piko 205 von 235 Punkten:**	☆☆☆☆	**Gut**
	Märklin 198 von 235 Punkten:	☆☆☆☆	**Gut**

Zusätzlich wurden noch folgende Digitalfunktionen geprüft
- Systemvoraussetzung: Alle Märklin-Digitalsysteme
- Frontlicht: Schaltbar
- Fahrzeuglicht: Nicht vorhanden
- Hupen: Nicht vorhanden
- Betriebsgeräusch/Sound: Nicht vorhanden
- Zusammenspiel Sound/Geschwindigkeit: Entfällt
- Einstellbare Beschleunigung/Verzögerung: Serienmäßig sehr gut eingestellt

Bewertungsschema und Kategorie

	Einsteiger	Standard	Exklusiv
☆	bis 24 %	bis 39 %	bis 69 %
☆☆	ab 25 %	ab 40 %	ab 70 %
☆☆☆	ab 40 %	ab 60 %	ab 75 %
☆☆☆☆	ab 60 %	ab 75 %	ab 90 %
☆☆☆☆☆	ab 75 %	ab 90 %	ab 98 %

Nach dem Scheitern im hohen Norden musste das Vorbild komplett überholt werden. Als Siemens -Dispolok begann für die zwölf kantigen Maschinen eine neue Karriere. Diesmal erfolgreich.

Nordlicht

Die ME 26 11 von NMJ



Der verbaute Roco-Flüsterschleifer sorgt für entsprechend geringe Laufgeräusche.

NMJ hat das wuchtige Erscheinungsbild der ME 26 11 von Siemens Dispolok korrekt in den H0-Maßstab umgesetzt.

Zu den exotischsten Lokformen, welche die Industrie in den letzten Jahren auf die Schienen stellte, zählen zweifelsohne die zuletzt als ME 26 bekannt gewordenen leistungsstarken Dieselloks aus dem Hause Siemens. 1996 von Siemens als Reihe Di6 an die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) geliefert, konnten sie dort die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. 1999 wurden sie an den Hersteller zurückgegeben, der sie komplett überarbeitete und fortan über seinen eigenen Mietlokpool interessierten Bahngesellschaften anbot. Hiermit begann ihre zweite Karriere als Siemens-Dispolok. Mit ihrem auffälligen Design in Silber und Gelb sorgten sie bald im deutschen und luxemburgischen Güterverkehr für Aufsehen. Nach ihrer fälligen Hauptuntersuchung sind sie heute bei der Nord-Ostsee-Bahn im Einsatz.
Der norwegische Kleinserienhersteller NMJ hat sich der Dispolok-Variante im Maßstab 1:87 angenommen und bietet das imposante Modell auch für den Wechselstromfreund an.

Optik und Maßstäblichkeit

Auf den ersten Blick überzeugt die ME 26 durch ihre zahlreichen Details. Zu den wichtigsten zählen die durchbrochenen Lüftergitter der Dach- und Seitenwandlüfter, die filigranen Drehgestellnachbildungen sowie die akribisch nachgebildeten Führerstände. Dort wurden selbst die Taster der Sicherheitsfahrschaltung neben den jeweils linken Außenfenstern nicht vergessen.
Bei soviel Akribie fallen aber leider die etwas zu dick aufgetragenen Farben in den Lüfter-Öffnungen sowie (ggf. auch verpackungsbedingte) Farbabplatzungen an den Fenstern unangenehm auf.

Analoges Fahren

Im Analogbetrieb setzt sich das Modell bei fünf Volt mit umgerechnet 23 km/h fast schlagartig in Bewegung. Längere Weichenstraßen, Dreiwegeweichen oder Schaltgleise werden so anstandslos passiert. Unter Umständen neigt die Lok auf engen



Weichen zum Aufklettern. Allerdings weist der Hersteller selbst darauf hin, dass die Maschine eigentlich auch erst auf Radien größer als 600 mm eingesetzt werden sollte.

Bei 14 Volt erreicht die Lok eine Geschwindigkeit von 142 km/h und trifft damit die Vorbildgeschwindigkeit fast genau, ist die ME 26 doch für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h zugelassen. Bei maximaler Fahrspannung kann der Wechselstrombahner die Maschine dann getrost im Schnellzugdienst einsetzen – sie erreicht umgerechnete 200 km/h.

Die Zugkraft der Lok reicht problemlos für einen Kesselwagenzug aus 22 Vierachsern. Allerdings verfügt die Lok serienmäßig nicht über einen NEM-Schacht, sondern nur über gefederte Schraubenkupplungen. Damit ist die Zugbildung doch eingeschränkt. Abhilfe leistet ein entsprechendes Zurüstteil, welches alle gängigen Kupplungsköpfe aufnehmen kann.

In normalen Steigungen (5 %) schafft die ME 26 11 immer noch 17 Wagen ohne nennenswerte Leistungseinbußen. Für die meisten Modellbahner sind das Traumwerte.

Digitalbetrieb

Wie erwartet, ist das Fahrverhalten der ME 26 im Digitalbetrieb erheblich besser. Mit den werksseitigen Decodereinstellungen des Roco-Lokdecoders setzt sich die Lok mit 5 km/h in Bewegung. Damit sie aber sämtliche Gleise anstandslos passiert, sollte man ihr Tempo auf rund 25 km/h beschleunigen.

Die Höchstgeschwindigkeit in Verbindung mit Märklins MobileStation beträgt 194 km/h und liegt damit rund 20 km/h oberhalb des von den NEM vorgegebenen Grenzwertes von 175 km/h. Die Zugkraft entspricht im Wesentlichen der des Analogbetriebes, wobei sich die Lastregelung im Gefälle positiv bemerkbar macht.



Bewertung

Plus:

Hohe Detaillierung, maßstäbliche Umsetzung, kaum Zurüstteile, hohe Zugkraft

Minus:

NEM-Schacht muss nachgerüstet werden, kleine Mängel bei der Lackierung

Bewertung:

☆☆☆☆ *Vier von Fünf Sternen*

Gütesiegel 3 Leiter magazin

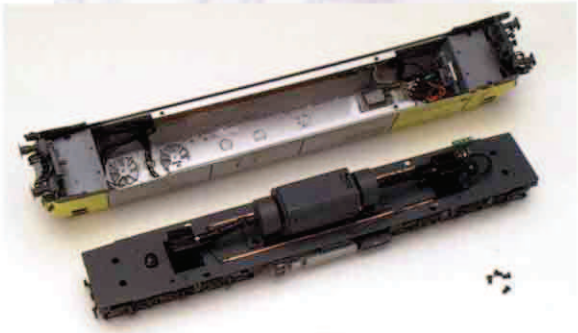
Fazit

Insgesamt ist die NMJ-ME 26 ein sehr gelungenes Abbild des Originals. Man sollte jedoch beachten, dass es sich bei der Maschine eher um ein Modell für anspruchsvolle Sammler und weniger um ein Spielmodell handelt. Dies wird nicht zuletzt im empfohlenen Preis von rund 1150 Euro deutlich. Schade ist das Fehlen eines NEM-Schachtes zumindest an einem Ende der Maschine. Der Vertrieb erfolgt über den Fachhandel oder direkt über www.nmj.no.

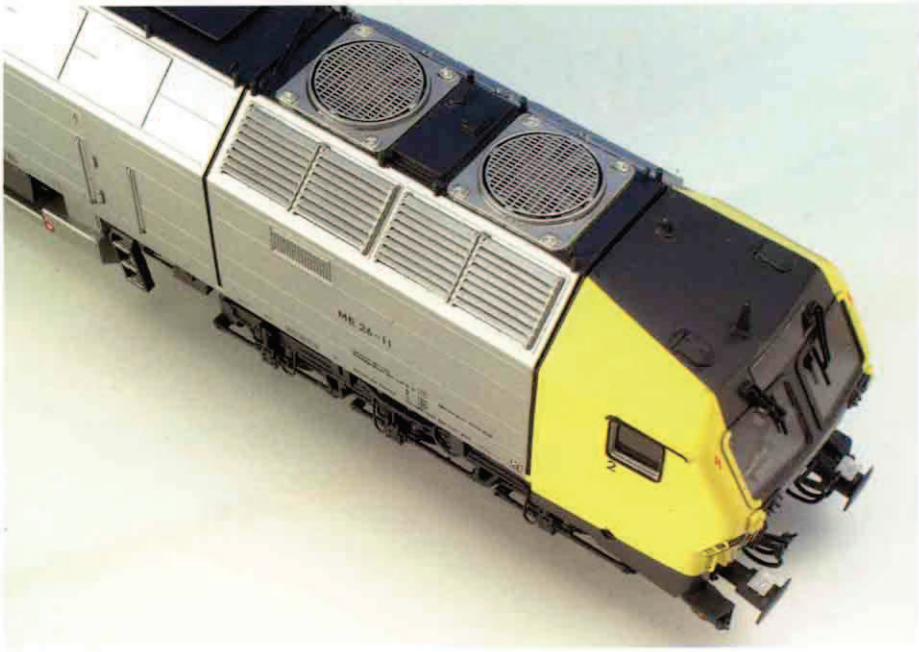
Roman Lohr

Einsatz mit der Mobile Station

Wenn die Lok über die Mobile-Station betrieben werden soll, muss sie wegen des fehlenden mfx-Decoders zunächst mühsam anhand ihrer Adresse (03) eingegeben werden. Anschließend kann man der Maschine noch einen sprechenden Namen (ME 26 11) und ein Symbol (Diesellok) zuweisen. Zu beachten ist, dass die Lokomotive nur in die Auswahlliste (10 Loks) eingetragen und so nicht langfristig gespeichert werden kann. Zusätzlich muss man berücksichtigen, dass die MobileStation mit einer Fehlermeldung auf das Vorhandensein mehrerer Loks mit der selben Adresse reagiert.



Nach dem Lösen von vier Schrauben am Unterboden kann der Aufbau abgenommen werden.
Der Innenraum wirkt sehr aufgeräumt.



Die Front- und Dachpartie überzeugen durch ihre hervorragende Detaillierung und die durchbrochenen Lüftergitter.

Nun hat das mehr als eineinhalbjährige Warten ein Ende: Märklin hat Ende Oktober die ersten Exemplare der lange erwarteten Central Station 60212 an den Fachhandel ausgeliefert. Märklin Systems ist damit endlich um seinen zentralen Baustein, den „Hauptbahnhof" (englisch: „central station"), ergänzt worden.
Bereits seit langem wurde über die wichtigsten Ausstattungsmerkmale im Internet und in Faltblättern informiert. Aber was sind schon derartige Informationen gegen das tatsächliche „Erfahren" der neuen Central Station. Wir haben dieses innovative Digitalsystem einem ersten Kurztest unterzogen; in den folgenden Ausgaben werden wir auf weitere Möglichkeiten, die das neue System in sich birgt, eingehen.

Zentrale Neuheit

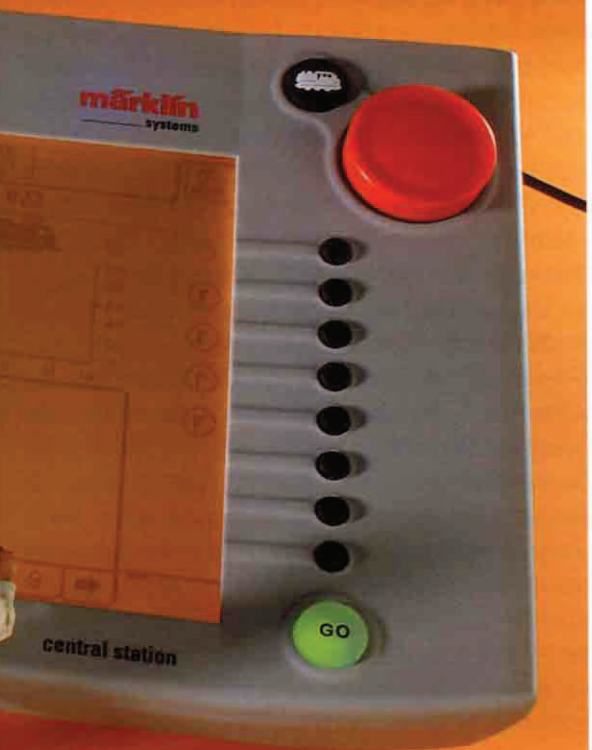
Fahren mit der Central Station - Teil 1





Links. Der Anschluss der Central Station ist ganz einfach. Eigentlich kann man nichts falsch machen.

Großes Bild Links.
Das lange Warten hat ein Ende: Seit Ende Oktober wird die Central Station ausgeliefert.



Anschlussmöglichkeiten

Nach dem Auspacken der Central Station fällt zuerst die erstaunlich schmale Bedienungsanleitung im DIN A4-Format auf, die schrittweise die Inbetriebnahme der Central Station erläutert. Doch bevor es überhaupt los gehen kann, müssen erst einmal vier Batterien vom Typ AAA in das entsprechende Fach unter der Zentrale eingelegt werden. Warum diese sprichwörtlichen Pfennigartikel bei einem so hochwertigen neuen Gerät nicht zum Lieferumfang gehören, bleibt das Geheimnis der Marketingexperten des Hauses Märklin. So muss der Kunde auch die Bauform der Batterien noch beachten. Der Minuspol muss zur sicheren Stromübertragung über die Ummantelung der Batterie herausragen. Dies ist insofern ein Ärgernis, da Batterien nicht unbedingt zum Warensortiment jedes Modellbahnhändlers gehören. Mancher Fachhändler wird diesbezüglich aber sicherlich vorgesorgt haben.

Akkus gleicher Baugröße hingegen können aufgrund der geringeren Spannung (ca. 1,2 V statt 1,5 V) nicht verwendet werden. Eventuelle Sorgen bezüglich der Haltbarkeitsdauer der Batterien und somit der Funktionsfähigkeit der Central Station sind aber unbegründet. Die Batterien dienen nur der Stromversorgung des Speichers und sollten, falls man nicht gerade die billigste Sorte wählt, etwa zwei bis drei Jahre halten.

Sind die Batterien eingesetzt, kann die neue Zentrale mit der Modellbahn und dem Trafo verbunden werden. Die Spannungsversorgung der Gleise erfolgt über ein normales Anschlusskabel (# 74040 für C-Gleise). An der Central Station befindet sich dafür eine zweipolige Steckbuchse. Der passende Stecker wird mitgeliefert. Ein besonderes Anschlussgleis ist dann nicht erforderlich.

Alternativ kann die Central Station über ein beigeleg-

Tipp:

Um spätere Verwechslungen oder Falschanschlüsse auszuschließen: Raus mit dem Anschlussgleis der Mobile Station oder der Anschlussbox!
Die Anschlussgarnitur zur Schiene reicht völlig aus.
Wer dennoch unbedingt eine dieser Anschlussmöglichkeiten nutzen möchte, sollte sicherheitshalber die Steckbuchse für den Trafoanschluss mit stabilem Klebeband verschließen.



1. Über das Loksymbol oben links (oder rechts) auf dem Touchscreen wird die Funktion „Neue Lok" aufgerufen ...



2. ... und der Begriff „Manuell anlegen" angetippt.



3. Das Display wechselt um zum Menüpunkt „Neue Lok anlegen", ...



4. ... in dem man seine Eingaben individuell vornehmen kann. Ein Stift hilft bei der Eingabe.



5. Aus der Symbolliste kann man die entsprechende Silhouette auswählen ...



6. ...und sie durch Drücken des Häkchens bestätigen.

tes Kabel mit dem Anschlussgleis oder der Anschlussbox für die Mobile Station verbunden werden. *Auf jeden Fall muss zuvor aber die Spannungsversorgung, die ja zum Betrieb der Mobile Station nötig war, von diesem Anschlussgleis oder der Box entfernt werden.* Liegt hier eine Fremdspannung an, kann die Central Station zerstört werden!

Wer bereits über einen Trafo der neueren Bauform (# 60052), etwa aus einem der größeren Startsets verfügt, braucht nur das Anschlusskabel einzustecken. Eine Verwechselung der Anschlüsse ist ausgeschlossen. Um die älteren Trafos (# 6001) nutzen zu können, wird ein spezielles, zum Lieferumfang gehörendes Anschlusskabel benötigt. Der Speisetrafo der Central Station darf keine weiteren Verbraucher wie Weichen oder Ähnliches speisen.

Inbetriebnahme

Erst nachdem alle Anschlüsse ordnungsgemäß hergestellt sind, sollten wir die Central Station einschalten. Nicht nur die Optik, auch das komplette Innenleben der Zentrale sind vollkommen neu und aus Märklin-Sicht geradezu revolutionär: Die Central Station ist kein Digital-System der herkömmlichen Art, sondern ein richtiger Computer, der den Bedürfnissen der Modellbahner angepasst wurde. Und so dauert es wie beim heimischen Rechner auch bei der Central Station eine Weile, bis sie hochgefahren ist und der als Touchscreen angelegte Monitor etwas anzeigt.

Das bernsteinfarbige, indirekt beleuchtete Display ist in vier Teilflächen unterteilt. Am oberen Rand erscheint eine Leiste mit je einem Loksymbol in der linken und rechten Ecke. Mittig sind drei weitere Symbole zu erkennen. Darunter liegen zwei größere L-förmige Flächen. Den unteren Rand bildet ein etwas größeres Feld mit einer Zahlenreihe.

Ansteuern der Loks

Wer bereits mit der Mobile Station vertraut ist, wird sofort das Loksymbol antippen. Es öffnet sich ein Fenster, welches verschiedene Optionen der Fahrzeugauswahl anbietet. Wichtigste Grundfunktion ist wohl zunächst das Ansteuern einer neuen Lokomotive. Wie bei der Mobile Station wird dazu die manuelle Eingabe oder die Datenbank angeboten. Bei letzterer nehmen wir erfreut zur Kenntnis, dass neben der Artikelnummer auch die Typenbezeichnung bzw. Betriebsnummer hinterlegt ist. Beim Antippen der gewünschten Lok werden die gespeicherten Daten auf dem Monitor eingeblendet. Über den wie bei der Mobile Station gestalteten roten Fahrregler-Drehknopf kann die Lok in Gang gesetzt werden. Neben allen möglichen schaltbaren Zusatzfunktionen der Lok informiert der Bildschirm in einem Diagramm noch automatisch über die momentane Geschwindigkeit und Fahrtrichtung. Außerdem kann die gewählte Lok in eine gesonderte

Favoritenliste übernommen werden. Über die separate Loktaste außerhalb des Touchscreens kann diese Favoritenliste jederzeit aufgerufen werden. Das erleichtert später das schnelle Auffinden der Lok.

Im Prinzip sind alle diese Schritte selbsterklärend, so dass sich daraus auch die dünne Bedienungsanleitung ergibt. Wer es einmal selbst ausprobiert hat, braucht spätestens beim Aufrufen der dritten Lok keine Bedienungsanleitung mehr.

Beim Aufrufen einer Lok wird auch das Fenster „Lok bearbeiten" angezeigt, das man per Druck auf den Touchscreen aktivieren kann. Wie beim Windows-Rechner öffnet sich ein neues Fenster und im unteren Bereich des Monitors erscheint eine komplette Schreibmaschinentastatur. Damit ist zum Beispiel der Name der Lok wirklich kinderleicht in „Papas V 200" oder „Kleine Dampflok" geändert.



8

mfx-Loks

Den Anmeldeprozess einer mfx-Lok kennt man bereits von der Mobile Station. In der oberen Leiste erscheint zweimal das mfx-Symbol und schwärzt sich langsam (auch dies in Anlehnung an die Statusbalken der Heimcomputer). Je nachdem, welches der beiden Symbole man antippt, übernimmt entweder der rechte oder der linke Fahrregler die Lok. Die Anzeige unterscheidet sich kaum von der einer „normalen" Digitallok. Nur das Diagramm ist etwas ausgeprägter, da mfx-Loks ja wesentlich mehr Fahrstufen zur Verfügung stellen.

Mithilfe des Displays können die Einstellungen der mfx-Lok problemlos geändert werden. Das Menü bietet wesentlich mehr Änderungsmöglichkeiten als bei einer Lok mit dem klassischen Motorola-Decoder. Dazu gehört auch die als „Funktionsmapping" bekannte Möglichkeit, die Zusatzfunktionen zu verschieben. So lassen sich gleiche Funktionen bei allen mfx-Lokomotiven auf die selbe Taste legen. Beispielsweise könnte so das Aktivieren der Lokhupe generell auf die Taste F 3 gelegt werden, was das Aufrufen dieser Funktion nahezu im Schlaf geschehen lässt.

Auch das Regelverhalten des Decoders kann hier manipuliert werden. Dies bietet sich allerdings nur für fortgeschrittene Modellbahner mit speziellen Anforderungen an. Wer sich damit nicht wirklich auskennt, sollte dort auf keinen Fall etwas verändern! Bei unbeabsichtigter Falschprogrammierung hilft aber die lokbezogene „Reset"-Funktion im Menü „Lok ändern", mit der die Grundeinstellungen wieder hergestellt werden.



7

7. Sie scheint dann im Display zusammen mit dem gewählten Loknamen auf.

8. Im integrierten Lokspeicher sind nahezu alle Märklin-Digitalloks enthalten.



9

9. Ist die Artikelnummer bekannt, kann man die Märklin-Lok direkt aus der Datenbank auswählen.



10

10. Mit dem Drehregler oder den Pfeilsymbolen auf dem Touchscreen scrollt man bis zur Artikelnummer der Köf.



11

11. Nach dem Bestätigen erscheint die 323 mit all ihren Funktionen auf dem Display.



12

12. Alternativ kann man die Lok auch über ihre Bezeichnung bzw. Betriebsnummer anwählen.



13. Auch hier wird wieder über die Häkchen-Taste bestätigt ...



14. ... und die Lok samt ihrer Eigenschaften erscheint auf dem Monitor.



15. Stellt man eine mfx-Lok auf das Gleis, meldet sie sich selbständig an der Zentrale an. Der mfx-Balken wird dabei schrittweise schwarz.



16. Nach ein bis zwei Minuten hat die Lok ihre Daten übertragen, die nun samt des mfx-Symbols auf dem Display erscheinen.



17. Die Central Station ermöglicht auch die Konfigurierung von Mehrfachtraktionen.



18. Beide Loks werden entsprechend aus dem Menü ausgewählt.

Mehrfachtraktionen

Das Erproben der Lokfunktionen bringt uns auch zu dem Menüpunkt „Mehrfachtraktion". Tippt man diesen an, erscheint ein Fenster mit der Liste „Eigene Loks". Logischerweise können nur Fahrzeuge in eine Doppeltraktion übernommen werden, welche die Zentrale bereits kennt. Die Symbole auf dem Monitor sind auch hier sehr eindeutig. Es ist sofort klar, dass die gewählte Lok durch Druck auf die Taste mit dem Loksymbol und dem + ausgewählt wird. Das funktioniert aber nur dann, wenn die Lok nicht gerade von einem der beiden Fahrregler aufgerufen ist. Haben wir unsere Doppeltraktion zusammengestellt, kann ihr ebenfalls ein Name verliehen werden. Die Übernahme erfolgt durch „Abhaken"; das Hakensymbol unten rechts bestätigt jeweils die Einstellung und schließt das Programmierfenster. Die Zusatzfunktionen der zuerst eingegebenen Lok erscheinen in der Leiste der schaltbaren Funktionen. Sollen aber etwa die Soundfunktionen derjenigen Lok genutzt werden, die in der Doppeltraktion als zweite Lok angegeben wurde, kann die Reihenfolge im Speicher auch nachträglich geändert werden. Es versteht sich von selbst, dass man nur Fahrzeuge mit sehr ähnlichem Fahrverhalten zu einer Doppeltraktion zusammenfassen sollte.

Betrieb von Fremdfahrzeugen

Die Central Station ist werksseitig ebenfalls in der Lage, Digitalfahrzeuge anderer Hersteller oder nachträglich digitalisierte Loks anzusteuern. Natürlich kann man derartige Fahrzeuge nicht aus der Datenbank abrufen. Eine solche Lok muss also manuell mit Lokadresse, Loksymbol und Namen angelegt werden. Auch das geht dank der übersichtlichen Menüführung sehr einfach und schnell von der Hand. Haben wir die Lok erst mal im Zugriff, bietet das Menü „Lok ändern" umfangreiche Einstellmöglichkeiten. So können den anonymen Ziffern der Zusatzfunktionen alle zur Verfügung stehenden Symbole zugeordnet werden. Und auch ein Klartextname lässt sich eintragen. Die Suche nach der Funktionstaste für die Lokpfeife gehört damit endgültig der Vergangenheit an.

Grundeinstellungen und Reset

Das Fahren ist für die meisten Modellbahner sicherlich die wichtigste Funktion der Central Station. Doch spätestens mit dem Anschluss der Mobile Station gerät man zwangsweise in das Menü der Grundeinstellungen. Auch hier bietet die Central Station einige vom PC bekannte Möglichkeiten. So lässt sich etwa die Helligkeit der Hintergrundbeleuchtung und der Kontrast des Monitors den eigenen Bedürfnissen anpassen. Einige dieser Grundeinstellungen sind sehr hilfreich und sollten unsere Beachtung finden. Ein verregneter Nachmittag reicht völlig aus, sich selbst einmal durch das Menü zu

arbeiten und die individuell besten und bequemsten Einstellungen zu ermitteln.
In den Grundeinstellungen kann auch festgelegt werden, was passiert, wenn ein Fahrzeug von zwei Reglern aufgerufen wird. Es besteht die Möglichkeit, eine Übergabe zuzulassen oder zu blockieren. Des weiteren kann man die Central Station gegen einen – möglicherweise unbeabsichtigten – Reset blockieren oder weitere Speicherungen unterbinden. Insbesondere der Schutz vor einem ungewollten Reset ist sehr wichtig, gehen doch dabei alle mühsam eingegebenen Daten verloren.
Die Reset-Funktion wirft die Frage nach einer Backup-Sicherung der Daten auf. Zwar ist es sehr einfach, neue Fahrzeuge in der Central Station zu hinterlegen, doch erfordert dies alles natürlich seine Zeit. Kommen dann noch bedeutende Mengen von Magnetartikeln dazu, kann man schon mal einen Sonntag mit der Dateneingabe verbringen. Umso tragischer ist der Verlust. Hier wäre die Möglichkeit, die einmal eingegebenen Daten auf einem separaten Speichermedium zu hinterlegen (ein sogenanntes Backup), sehr wünschenswert. Eine derartige Datensicherung mit einem Computer wird sicherlich in absehbarer Zeit möglich sein, doch was machen die Modellbahner ohne PC, von denen es immer noch welche gibt? Da ist auch die Möglichkeit eines Teilresets (Restore & Reset) keine wirkliche Hilfe.

Fazit:
Was lange währt, wird endlich gut: Das trifft in diesem Falle auch auf Märklins Central Station zu. Knapp zwei Jahre nach der Ankündigung ist sie nun endlich ausgeliefert. Besonders benutzerfreundlich ist die Menüführung über den Touchscreen, die sich im wahrsten Sinne des Wortes selbst erklärt. Lediglich die sehr glatten Drehknöpfe sind in der Handhabung etwas gewöhnungsbedürftig; hier könnte Märklin gegebenenfalls bei späteren Auslieferungen noch nachbessern.
Durch die Update-Fähigkeit besteht darüber hinaus jederzeit die Möglichkeit, die Zentrale an neue Entwicklungen anzupassen. Das erste Update ist bereits angekündigt und soll unter anderem dann auch die Ansteuerung von Fahrstraßen ermöglichen.

Im zweiten Teil unseres Berichts befassen wir uns mit dem Anschluss der Mobile Station als mobilem Fahrregler an der Central Station und den diversen Schaltfunktionen, die sich mit der neuen Zentrale realisieren lassen.

Wolfgang Hader
Fotos: Kurt Heidbreder / Oliver Strüber

19



20



21



19, 20 & 21. Über verschiedene Menü-Unterpunkte können die Grundeinstellungen der Zentrale nach den eigenen Wünschen verändert werden.



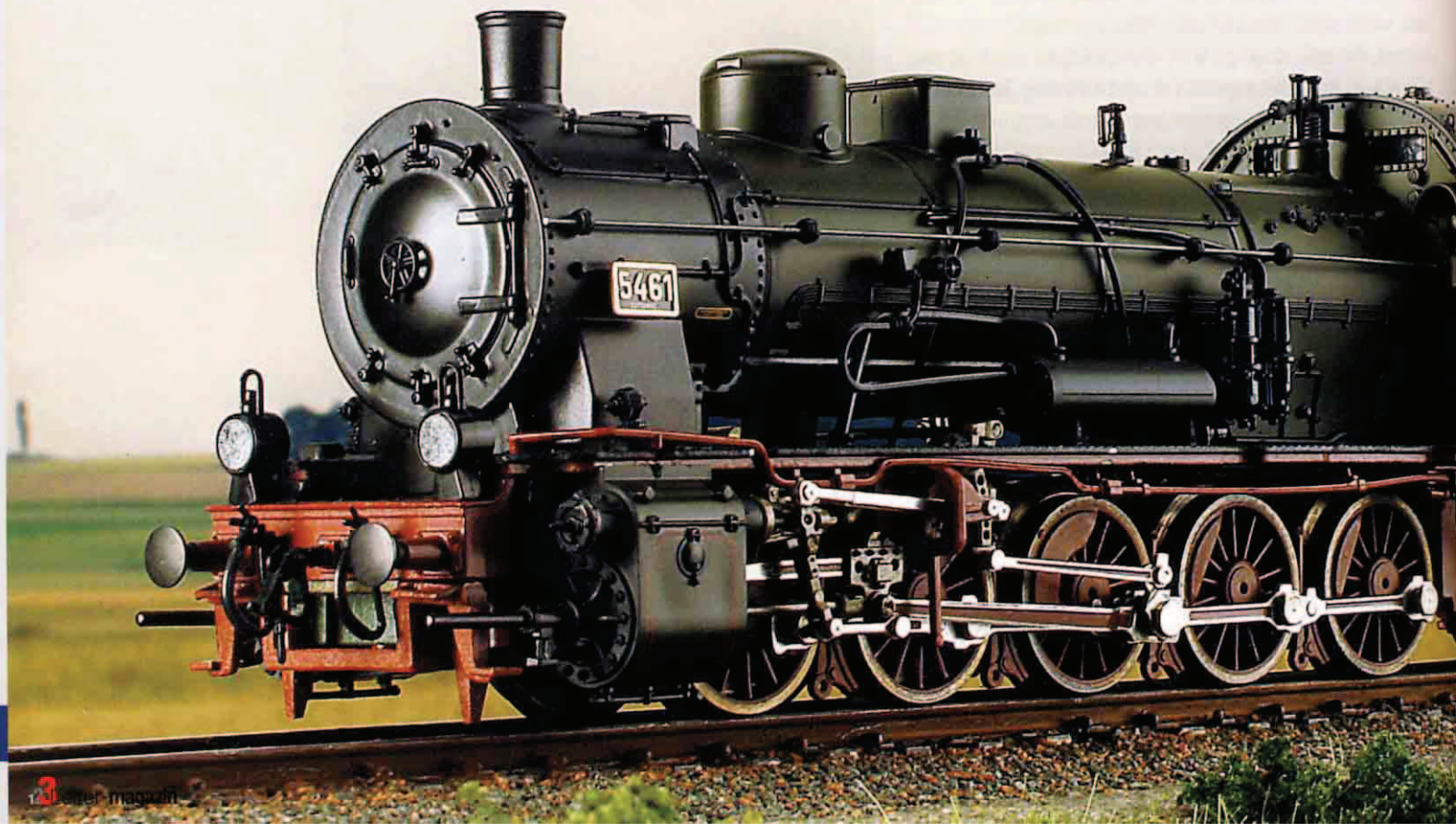
Die CentralStation bereitet viel Spielspaß und verleitet zum Selbstausprobieren.

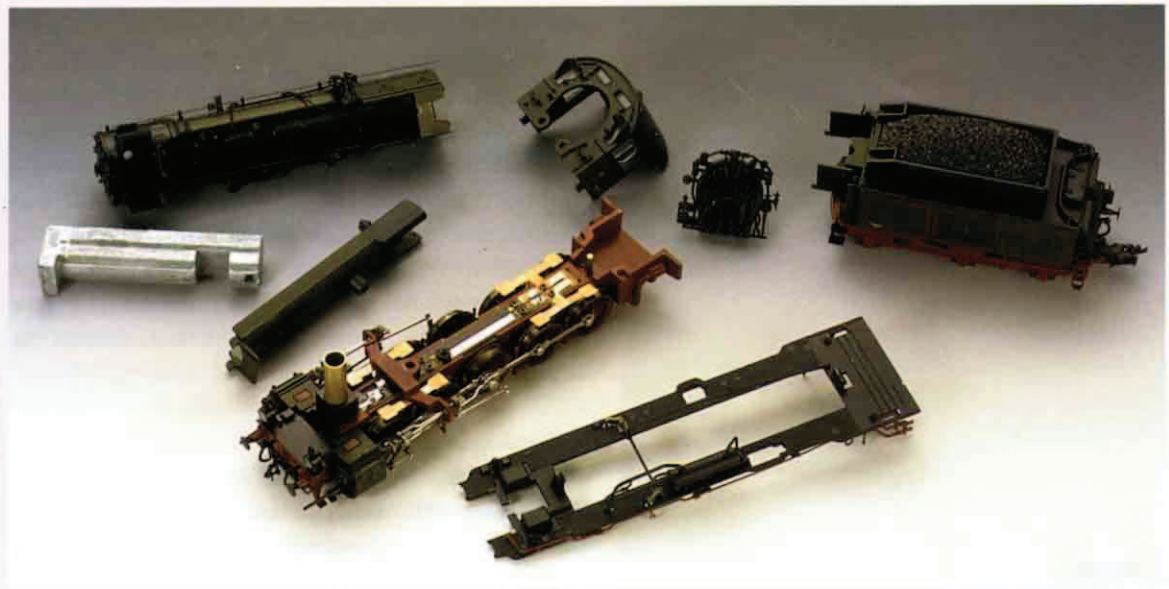
Tipp:
Für alle Decoder, die im sogenannten CV-Modus (CV = configuration variable) programmiert werden, bietet die Central Station darüber hinaus einen separaten Programmiergleisanschluss. Auf diesem Gleis können beispielsweise die Lokpiloten von ESU, die Motorola-Decoder von Uhlenbrock oder Viessmann und natürlich auch die aktuelle Version der Motorola-Decoder von Märklin ohne das bekannte Mäuseklavier (diese Decoder finden sich u. a. in den Loks der neuen preiswerten Serie und in dem neuen Umbauset) in ihren Eigenschaften verändert werden.

Wer die Kataloge der bekannten Modellbahnhersteller durchblättert, staunt immer wieder über die Vielzahl verschiedenster Fahrzeuge, die da angeboten wird. Seit mehreren Jahren lohnt sich auch für den Mittelleiterfahrer der Blick in die Kataloge aller Hersteller, finden sich hier doch etliche Modelle, die es beim Göppinger Marktführer nicht gibt. Ein größerer Teil davon wird auch für das Wechselstromsystem angeboten. Für Freunde ausgefallener Modelle, etwa der Epoche I, ist die Auswahl an geeigneten Mittelleiterfahrzeugen dagegen spärlich. Viele Länderbahnfahrzeuge werden oft als Einmal-Serien und dann häufig auch nur für das „falsche" System angeboten.
Bei anderen Fahrzeugen ist der Platz im Gehäuse so gering, dass den Herstellern wohl die Unterbringung eines Umschalters oder eines Digitaldecoders nur sehr schwer möglich scheint.
Wer auf seiner Wechselstromanlage dennoch nicht auf diese Fahrzeuge verzichten will, dem bleibt somit nur der Umbau.

Analoges Sp

Durch Umbau von einer Gleichstro



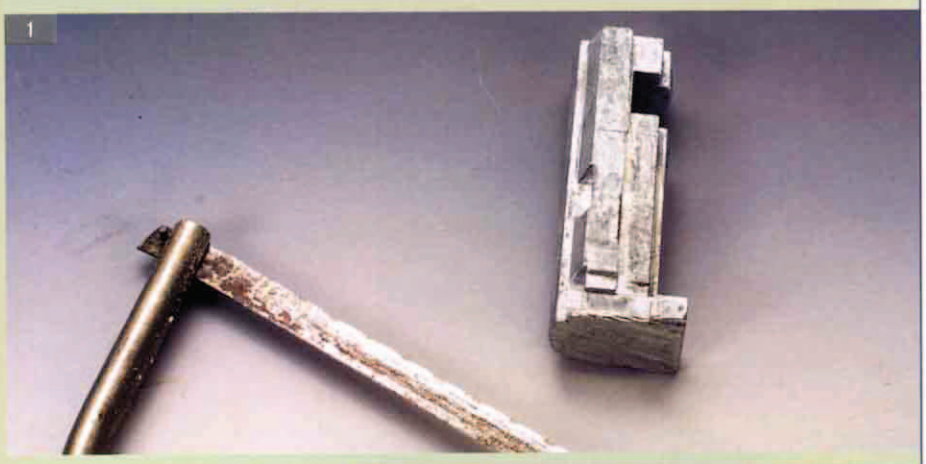


Für den Umbau wird die Lok zunächst vorsichtig in ihre Baugruppen zerlegt.

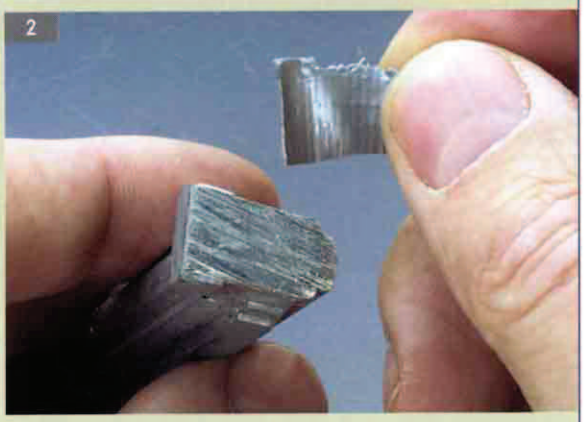
elvergnügen

ok zu einem Wechselstrommodell

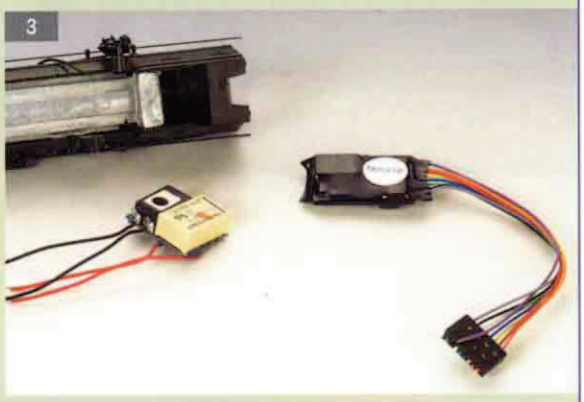




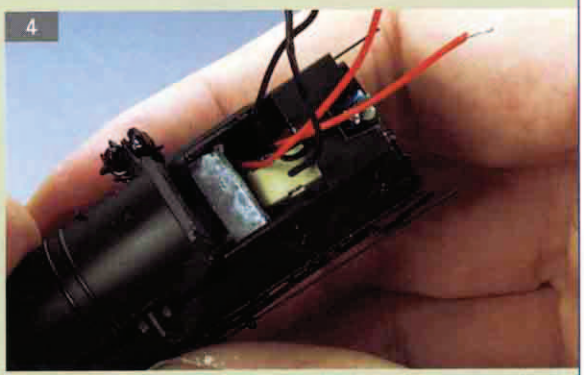
1. Um genug Platz für den Umschalter zu schaffen, wird das Ballastgewicht im Kessel mit einer Säge entsprechend gekürzt.



2. Zur Vermeidung späterer Kurzschlüsse klebt man die Schnittseite des Gewichtes mit Isolierband ab.



3. Als Alternative zum Fahrtrichtungsumschalter FRU von Uhlenbrock kann auch ein Digitaldecoder eingebaut werden, der meist jedoch etwas mehr Raum benötigt.



4. Nachdem der FRU seinen Platz gefunden hat, werden die Drähte nach unten herausgefädelt, ...



5. ... dann kann der Kessel wieder auf den Rahmen aufgeklipst werden.

Benötigtes Werkzeug

- *Schraubendreher*
- *Diverse kleine Zangen*
- *Pinzette*
- *Kleine Säge*
- *Lötstation*
- *Gewindeschneider M2*
- *Stiftenklöbchen*

Viele Modellbahner schrecken aber bereits beim Hören des Begriffes „Umbau" zurück, in der oftmals irrtümlichen Meinung, so etwas nicht selbst durchführen zu können. Andererseits scheuen sie aber auch die Kosten für den professionellen Umbau in einer Fachwerkstatt. Die dort anfallenden Arbeitsstunden können den Preis des Gleichstrommodells in ungeahnte Höhen treiben. So verzichten viele Wechselstromfahrer lieber von vornherein auf den Genuss, solche Fahrzeuge auf ihrer Anlage einsetzen zu können. Ihre Hoffnung („Irgendwann bekomme ich das Modell doch noch in Wechselstrom, ich muss nur lange genug warten ...") kann sich oftmals als Seifenblase entpuppen.

Grundlagen des Umbaus

Dabei ist das Umrüsten eines Gleichstrommodells für den Betrieb auf Wechselstromanlagen beileibe keine unlösbare Aufgabe und auch mit normalem modellbahnüblichen Werkzeug in der kleinen Bastelwerkstatt oder gar auf dem sprichwörtlichen Küchentisch in den meisten Fällen problemlos durchzuführen.

Allerdings ist es mit dem Unterbau eines Schleifers alleine leider nicht getan. Der Analogfahrer muss die Wechselspannung seines Fahrtrafos für die Gleichstrommodelle aufbereiten. Dies geschieht durch einen elektronischen Fahrtrichtungsumschalter.

Im heutigen Zeitalter der Bits und Bytes wird stattdessen oft die Wahl eines geeigneten Digitaldecoders als zeitgemäße Alternative empfohlen - für den Digitalfahrer ohnehin die einzige relevante Lösung. Bei den zahlreich auf dem Markt befindlichen Decodertypen sind natürlich die üblichen Kriterien wie Datenformat, Stromaufnahme und dergleichen zu berücksichtigen.

Analogbetrieb

Wer jedoch seine Anlage weiterhin analog betreiben will - gerade bei Märklin-Fahrern und Sammlern ist deren Zahl nach wie vor recht hoch - kann auf einen Decoder eigentlich verzichten, zumal die Fahreigenschaften bei einigen Fahrzeugen im reinen Analogbetrieb mit einem herkömmlichen Umschalter mitunter besser sind.

Die voluminösen Fahrtrichtungsumschalter, an denen ein Umbau früher häufig scheiterte, gehören längst der Vergangenheit an. Die Firma Uhlenbrock beispielsweise fertigt mit dem elektronischen Fahrtrichtungsumschalter FRU (# 55500) seit vielen Jahren einen kleinen und sehr robusten Typ.

Bis zu dessen Erscheinen wurden oftmals Umschalter mit integrierter Stützbatterie verwendet, deren Lebensdauer naturgemäß beschränkt ist. Das ist auch der Grund dafür, dass sich heute bei etlichen sehr alten Wechselstrommodellen aus dem Hause Roco die Fahrtrichtung nicht mehr umschalten lässt. In so einem Fall hilft nur ein Austausch des Fahrtrichtungsschalters.

Für den ersten eigenen Lokumbau bietet sich selbstverständlich eine relativ einfach aufgebaute Lok mit ausreichend Platz im Gehäuse deutlich eher an als eine sehr kleine und noch dazu kompliziert angetriebene Maschine. Doch auch in letzterem Falle kommt man mit ein bißchen Übung und etwas mehr Zeitaufwand zum Ziel. Und auch hier gilt: Nichts ist unmöglich – man muss sich nur zu helfen wissen.

Umbau der preußischen G 10

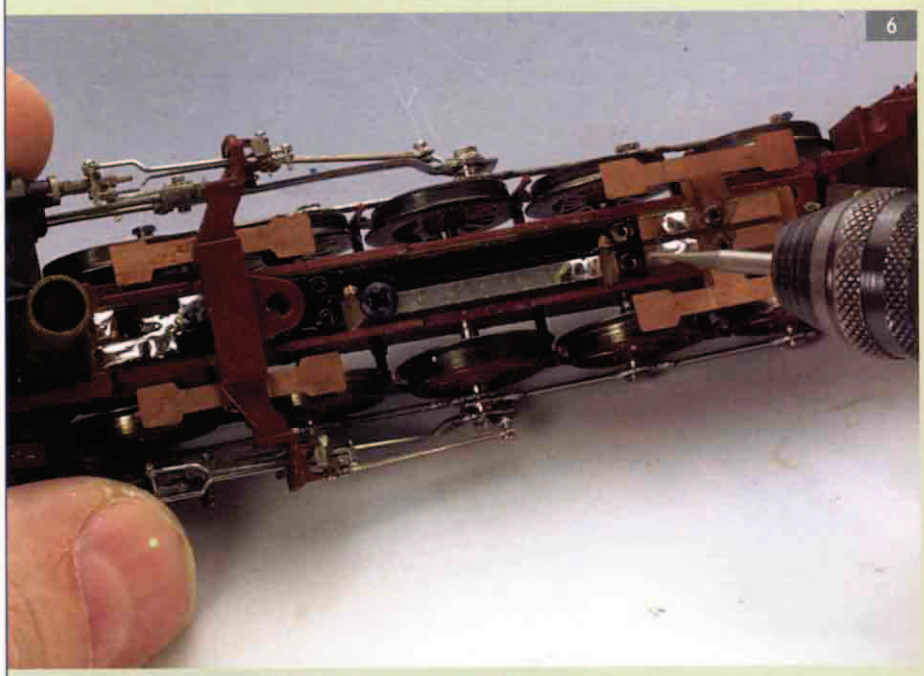
Unter der Artikelnummer 43221 vertrieb Roco bis vor einigen Jahren ein sehr gelungenes Gleichstrommodell der preußischen G 10 in Länderbahnfarbgebung. Für viele Freunde dieser frühen Epoche ist sie ein absolutes Muss, zumal die KPEV von dieser Loktype ab 1910 immerhin mehr als 2500 Exemplare in Dienst stellte, was für eine entsprechende Verbreitung sorgte. Allerdings fehlte bei Roco immer die entsprechende Ausführung für den Dreileiterfahrer.

Ein Umbau dieser Lok für den analogen Wechselstrombetrieb scheint schon auf den ersten Blick leicht realisierbar zu sein. Uhlenbrocks FRU sollte daher angesichts der geräumigen Platzverhältnisse problemlos unterzubringen sein. Und da die Lok über Tenderantrieb verfügt, lässt sich ein Schleifer ohne Schwierigkeiten unterbauen. Getriebezahnräder, wie sie aufgrund des gewählten Antriebskonzeptes oft bei Gleichstrommodellen vorkommen, sind in diesem Falle zumindest in der Lok nicht vorhanden.

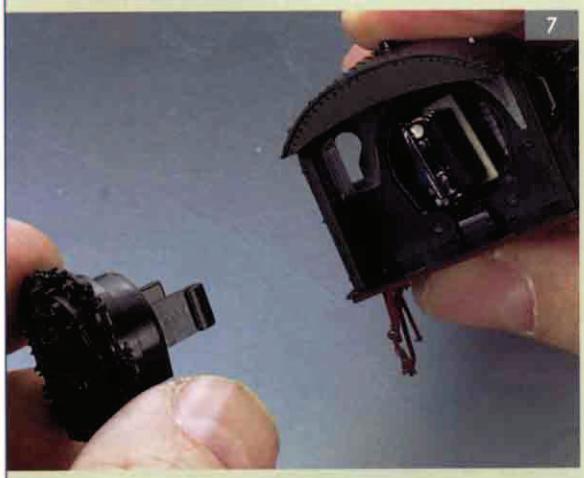
Unterbringung des Fahrtrichungsumschalters

Beginnen wir also mit der Demontage der Lok. Der Tender besteht überwiegend aus Druckguss und bietet innen keinen Platz für einen Umschalter. Er muss daher im Inneren der Lok untergebracht werden. Die simpelste, wenngleich auch nicht sehr schöne Methode wäre es, den Fahrtrichtungsumschalter ins Führerhaus zu setzen. Hierdurch würde jedoch der freie Durchblick verloren gehen und der FRU schon von weitem unschön ins Auge stechen, weshalb man von dieser bequemen Unterbringungslösung lieber Abstand nehmen sollte.

Stattdessen bleibt die Unterbringung des FRU im Kessel, wozu dieser zunächst komplett demontiert werden muss. Auch hier füllt ein Ballastblock den kleinsten Freiraum aus. Da hilft nur ein beherzter Griff zur Säge, mit der der Ballast um die Länge des Umschalters gekürzt wird. Die offen liegende Schnittkante wird mit einem Stück Gewebeband beklebt, um so zu verhindern, dass eventuelle Berührungen mit dem Umschalter zu Kurzschlüssen führen. Mit dem bearbeiteten Ballast und dem Umschalter (alternativ für Digitalfahrer: dem Decoder) wird der Kessel wieder zusammengebaut. Die Kabel des Umschalters werden dabei durch die Feuerbüchse nach unten aus dem Kessel geführt.



6. Im Fahrwerk der G 10 wird auf der Leiterplatte die Masseverbindung von den Fahrstromkontakten aufgetrennt. Hier stellt man anschließend den Kontakt zum Schleifer her.

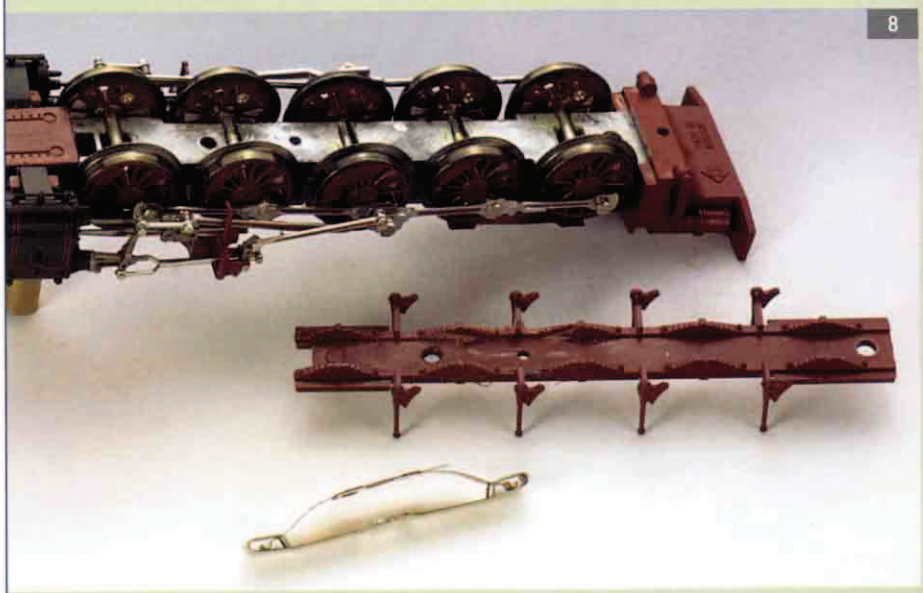


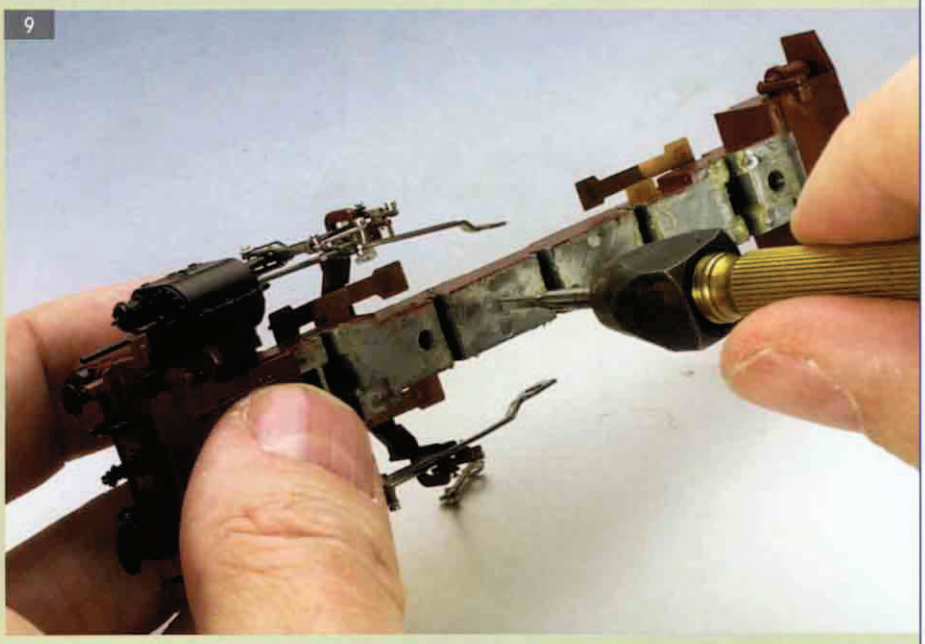
7. Von hinten wird der Umschalter durch die Führerhausarmaturen verdeckt.

Benötigte Bauteile

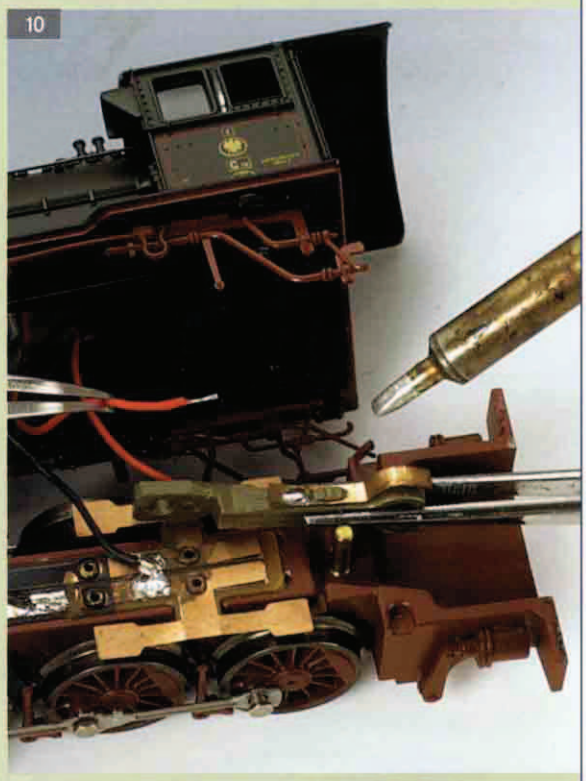
- *Schleifer, z. B. Fleischmann # 692008*
- *Fahrtrichtungsumschalter, z. B. Uhlenbrock # 55500*
- *Senkkopfschraube zur Schleiferbefestigung von Märklin*
- *Gewebeklebeband*

8. Die untere Abdeckplatte des Fahrwerks wird ein wenig beigeschliffen, damit der ohnehin sehr flach bauende Fleischmann-Schleifer später ausreichend Bodenfreiheit hat.



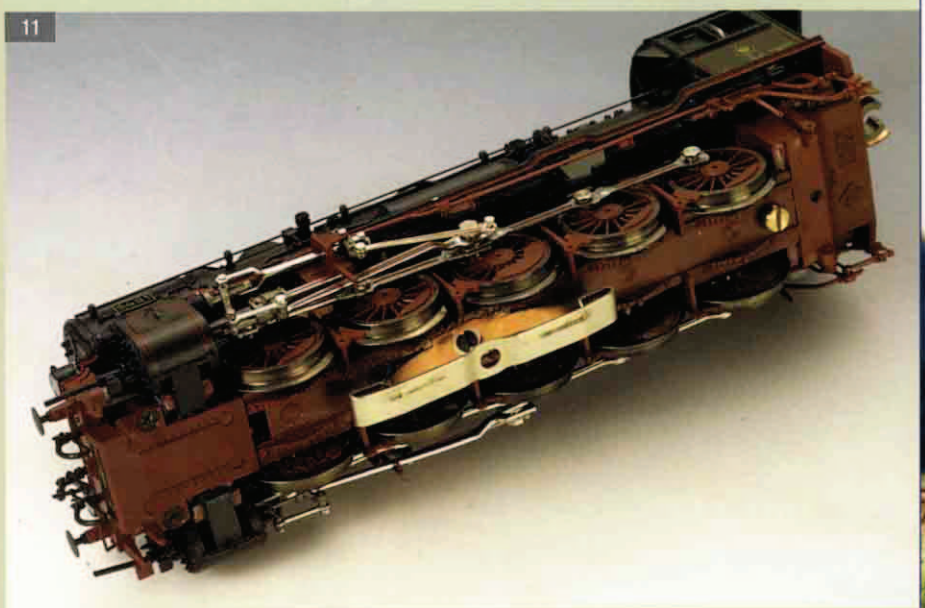


9. In den Metallblock des Fahrwerks wird anschließend – nach Entfernen der Achsen – mit einem Gewindeschleifer ein Aufnahmeloch zur Schleiferbefestigung gebohrt.



10. Die Kabel des Umschalters werden an Leiterplatte und elektrische Verbindung zum Tender angelötet.

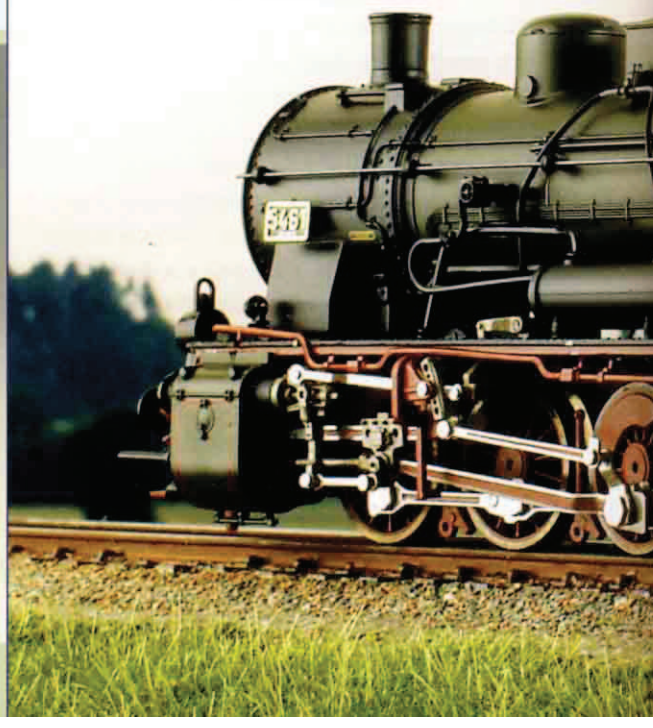
11. Hat der Schleifer anschließend seinen Platz unter der Lok gefunden, ist der Umbau bereits abgeschlossen. Am Tender sind in diesem Fall keine Umbauten nötig.



Anbau des Schleifers

Nun wenden wir uns dem Fahrwerk zu. Hier soll der Schleifer, wir haben uns für einen der sehr flach bauenden Fleischmann-Schleifer (# 692008) entschieden, untergebaut werden. Dazu muss die Bodenplatte soweit bearbeitet werden, dass der Schleifer zwischen die angedeuteten Federpakete passt. Mit einer Minibohrmaschine ist das schnell erledigt. Mit der aufgesetzten Bodenplatte, aber tunlichst ohne Radsätze, bohren wir nun zwischen der zweiten und der dritten Achse in der Mitte der Loklängsachse ein 1,6 mm großes Loch. Die Bohrung kann bis tief in den Rahmen hinein reichen. In der Bodenplatte wird diese Bohrung später auf 2,1 mm erweitert. Im Rahmen dagegen bekommt sie mittels Gewindeschneider ein M2-Gewinde verpasst. Nachdem alle Bohrspäne gründlich entfernt wurden, kann der Rahmen mit den Radsätzen wieder montiert werden. Auf der Leiterplatte muss nun nur noch die Masseverbindung von den Fahrstromkontakten getrennt werden. Da der Fleischmann-Schleifer eine Trägerplatte aus Metall aufweist, können wir nun über den Rest der abgetrennten Leiterbahn den Kontakt zum Schleifer herstellen.

Auf den separaten Anschluss der Beleuchtung kann man als Analogfahrer verzichten. Da die Beleuchtung einseitig mit der Masse verbunden ist, muss nur die Diode entfernt werden. Der Digitalfahrer hingegen wird die Lampe an den Decoder anschließen. Die beiden Eingangskabel des Umschalters können nun auf die Leiterplatte im Lokrahmen gelötet werden. Dabei werden gleichzeitig der linke und rechte Radstromkontakt verbunden. Die Ausgangskabel werden an die Kupplungsdeichsel angelötet. Hier ist Vorsicht beim Löten geboten, um das Kunststoffteil nicht zu verschmoren.



Anpassen des Tenders

Wenden wir uns nun dem Tender zu. Nach seiner Zerlegung stellen wir fest, dass der Motor lediglich mit den Kontakten zur Kupplung verbunden ist. Ein Kontakt zur Schiene, der ja stören würde, da der Motor nur noch mit dem Umschalter respektive dem Decoder verbunden sein darf, existiert nicht. Die Beleuchtung ist über eine Diode mit dem Motor parallel geschaltet. Für den Analogbetrieb muss am Tender also gar nichts geändert werden!

Der Digitalfahrer steht nun aber vor der Wahl: Wenn er die Beleuchtung so belässt, wird auch in Zukunft das Licht bei Rückwärtsfahrt in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit leuchten. Soll die Beleuchtung digital schaltbar werden, muss man sie auftrennen. Zwischen Lok und Tender wird dafür eine separate Steckverbindung geschaffen. Hierzu bieten sich die kleinen Bauteile von Brawa (# 3091) oder Weinert (#2122) an, über die eine Verbindung zum Beleuchtungsausgang des Decoders hergestellt wird.

Probefahrt und Anlageneinsatz

Nach der kompletten Montage steht unsere preußische G 10 nun zur Probefahrt bereit. Da an den Radsätzen nichts geändert wurde, sollten wir ihr auch möglichst nur Gleise der neueren Generation, also C-Gleise, zumuten. Auf älteren Gleisen könnte es aufgrund der geringen Spurkranzhöhe bei einigen Gleiskonfigurationen zu Problemen kommen. Auch den kleinsten Radius mögen Dampflokomotiven mit fünf Achsen nicht wirklich gerne.

Berücksichtigen wir dies, ist unser Fuhrpark um ein attraktives Modell reicher.

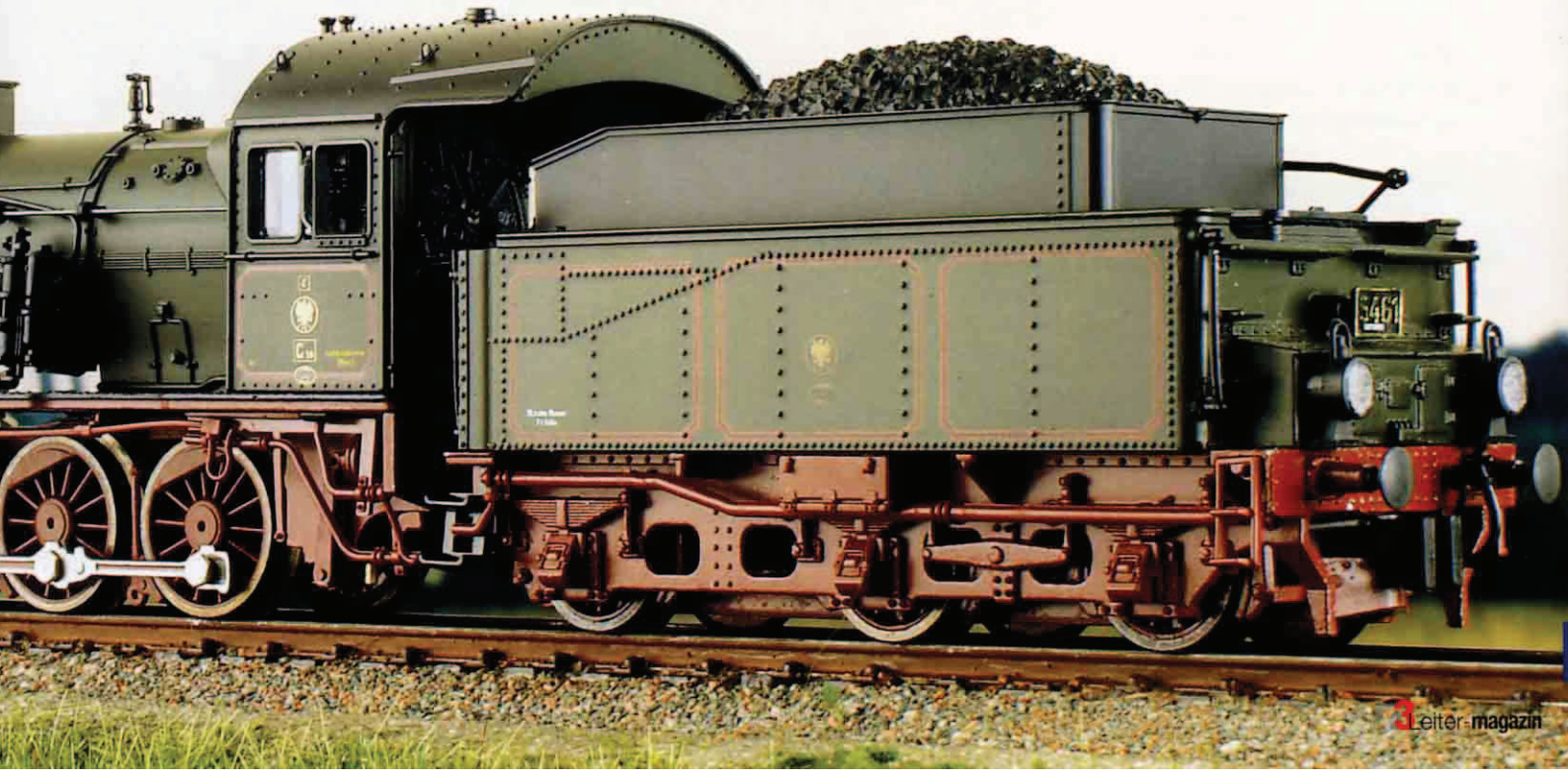
Wolfgang Hader

Gewindeschneider

Nicht unbedingt zur üblichen Grundausrüstung einer Modellbahnwerkstatt gehört der benötigte M2-Gewindeschneider. Seine Anschaffung lohnt sich aber durchaus, da man ihn auch noch für andere Zwecke nutzen kann. Bei sorgsamem Umgang ist die Lebensdauer fast unbegrenzt, womit sich der Kaufpreis schnell relativiert.



Nach einem Funktionstest kann die Roco-Lok in den Betriebseinsatz auf der analogen Wechselstromanlage gehen. Fotos Oliver Strüber



In Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken sind die eingeschotterten Gleise für Rangierer, Lokpersonal und andere Bahnmitarbeiter aufgrund ihrer unterschiedlichen Schotterbetthöhe beim Laufen ein Hindernis. Daher werden die Gleiszwischenräume mit Kies, Splitt oder groben Sand aufgefüllt. Anlagenbesitzer mit dem C-Gleis von Märklin sollten diesem Beispiel der Vorbildtreue wegen folgen. Auch die typischen Laderampen können individuell erstellt werden.

Im G

Märklins C-Gl



Früher herrschte reger Betrieb in den zahlreichen kleinen Güterbahnhöfen. Die Güter wurden an verschiedenen Stellen, wie z. B. an den Güterschuppen, der Ladestraße oder der Laderampe verladen. Beim Bau einer Modellbahnanlage sollten diese Güterumschlagstellen also berücksichtigt werden, da sie nicht nur optisch, sondern auch spielerisch eine Bereicherung sind – wenn nicht sogar der betriebliche Mittelpunkt einer Modellbahn überhaupt. Erst durch die Vielzahl der Rangierbewegungen wird das Hobby Modellbahn richtig lebendig.

Güterumschlag

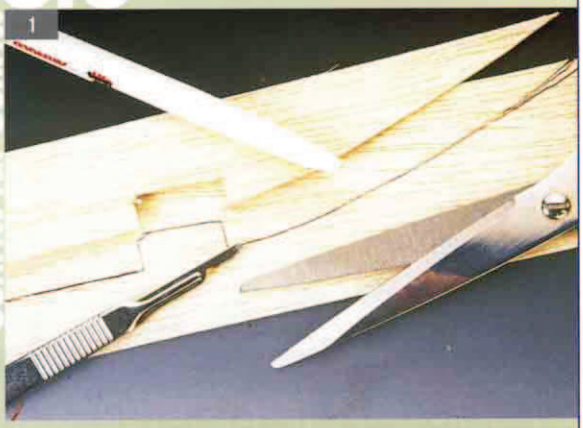
Die Zubehörindustrie bietet verschiedene Güterschuppen, Laderampen und -straßen an. Aber manchmal sind die angebotenen Bauteile für den ausgewählten Anlagenbereich entweder der Menge wegen zu kostspielig oder sie passen in Form und Größe nicht so richtig zu der selbst konzipierten Güterumschlaganlage. Erst durch den Selbstbau erzielt man eine individuell passende Lösung. Die dafür benötigten Materialien erhält man in vielen Baumärkten oder Bastelgeschäften.

Die Selbstanfertigung einer Ladestraße ist bei nur geringen Kosten und einer etwas geübten Bastlerhand sehr leicht zu bewerkstelligen. Als Ausgangsmaterial dienen Balsaholzplatten mit einer Dicke von 2 mm. Sie werden nach dem Verlegen der Märklin C-Gleise für die Gleiszwischenräume und als eigentliche Ladestraße passend vor Ort mit einem scharfen Bastelmesser zugeschnitten. Anschließend bestreicht man die Unterseite mit Holzleim und klebt sie auf die Anlage. Gleichmäßig verteilte Gewichte verhindern, dass sich die dünnen Leistchen wölben und erhöhen die Klebekraft durch ihren Anpressdruck zusätzlich. Nach dem Trocknen des Leims überzieht der Modellbahner die Oberfläche der Holzmaserung mit einer dünnflüssigen Fugenspachtelmasse, auch Fugenfüller genannt, und verfüllt die schmalen Spalten an der Gleiskante der Ladestraße sowie die

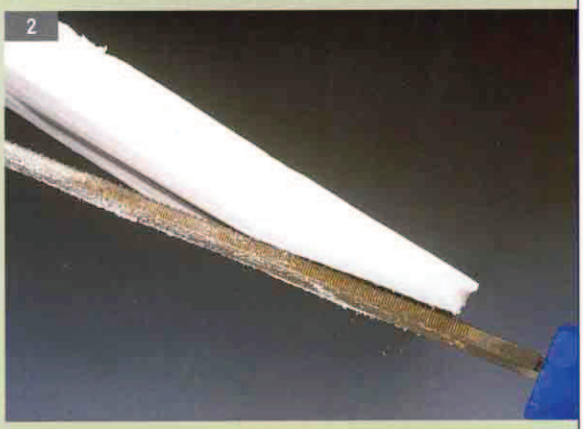
üterbahnhof

s in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken

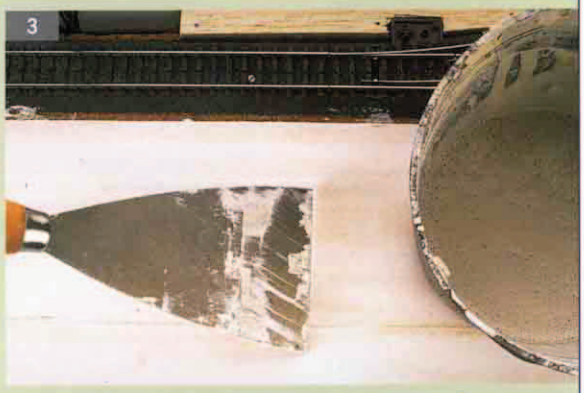




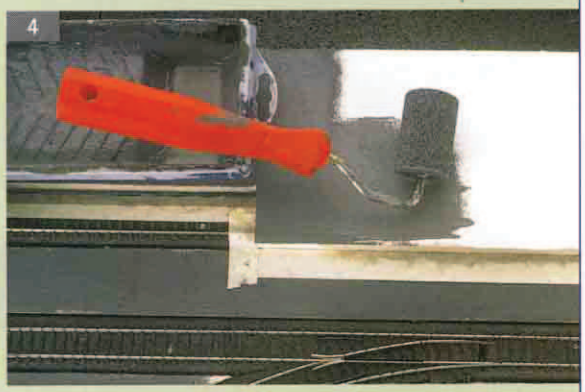
1. Aus dünnem Balsaholz lassen sich die Zwischenräume der C-Gleise auffüttern.



2. Styrodur ist ein leicht zu verarbeitendes Material. Bahnsteige und Laderampen können damit nachgebildet werden.



3. Die raue Oberfläche der zukünftigen Laderampe verschließt man mit einem Ponal-Gips-Gemisch.



4. Die mit Fugenfüller verschlossene Oberfläche der Rampe erhält einen Anstrich mit Asphaltfarbe. Später erzielt man durch Schleifen eine melierte Oberfläche ähnlich einer Teerstraße.



5. Die Rampenkante bekommt nun ihren betongrauen Anstrich.



Balsaholz-Stoßkanten. Nach dem Aushärten des gipsähnlichen Überzuges wird das überschüssige Material mit Schmirgelpapier abgetragen und die Oberfläche damit geglättet. Danach trägt man mit einem kleinen Farbroller aus Schaumstoff eine aus schwarzer, weißer und brauner Abtönfarbe selbst zusammengemischte, dem Asphalt ähnlich aussehende Farbe gleichmäßig auf. Wer sich die Farbmischung nicht selbst zutraut, kann beim Modellbahnhändler beispielsweise von Heki oder Faller fertige Farbmischungen erwerben.

Ein wirklich realistisch aussehender Straßenbelag entsteht jedoch erst durch das Anschleifen der inzwischen getrockneten Farbe. Hierfür eignet sich feinstes Schmirgelpapier, das um ein Holzbrettchen gewickelt wird, oder aber ein Schleifschwamm.

Geschliffen wird nur ganz leicht und möglichst in kreisenden Bewegungen. Auch sollte die Oberfläche nicht nass bearbeitet werden, da sonst zuviel Farbe abgetragen wird und die wasserlösliche Farbe verschmieren kann.

Für den Bau einer kombinierten Kopf-Seitenrampe gibt es verschiedene Möglichkeiten: Entweder fertigt man sie komplett aus passend dickem Holz oder aus dem leicht zu bearbeitenden Styrodur. Das im Hausbau für die Kellerwanddämmung verwendete Material ist als Plattenware in Bündeln in den meisten Baufachmärkten erhältlich.

Nachdem die Maße der Rampe festgelegt worden sind, schneidet man aus einer 20 mm dicken Platte die groben Konturen mit einem Bastelmesser aus. Mit einer Raspel wird anschließend die schräge Auffahrt zur Rampe geformt. Dabei sollte man darauf achten, dass sie nicht zu steil ausfällt und oben und unten leicht ausgerundet wird. Danach werden die angefertigten Styrodurplatten mit Holzleim aufgeklebt und so lange beschwert, bis der Leim abgebunden hat. Die dabei entstehenden Fugen und Uneben-



heiten werden wieder mit Fugenmasse ausgeglichen und glattgeschliffen. Der anschließende Anstrich mit der selbstgemischten Asphaltfarbe sowie das nochmalige Nachschleifen lassen eine Oberfläche, die der einer Vorbild-Ladestraße gleicht, entstehen.

Bahnhofsbereich

Der tiefe Zwischenraum, den die C-Gleis-Böschung zwischen den Gleisen bildet, sollte im Bahnhofsbereich auf Schwellenniveau aufgefüttert werden. Als Basismaterial eignet sich erneut Balsaholz. Es wird zusätzlich nach dem Verkleben mit dunkelgrauer Farbe bestrichen, sofern später ein grauer Sand die Oberfläche verschließt. Die natürlich sichtbaren Fugen und die Balsaholzoberfläche werden später mit Sand aufgefüllt und so kaschiert. Ideal ist eine Spachtelmasse, die aus feinem Vogelsand, verdünntem Holzleim und passender Abtönfarbe zusammengemischt wird. Den recht zähen Brei verstreicht man mit einem Spachtel. Auf die noch feuchte Oberfläche kann weiteres Drainagematerial aufgestreut werden, so dass eine leicht uneinheitliche Oberfläche entsteht. Durch das Glattdrücken mit dem Spachtel erhält man die gewünschte ebene Oberfläche auf C-Gleis-Schwellenniveau.

Schlussgestaltung

Der Gleisbereich an einer Ladestraße oder Laderampe unterscheidet sich von dem an der freien Strecke durch vielfältigen Schmutz sowie Bewuchs aus Wildgräsern und kleinsten Büschen. Im Sortiment verschiedener Zubehörhersteller findet man das passende Begrünungsmaterial, das mit Kleber oder Leim-Wasser-Gemisch auf und neben die entsprechenden Gleisbereiche aufgebracht werden kann. Mit einigen Figuren und typischen Arbeitsgeräten nachgestellte Szenen beleben schließlich das C-Gleis-Umfeld im Bahnhof und Bahnbetriebswerk.

Markus Tiedtke



Bild in der Mitte. Schotter und Unkraut finden sich zwischen den Gleisen einer Lokabstellgruppe im Bahnbetriebswerk.

6. Mit einem Schleifschwamm bearbeitet man die leicht raue Asphaltdecke. Das Hellgrau des Fugenspachtels wird teilweise sichtbar; eine leicht scheckige Oberfläche entsteht.



7. Das zwischen die Gleise geklebte Balsaholz wird dunkelgrau angestrichen.



8. Vogelsand, graue Abtönfarbe und etwas verdünnter Weißleim bilden eine modellierbare Masse.

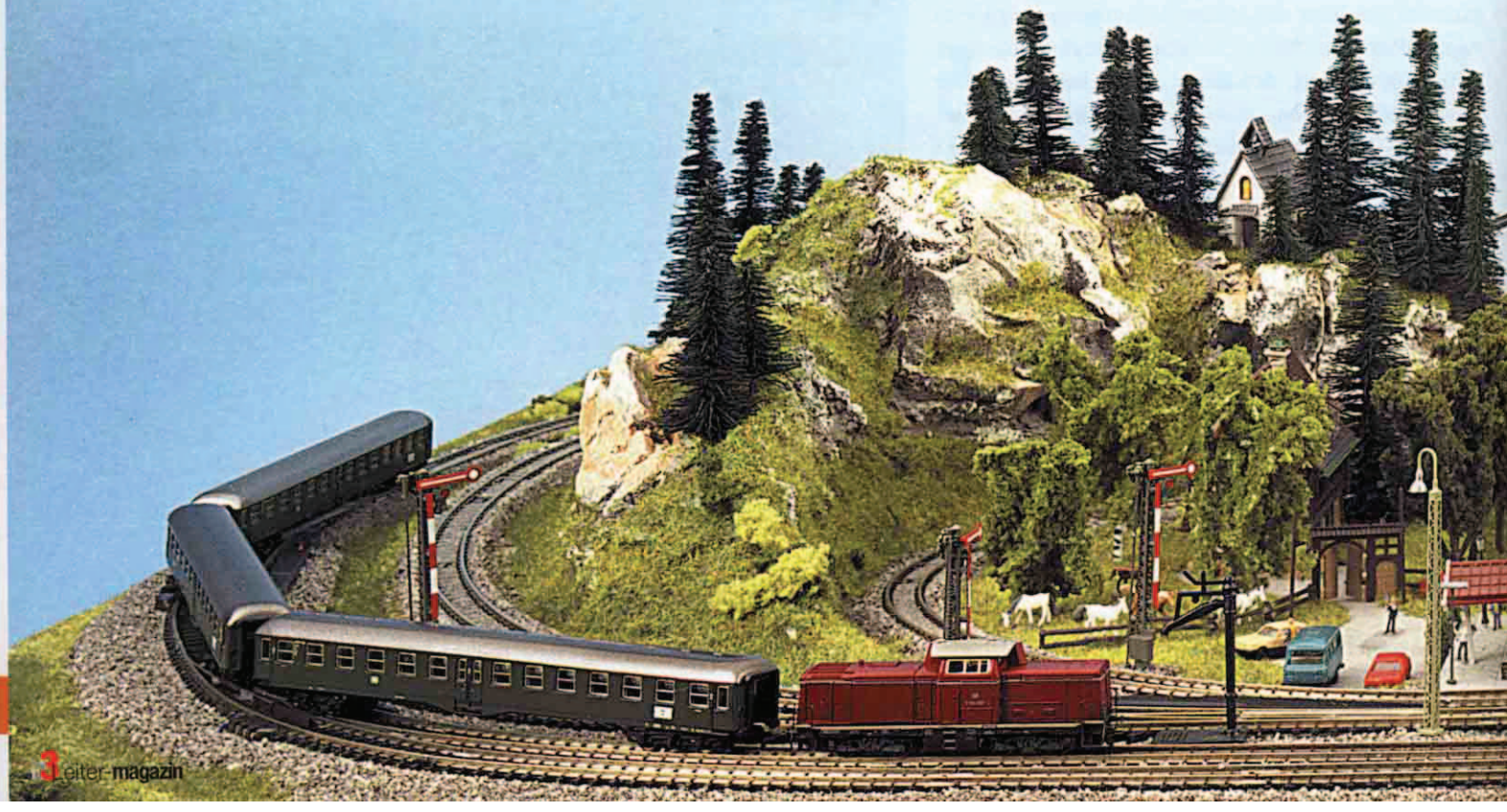
9. Mit einem schmalen Spachtel trägt man den Sandbrei zwischen den C-Gleisen dünn auf und glättet die Oberfläche sorgfältig.





Gerade jetzt, wo die Tage kürzer werden und die dunklen Stunden zunehmen, haben die meisten Modellbahner wieder mehr Zeit für ihr Hobby. Mit Erschrecken müssen viele aber dann feststellen, wie weit das Jahr letzten Endes dann doch schon wieder fortgeschritten ist. Der Wunsch, zu Weihnachten mit einer neuen „kleinen" Anlage spielen zu können, scheint schon nicht mehr realisierbar. Doch es gilt jetzt nicht zu verzagen, denn es gibt eine preiswerte, platzsparende und vor allem schnelle Alternative zum kompletten Selbstbau:

Ganze 80 x 60 cm, mehr Platz benötigt man nicht, um eine reizvolle kleine Modellbahnanlage in der Spurweite Z mit einem Zwei-Zug-Betrieb zu bauen. Nur ein verlängertes Wochenende, einen Kurzurlaub oder die bevorstehenden Weihnachtstage müssten Sie für den Bau der Anlage investieren, wenn Sie dabei auf das Struktur-Hartschaumgelände aus dem NOCH-Programm zurückgreifen.



Zwei Wege – ein Ziel

Anspruchsvolle, leicht zu bauende (Weihnachts-)Z-Kleinanlage

Den richtigen Spaß am Modellbahnbau hat man erst dann, wenn man zur Tat schreitet und selbst Hand anlegt. Das darf jedoch nicht bedeuten, dass man zunächst einen Handwerksberuf erlernen und über eine voll eingerichtete Werkstatt verfügen muss. Verblüffend einfach, realistisch und schnell kann man – egal ob als Fortgeschrittener oder Anfänger - den Modell-Landschaftsbau mit dem NOCH TERRA-FORM System realisieren.

Das Ganze ist ohne viel Werkzeug und ohne anfallenden Schmutz zu bewerkstelligen, einfach so im Wohnzimmer. Als Einsteiger wählt man am günstigsten das TERRA-FORM Basis-Set. Es enthält außer dem Panzer-Karton alles, was man für den Bau des Landschafts-Grundgerüstes benötigt. An Werkzeug sind lediglich verschiedene Pinsel, ein Bastelmesser und, ganz wichtig, eine Heißklebepistole erforderlich.

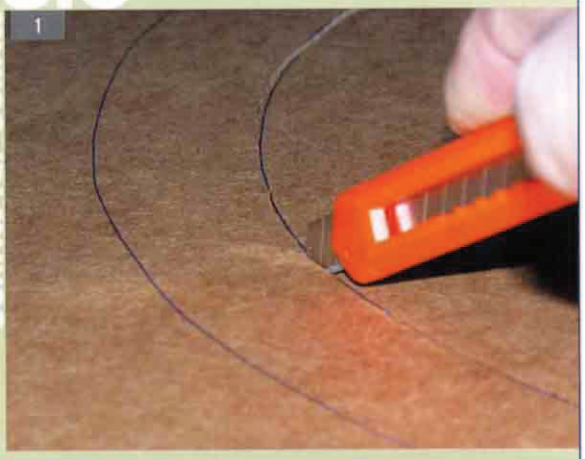
Genug der Vorrede, beginnen wir mit der Arbeit: Zuerst werden zwei Panzerkartonstücke mit den langen Seiten aneinander gelegt und mit Klebeband verbunden. Im nächsten Schritt – und so beginnen alle Modellbahnmärchen – legt man die Gleise auf den Panzerkarton und zeichnet deren Verlauf an. Nun tritt erstmals das Bastelmesser in Aktion, mit dem die Trassen entlang der Gleislage ausgeschnitten werden.



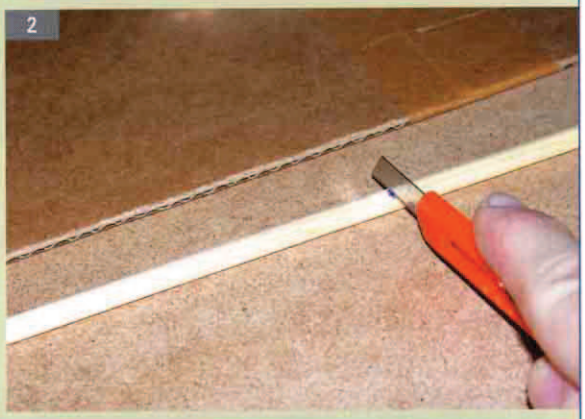
Das Basis-Set TERRA-FORM aus dem NOCH-Programm beinhaltet bereits alles das, was man zum Geländebau benötigt.

Die schnell und einfach aufgebaute Anlage fasziniert auf den ersten Blick mit ihrer guten Wirkung. Kaum zu glauben, dass zu ihrem Bau nur ein verlängertes Wochenende nötig ist.

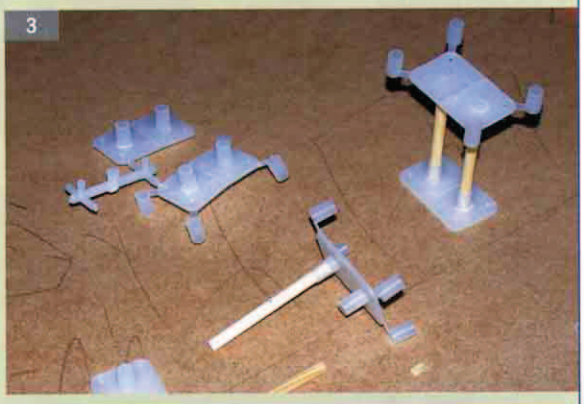




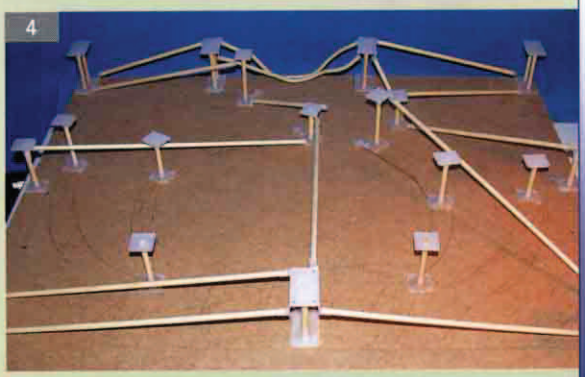
1. Nur ein Bastelmesser wird zum Ausschneiden der Trassen benötigt.



2. Zum Kürzen werden die Holzstreben einfach mit leichtem Druck unter dem Bastelmesser hin- und hergerollt.



3. Anschließend verbindet man die Pfeiler- und Standplatten durch die Holzstreben.



4. Alle Stützen und Pfeiler sind aufgeklebt.



5. Schritt für Schritt nimmt die Anlage Gestalt an.

Als nächstes legt man das Niveau der Bahnhofsebene fest. Hier sind mindestens 6 cm Höhe notwendig, da im Bereich der Burg Lichtenstein (Noch # 43950) eine nicht niveaugleiche Schienenkreuzung eingeplant ist. Die im Set enthaltenen Holzstreben werden daher auf die entsprechenden Längen zugeschnitten. Dies geschieht ganz einfach durch Rollen der Holzstreben unter dem Bastelmesser. Die so eingekerbte Holzstrebe wird durch Hin- und Herbiegen im Bereich der Kerbe abgebrochen.

Die auf diese Weise so vorbereiteten Stücke der Holzstreben steckt man danach auf die Kunststoff-Pfeiler- und Standplatten auf.

Die Landschaft wächst

Da auf der Grundplatte zuvor die Lage der Trassen eingezeichnet wurde, können nun die TERRA-FORM Pfeilerplatten leicht an den entsprechenden Stellen mit der Heißklebepistole aufgeklebt werden. Im Bereich der Bogenbrücke sollte man flexible Streben einsetzen, um so besser das Tal und den Landschaftseinschnitt gestalten zu können.

Nachdem das Gelände seine Grundform erhalten hat, kann die Landschaft nun individuell nach den eigenen Wünschen gestaltet und so der Landschaftscharakter bestimmt werden. Ein Universalrezept kann und darf es nicht geben. Etwas falsch zu machen ist unmöglich, schließlich entscheidet der eigene Geschmack.

Im nächsten Arbeitsgang klebt man die Panzerkarton-Trassen auf die Stützen.

Auf das Landschafts-Grundgerüst werden nun im Anschluss jeweils kleine Stücke Geländekrepp mit der Heißklebepistole aufgeklebt. Aber Achtung, der Schmelzkleber ist sehr heiß und es besteht Verbrennungsgefahr. Deshalb sollte der mit Heißkleber bestrichene Gelände-Krepp nur mit einer Holzstrebe oder einem kleinem Stück Panzerkarton angedrückt werden.

Je weiter diese gestalterische Arbeit fortgeschritten ist, desto deutlicher sind jetzt schon Landschaft, Geländeeinschnitte und Berge als solche zu erkennen.



Felsengestaltung

Dennoch gibt es noch einiges an der Ausgestaltung zu tun: Eine richtige Gebirgslandschaft benötigt zum Beispiel Felsen. Zu ihrer Nachbildung gibt es natürlich viele Möglichkeiten. Hier soll aber nur eine Methode vorgestellt werden, die ganz einfach zu realisieren ist und zu einer sehr realistischen Wirkung führt. Dem Ziel eines schnellen und gut wirkenden Landschaftsbaus kommen die Felsen aus der Struktur-Hartschaum-Serie, ebenfalls von Noch, sehr entgegen. Sie gibt es in großer Auswahl als Einzelfelsen, größere Felsstücke und Felsplatten. In diesem Fall wählen wir die Struktur-Felsstücke (# 58446). Geliefert werden sie auf einer Trägerplatte, von der sie sich ganz einfach mit dem Bastelmesser lösen lassen.

Schnell sind geeignete Stellen in der Landschaft gefunden, die Felsstücke der Landschaftskontur angepasst und mit Schmelzkleber festgeklebt.

Damit es nicht zu einem ungewollten Erdrutsch oder Felssturz kommt, müssen die Felsen mit NOCH-Felsspachtelmasse einmodelliert werden. Hierzu bedient man sich am besten eines schmalen Borstenpinsels.

Auch auf einer Modell-Landschaft ist das Leben bunt, auf unserer jedoch noch nicht, deshalb muss Farbe her. Sehr gut eignen sich hierfür Acrylfarben, wie sie beispielsweise NOCH als Streich- und Sprayfarben anbietet. Damit lässt sich die Grundfarbe der Landschaft anlegen.

Die Felsen sind werkseitig schon so realistisch gestaltet, dass sie grundsätzlich keiner farblichen Behandlung mehr bedürfen. Wer jedoch will, kann auch hier selbst noch Hand anlegen und den Felsstücken zu noch mehr Struktur verhelfen. Dazu werden sie zunächst von schräg unten mit mattschwarzer Acrylfarbe besprüht, anschließend noch einmal senkrecht mit grauer Acrylfarbe. Um die plastische Wirkung der Felsen weiter zu erhöhen, folgt von schräg oben zusätzlich eine weiße Farbschicht. Die Felskanten und -spitzen werden schließlich noch mit einem möglichst harten und trockenen Pinsel, an dem sich etwas weiße Farbe befindet, in einer Richtung regelrecht abgebürstet. Das hiermit zu erzielende Resultat ist in seiner realistischen Wirkung wirklich verblüffend.





6. Das gesamte Geländegerüst wird nach und nach mit NOCH-Geländekrepp verkleidet.



7. Schon fertig: der TERRA-FORM-Landschaftsrohbau.



8. Für den schnellen Anlagenbau hervorragend geeignet sind die Felsen aus Struktur-Schaum von Noch.



9. Auf dem Landschaftsgrundgerüst werden die Felsstücke festgeklebt.
Beim Einmodellieren der Felsen in die Landschaft kommt NOCH-Spachtelmasse zum Einsatz.



10. Mit Acrylfarben wird die Anlage farblich gestaltet.



11. Die MÖSSMER-Gleisbettung passt hervorragend zu den Z-Schienen. Nachträgliches Einschottern entfällt.



12. Die Modell-Leuchten von Viessmann mit ihrem Patent-Steckfuß werden eingebaut.

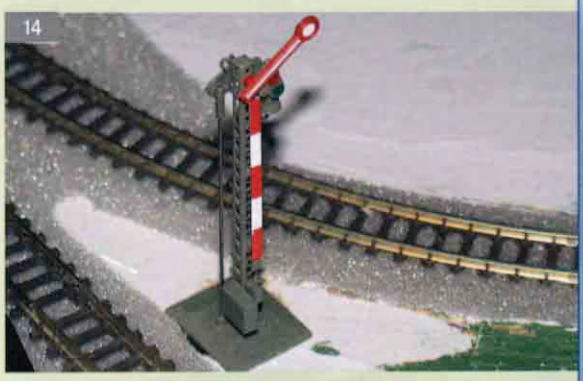
NOCH: 2-in-1-DVD

Den kompletten Aufbau der H0-Landschaftsanlage „Via Mala" mitsamt vielen Berichten rund um den Bau stellt die neue DVD (UVP 9,95€) aus dem Hause NOCH in einem 60-minütigen Film ausführlich vor. Hinzu kommen alle Gleispläne für die hauseigenen Fertiggelände und viele Bastelanleitungen als PDF zum Ausdrucken, eine Diashow mit Modellbahn-Impressionen sowie der komplette Produktkatalog der Wangener.





13 & 14. Für den Einbau der Viessmann-Formsignale wird nur ein Loch mit einem Durchmesser von 13 mm benötigt.





15. Sehr einfach ist das Begrünen mit dem Grasmaster von NOCH.

Gleisverlegung

Auch das Verlegen der miniclub-Gleise ist einfach. Empfehlenswert ist es, sie mit der MÖSSMER-Gleisbettung zu verlegen. Sie passt nicht nur auch farblich hervorragend zu den Gleisen, sondern wirkt auch noch recht vorbildgetreu. Gleichzeitig spart man bei ihrer Verwendung viel Zeit, entfällt doch so das sonst nötige Einschottern der Gleise. Die Gleise können zusammen mit der MÖSSMER-Bettung mit den zugehörigen Gleisnägeln auf den Trassenbrettern befestigt werden, auch das Aufkleben mit Weißleim ist möglich.

Technische Ausstattung

Wenn es anfängt, dunkel zu werden, weiß man auch auf der Modellbahnanlage Beleuchtung zu schätzen. In unserem Beispiel wurden zur Illuminierung der Szenerie Viessmann Modell-Leuchten eingebaut. Diese bieten mit ihrem Patentsteckfuß den Vorteil einer schnellen Montage. Hierzu wird der Panzerkarton einfach mit einem spitzen Gegenstand, zum Beispiel einem Nagel, durchstochen und anschließend der Patentsteckfuß der Lampe in das Loch hineingesteckt.

Hiernach können die Signale eingebaut werden. Die Wahl fiel auf Formsignale, ebenfalls aus dem Hause Viessmann. Zu deren Einbau wird ein 13 mm großes Loch benötigt, welches sich leicht mit dem Bastelmesser in den Panzerkarton schneiden lässt. Nun braucht das Signal nur noch eingesteckt, mit der Arretierung befestigt und angeschlossen zu werden. Schon ist auch dieser Arbeitsschritt fertig.



Begrünung

Technisch ist die Anlage nun soweit fertig und es kann mit der Ausgestaltung begonnen werden. Zum Begrünen eignet sich ideal der neue NOCH-Grasmaster.

Sollte dieses praktische Gerät nicht zur Verfügung stehen, kann auch die Gras-Spritzdose (z. B. NOCH # 08100) zur Anwendung kommen. Mit den verschiedensten Flockagen und Foliagen lassen sich die Grünflächen Ihrer Anlage lebendig gestalten.

Es folgt nun noch die Baumpflanzaktion. Auch hierbei sollte der eigene Geschmack wieder über die Wahl der Büsche und Bäume entscheiden.

Auch die Gebäude werden jetzt an den dafür vorgesehen Stellen platziert und den Straßen, Plätzen und Wegen mit Autos und Figuren das nötige Leben eingehaucht.

Schon kann der Spielspaß in einer weitestgehend realistischen Landschaft beginnen.

Fritz-Joachim Hüther

Info:

Wer mehr über den Modell-Landschaftsbau mit diesen Materialien erfahren möchte, dem sei die DVD # 71061 aus dem NOCH-Programm empfohlen. Für Rückfragen zum Anlagenbau steht Ihnen auch der Autor gern unter Tel. 06422-859678 zur Verfügung.



Links. Struktur-Hartschaumanlage im Anlieferungszustand mit zur Probe verlegten Gleisen und Brücken.

Unten. Fertige Anlage

Noch schneller zum Ziel

Sollte die beschriebene Bauweise noch zu umständlich und zu langwierig erscheinen, kann man auch noch schneller zum Ziel gelangen: Die Struktur-Hartschaum-Anlage „Tessin" von NOCH ist als Fertiganlage konzipiert und bereits komplett begrünt und fertig farblich behandelt. Sie brauchen nur noch Gleise zu verlegen, Signale und Lampen zu installieren und für den entsprechenden Baumbewuchs zu sorgen. Schneller geht es nicht. Der Bau der Anlage ist bequem an einem Wochenende zu schaffen.







Sie sammeln interessante Modellbahnfahrzeuge? Die schönen Modelle nur steril in der Vitrine zu präsentieren gefällt Ihnen nicht? Leider reicht aber auch der Platz für eine eigene Anlage nicht aus? Die Lösung könnte in etwa so ausfallen, wie sie Christian Meester von der Modellbahngruppe P.A.J. Modelbouw für sich gewählt hat: Ein kleines schmales Diorama mit einem Stück Strecke, das gerade genug Platz für eine Lok, ein, zwei Wagen und ein wenig Landschaft drumherum lässt.

Die Vorteile dieser Präsentationsidee liegen auf der Hand: Die realistisch gealterte Lok – in diesem Falle das grüne Schweizer Krokodil Be 6/8 II von Märklin in Spur 1 – kann in einer harmonisch dazu passenden Umgebung von allen Seiten ausgiebig bewundert werden. Vor Staubeinflüssen ist das Ganze durch die luftdicht schließende Plexiglashaube geschützt.

Schweiz-Partie

Ein kleines Diorama für die Spur 1

Oben. Unglaublich, aber wahr: Das gesamte Schaustück ist gerade einmal 50 cm breit.

Poster rechts. Vor passendem Hintergrund fotografiert macht das Schweizer Krokodil auf seinem Landschaftsschaustück eine hervorragende Figur.

Unten. Wuchtig und gleichzeitig auch dynamisch rollt das Krokodil über den Wegübergang.

Passend zur Größe seines Schaukastens wählte Christian Meester selbstverständlich keine Hochgebirgs-Alpenbahn, sondern eher die flacheren Regionen der Schweiz. Ein kleiner Bahnübergang als Mittelpunkt, die typische Schweizer Oberleitung und ein Stück Straße runden die Gesamtszenerie wirkungsvoll ab. Gleichzeitig geben sie der Echse auf Schienen den ihr gebührenden Rahmen.

Der eng umrissene Landschaftsausschnitt verlangt dem jeweiligen Erbauer nicht allzu viele modellbauerische Fähigkeiten ab, dafür kann er seiner Fantasie bei der Detailgestaltung freien Lauf und das kleine Schaustück zu einem optischen Juwel gedeihen lassen. Hierzu gehört nicht nur der kleine selbstgebaute Zaun aus Holz und Draht, sondern auch die perfekte, farblich aufeinander abgestimmte Auswahl aller Landschaftsbaumaterialien.

Das fertige Schaustück regt so immer wieder zu erneutem Betrachten an und lässt die Fahrzeuge je nach Blickwinkel jedes Mal aufs Neue in einem anderen, reizvollen Licht erscheinen.

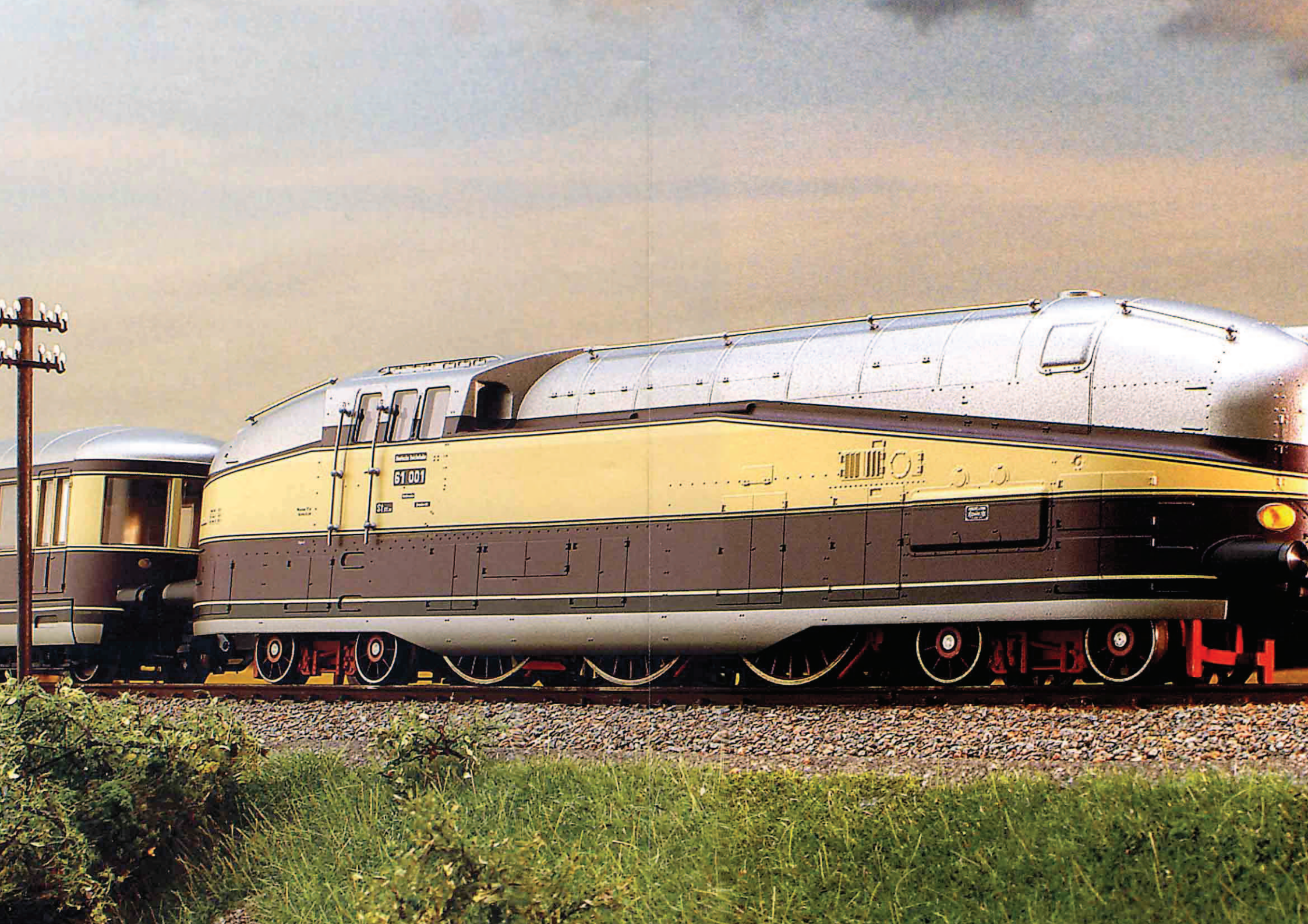
Eine Alternative also zur normalen Vitrinensammlung – vielleicht demnächst auch für ihren Schreibtisch?

Oliver Strüber

Fotos: Markus Tiedtke


13256
13256

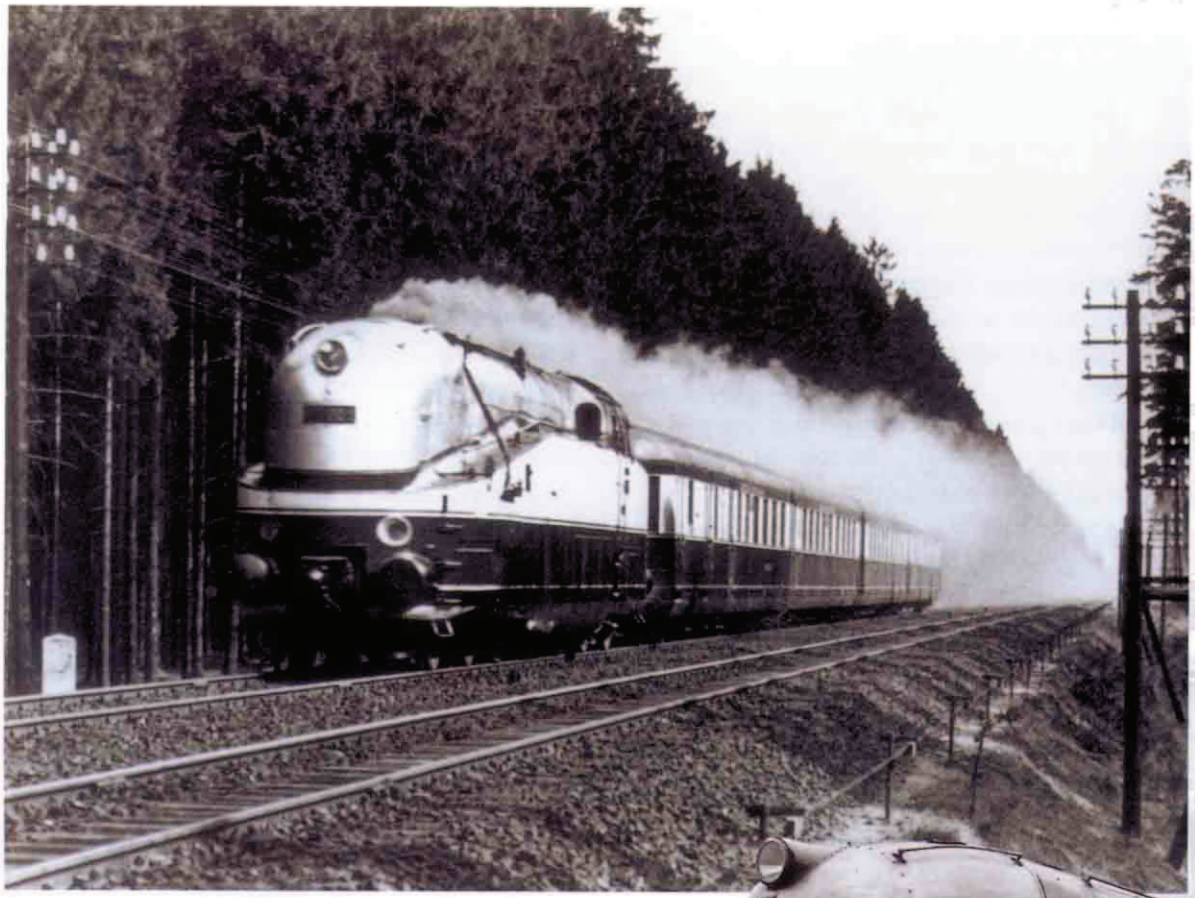
89731


61 001

In Schale geworfen

Der Henschel-Wegmann-Zug im Vorbild und Modell

Als Insider-Modell für das Jahr 2005 präsentierte Märklin auf der Spielwarenmesse in Nürnberg das Modell des Henschel-Wegmann-Zuges samt seiner interessanten stromlinienverkleideten Dampflok 61 001 in den Spurweiten H0 (# 26610; UVP 589,00 €) und Z (# 81436; UVP 339,00 €). Die Auslieferung der H0-Garnitur gibt Anlass zum Rückblick auf die große Zeit des dampfgeführten Schnellverkehrs auf der Schiene.



Links. In voller Fahrt preschte der Henschel-Wegmann-Zug mit der 61 001 durch die Flachland-Abschnitte zwischen Berlin und Dresden. Aufnahme: Fotoarchiv Pressestelle der DRG, Slg. O. Strüber

Poster. Wuchtig und gleichzeitig dynamisch wirkt der Henschel-Wegmann-Zug auch als Märklin-Modell.

Unten. Unter der Fabriknummer 22500 lieferte Henschel 1935 die bullige 61 001 als Zuglok für den Henschel-Wegmann-Zug ab. Carl Bellingrodt fotografierte am 2. Juni 1936. Aufnahme: Slg. H. Brinker



Dampfgeführter Schnellverkehr

Ab Mai 1933 konnte die Deutsche Reichsbahn mit ihrem „Fliegenden Hamburger" VT 877 a/b zwischen Berlin und Hamburg großartige, werbewirksame Erfolge feiern (*vgl. Heft 1/05*). Die diesbezüglichen Vorschusslorbeeren spornten die Verantwortlichen in den Chefetagen der deutschen Lokomotivindustrie an, zu beweisen, dass die vom Schnelltriebwagen erwarteten Leistungen auch mit dampfbespannten Zügen erreicht werden könnten.

Bereits im Frühjahr 1933 unterbreiteten Vertreter der in Kassel ansässigen Firmen Henschel und



Im Digitalbetrieb lässt sich das dritte Stirnlicht als für die Epoche II typisches Zugbegegnungslicht digital zuschalten.

Der Henschel-Wegmann-Zug in seinem angestammten Revier: D 54 bei der Einfahrt in Dresden Hbf am 31.05.1936. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. H. Brinker

Wegmann dem Generaldirektor der Reichsbahn, Julius Dorpmüller, eine Studie für einen von einer Dampflok bespannten Schnellzug, der in der Lage sein sollte – ähnlich wie der Schnelltriebwagen – planmäßig 160 km/h zu erreichen. Ganz bewusst wollte man hiermit ein Gegenstück zum geplanten Schnellverkehr mit den „Fliegenden Zügen" platzieren und die Fähigkeiten der deutschen (Dampf-) Lokomotivindustrie gegenüber der Konkurrenz aus dem Dieselmotorenbau herausstellen. Nach Überarbeitung der ersten Entwürfe erteilte die Reichsbahn im August 1934 den Auftrag zum Bau einer stromlinienverkleideten Tenderlokomotive (Henschel) sowie eines darauf abgestimmten Vier-Wagen-Zuges mit abgerundeten Endabteilen an beiden Enden der Garnitur (Wegmann).

Ein komplett neuer Zug

Ende Mai 1935 konnte Henschel die 61 001 mit der Fabriknummer 22500 an die Reichsbahn übergeben. Die Stromlinien-Tenderlok verfügte über ein Zwillingstriebwerk und die symmetrische Achsfolge 2'C 2', die eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h erlaubten. Ihre drei Kuppelradsätze mit 2300 mm Treibraddurchmesser waren fest in einem Barrenrahmen gelagert, vorderes und hinteres Drehgestell besaßen jeweils 1100-mm-Räder.

Zur Einsparung der Wendezeit auf einer Drehscheibe wurde sie für die schnelle Rückwärtsfahrt mit einem zweiten, rückwärtig angeordneten Führerstand mit



gekoppelten Bedienelementen für den Lokführer ausgestattet. Für das schnelle Kuppeln untereinander besaßen Lokomotive und Wagengarnitur an beiden Enden die auch bei den Schnelltriebwagen der Serienbauarten zum Einsatz gekommenen Scharfenbergkupplungen (Schakus). Die verkleideten Außenpuffer dienten nur als Aufprallschutz beim Rangieren. Auf die Einrichtung für einen möglichen Wendezugbetrieb wurde verzichtet.

Besonderes Highlight der vierteiligen, stromlinienförmigen Wegmann-Garnitur aus leichten Drehgestell-Wagen der Bauart SBC 4ü-35 waren die beiden Endwagen mit ihren abgerundeten Endkanzeln. Während das Endabteil des Wagen 10 401 der Post-





und Gepäckbeförderung zur Verfügung stand (erkennbar an den großen seitlichen Schiebetüren), war der Endbereich des Wagens 10 404 als Aussichtsabteil mit vier Stühlen ausgestattet, die den freien Blick auf die Strecke erlaubten. Neben Abteilen der 2. und 3. Klasse umfasste die luxuriöse Ausstattung der Garnitur im 10 401 auch einen Speiseraum mit angeschlossener Küche. Selbstverständlich waren auch Lüftung und Luftheizung. Insgesamt bot der Zug 192 Reisenden Platz.

Präsentation und Tests

Nach der Ablieferung unternahm die DRG mit 61 001 und der nahezu zeitgleich fertig gewordenen Wagengarnitur zunächst von der Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Berlin-Grunewald aus Testfahrten, bei denen man bereits 186 km/h erreichte. Anschließend wurde der „Henschel-Wegmann-Zug" bei der großen Fahrzeugausstellung und den Paraden zum 100-Jahr-Jubiläum der deutschen Eisenbahnen in Nürnberg präsentiert. Hier sorgte sein verkehrswerbendes Äußeres mit der windschnittigen Formgebung von Lok und Wagenzug und der gleichen edlen violett-beige-silbernen Farbgebung wie bei den Triebwagen für erhebliches Aufsehen. Anfang 1936 folgte die systematische Erprobung, wiederum von Grunewald aus.

Im Regeldienst

Beginnend mit dem Sommerfahrplan 1936 gelangte der Henschel-Wegmann-Zug Mitte Mai 1936 in den Planeinsatz, wo er das neu aufgebaute Fernschnellzug-Netz ergänzte. Sein Revier waren die Zugpaare D 53/54 und D 57/58, mit denen er zweimal täglich zwischen Dresden Hbf und Berlin Anhalter Bf pendelte und dabei planmäßige Höchstgeschwindigkeiten von 135 km/h erreichte. Neben der Höchstgeschwindigkeit beeindruckte auch das Beschleunigungsvermögen der 61 001, die ihren Vierwagenzug in nur sechs Minuten zur Höchstgeschwindigkeit bringen konnte. Damit durcheilte der Zug die 176 km lange Strecke in etwa 100 Minuten Fahrzeit.

Einsätze des Henschel-Wegmann-Zuges im Sommerfahrplan 1936

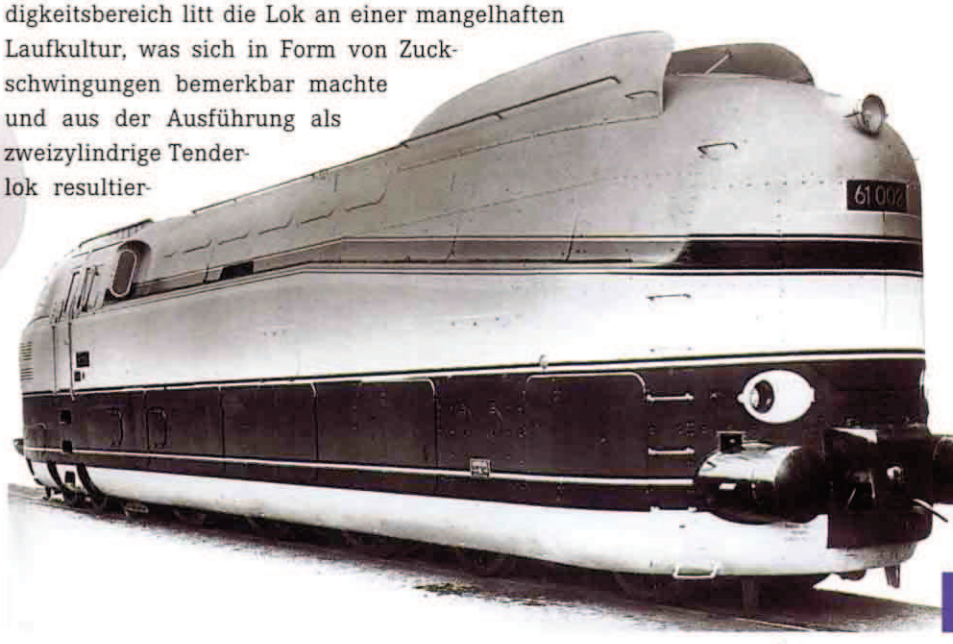
D 53	Dresden Hbf (ab 9.31) – Berlin Anhalter Bf (an 11.12)
D 54	Berlin Anhalter Bf (ab 15.12) – Dresden Hbf (an 16.54)
D 57	Dresden Hbf (ab 17.26) – Berlin Anhalter Bf (an 19.06)
D 58	Berlin Anhalter Bf (ab 22.10) – Dresden Hbf (an 23.52)

Dennoch war der Betrieb mit dem Henschel-Wegmann-Zug gerade im Hinblick auf die Unterhaltung aufwändiger als mit den Dieseltriebwagen. Der Beweis, dass man mit Dampfzügen ähnliche Leistungen wie mit den „Fliegenden Zügen" erbringen konnte, war erbracht, eine echte Konkurrenz konnte der beliebte neue Zug jedoch nicht sein. Es blieb bei der einen Garnitur.

Die zweite im Bunde: 61 002

Der planmäßige Einsatz der 61 001 offenbarte einige Kinderkrankheiten der Lok: Im höheren Geschwindigkeitsbereich litt die Lok an einer mangelhaften Laufkultur, was sich in Form von Zuckschwingungen bemerkbar machte und aus der Ausführung als zweizylindrige Tenderlok resultier-





Märklins 61 001 macht mit ihrem Zug aus jedem Blickwinkel eine gute Figur.

Die 1939 abgelieferte 61 002 unterschied sich vor allem durch die abweichende Achsfolge von ihrer Halbschwester 61 001. Aufnahmen: Werkfoto Henschel, Slg. H. Brinker; Carl Bellingrodt, Slg. H. Brinker



Der stromlinienförmige Henschel-Wegmann-Zug verkörperte Mitte der 30er-Jahre das Ideal des schnellen Schienenpersonenverkehrs, hier bei Neu-Coswig am 04.06.1936. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. H. Brinker



Das Zuglaufschild von Märklins Henschel-Wegmann-Zug weist den Laufweg korrekt aus.

Nur noch ein Schatten ihrer selbst: Von den Spuren des Krieges gezeichnet, ohne Triebwerksverkleidung, mit normaler Kupplung und im verwitterten schwarzen Lack tat 61 001 noch bis November 1951 bei der DB Personenzug-Dienst. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. H. Brinker

te. Zudem reichten die auf der Lok mitgeführten Vorräte an Kohlen und vor allem Wasser nur gerade eben für die planmäßigen Einsatzzwecke aus.

Als hinderlich hatte sich auch erwiesen, dass mit dem Einzelstück alleine kein reibungsloser Betrieb abwickelbar war, weshalb als Ersatzlokomotiven zunächst die sächsische Baureihe 18.0, später die Baureihen 01 und 03 mit Notkupplungen vor den Zug kamen.

Die logische Konsequenz war die Beschaffung einer optisch ähnlichen Dreizylinderlok, die 1936 wiederum bei Henschel in Kassel in Auftrag gegeben und im Juni 1939 als 61 002 abgeliefert wurde. Dem Wunsch nach Erweiterung des Fahrbereichs und der Unterbringung größerer Vorräte folgend wurde die neue Lok als 2'C3' h3 mit einem nunmehr dreiachsigen Nachlauf-Drehgestell ausgeführt. Statt 17 m^3 Wasser- und 5 t Kohlevorrat konnten 21 m^3 Wasser und 6 t Kohlen untergebracht werden. Optisch kaum erkennbar, war die 61 002 350 mm länger als die 61 001. Ihre Schürze war durchgehend tiefer gezogen, besaß jedoch hinten im Bereich der Achslager des Dreifach-Drehgestells Aussparungen. Viel auffälliger waren die Rauchleitbleche, die die Partie rund um den Schornstein einrahmten.

Der Achsdruck wurde mit Rücksicht auf die Befahrbarkeit der Fernstrecken der Berliner Stadtbahn wieder auf 18,5 t begrenzt. Das Dreizylinder-Triebwerk der 61 002 besaß eine höhere Anfahrzugkraft und einen deutlich besseren Masseausgleich als ihre ältere Halbschwester.

Im Krieg

Wie 61 001 sollte auch „die Neue" vor dem Henschel-Wegmann-Zug im Schnellverkehr zum Einsatz kommen. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde jedoch der Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn komplett eingestellt. Nunmehr galt es kriegswichtigere Aufgaben auf der Schiene zu erfüllen als das schnelle Befördern von Geschäftsreisenden zwischen Berlin und Dresden ...

Beide Maschinen dienten in den folgenden Jahren dem Bw Dresden Altstadt zu Reserve- und Heizdiensten. Die Bespannung normaler Reisezüge war aufgrund der Schakus schwierig. Nur fallweise waren sie noch mit der durch einen nachbeschafften





Wagen ab Anfang 1940 fünfteiligen Wegmann-Garnitur unterwegs. Mitte 1940 wurden die Wagen „eingezogen" und umgebaut als Lazarettzug für die Westfront verwendet.

1942 tauschte man an beiden Loks die Schakus gegen normale Schraubenkupplungen; zur leichteren Wartung wurden bei 61 001 die unteren Verkleidungen demontiert. 1942/43 verloren beide ihren ebenso charakteristischen wie eleganten Anstrich zu(un)gunsten eines tristen einheitlichen Graus, das später dem normalen Schwarz wich.



Im Direktvergleich wird die abweichende Gestaltung der Kopfpartien der Kanzelwagen von Rivarossi (links) und Märklin (rechts) deutlich.

Nachkriegsschicksale

61 001 stand bei Kriegsende im RAW Braunschweig abgestellt, wo sie seit November 1944 zur Ausbesserung weilte, und kam nach ihrer Aufarbeitung ab März 1946 zunächst beim Bw Hannover Ost und ab Oktober 1948 vom Bw Bielefeld aus wieder in den Dienst vor Personenzügen. Hier leistete sie im Bereich Münster – Herford – Altenbeken vor allem Triebwagen-Ersatzverkehr. Nach einem Unfall im Bahnhof Münster am 2. November 1951 wurde die Lok z-gestellt, am 14. November 1952 ausgemustert und im Sommer 1957 im AW Braunschweig verschrottet.

61 002 hingegen verblieb nach Ende des Krieges im Bereich der Sowjetischen Besatzungszone. Dort stand sie zunächst beim Bw Dresden Altstadt, später in Berlin bei den Bw Schlesischer Bf (ab Oktober 1947) und Lichtenberg (ab Februar 1951) in Dienst, fiel jedoch häufig mit Schäden aus. Herausragendste Bespannungen waren die Einsätze vor dem Sonderwagen des damaligen DDR-Verkehrsministers Erwin Kramer. 1954 kam sie vom Bw Berlin Ostbahnhof aus im Schnellzugdienst nach Leipzig zu neuen Ehren, konnte sich aber auch hier nicht bewähren, was 1958 schließlich zur Abstellung und Überführung zur Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle führte.

Gerade für Versuchsfahrten mit neuem Fahrzeugmaterial fehlten der DR damals leistungsfähige und schnelle Lokomotiven. Als Tenderlok mit den dadurch bedingten geringen Vorräten kam 61 002 für diese Zwecke jedoch nur bedingt in Frage. Ein Umbau in eine Schlepptender-Dampflok war deutlich günstiger als ein kompletter Neubau, weshalb die DR die Lok ab 1960 unter Zuhilfenahme von Teilen der H45 024 (u. a. Außenzylinder, Schleppachse) und eines Neubaukessels in die bekannte grüne Schnellfahrlok 18 201 (ab 1970 als 02 0201 bezeichnet) mit der Achsfolge 2'C1' h3 umbaute. Sie kam ab 1961 vor allem im Rahmen von Fahrzeugversuchsfahrten der Versuchsanstalt Halle der Deutschen Reichsbahn (VES-M), aber auch vor Regelzügen zum Einsatz. Für 160 km/h zugelassen war sie die schnellste Dampflok der DR. Ein H0-Modell führt(e) Roco in mehreren Varianten im Angebot.

Der „Blaue Enzian" der DB

Die Wegmann-Garnitur hatte das Kriegsende nahe Hamburg überstanden. Aufgrund des Einsatzes als Lazarettzug fehlte die Inneneinrichtung, weshalb sie zunächst abgestellt blieb. Jedoch benötigte die junge Bundesbahn für das ab 1951 eingerichtete F-Zug-Netz weitere geeignete Wagen. Wegmann erhielt den Auftrag zur Aufarbeitung „seiner" fünfteiligen Garnitur. Gemäß der Vorgaben erhielten die Wagen



Die Bundesbahn setzte die stahlblau lackierte fünfteilige Henschel-Wegmann-Garnitur ab 1953 zunächst in Kombination mit Dampfloks als F 55/56 „Blauer Enzian" ein.

eine luxuriöse Inneneinrichtung der 1. und 2. Klasse, u. a. mit Schreib- und deutlich vergrößertem Kanzelabteil, seitliche Dreh- statt der bisherigen Schiebetüren sowie den repräsentativen stahlblauen Außenlack der hochwertigsten DB-Züge.

Ab Dezember 1953 kamen sie als F-Zug F 55/56 „Blauer Enzian" Hamburg – München zum Einsatz. Als Zugmaschinen fungierten zunächst Dampfloks der Reihen 01, 01.10 und 03.10, auf den elektrifizierten Teilstrecken E 18, E 10.0 und E 17. Später erfolgte auch die Beförderung durch eine der neuen Dieselloks der Baureihe V 200.

Für diesen Umlaufplan war gleichzeitig ein Gegenzug nötig, den die DB aus normalen, nicht klimatisierten Schürzenwagen der Bauart 1938 zusammenstellte. Der umgebaute Schlusswagen dieser Garnitur verfügte wie der Henschel-Wegmann-Zug über ein Aussichtsabteil mit großen Stirnfenstern im abgerundeten Endbereich. Vom „Henschel-Wegmann-Gegenzug" führte Liliput früher eine Nachbildung im Programm. Da beide Garnituren bei größerem Verkehrsaufkommen nicht verstärkt werden konnten, zog die DB sie 1959 aus diesem Einsatzbereich zurück. Der Henschel-Wegmann-Zug wurde noch im gleichen Jahr ausgemustert und im März 1962 zur Verschrottung freigegeben.

Vom Gegenzug existiert heute noch der Kanzel-Salonwagen 11 700 Nür, den die DB aufarbeitete und zusammen mit blauen Schürzenwagen im Rahmen von Nostalgiefahrten einsetzt.

Oliver Strüber



Gegenüber der Vorkriegsausführung wurde das Aussichtsabteil bei der Aufarbeitung für die DB beträchtlich vergrößert und luxuriös ausgestattet. Das Rivarossi-Modell bildet dies sehr gelungen nach.

Zum Weiterlesen

Gottwaldt, Alfred B.,
Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug,
EK-Verlag, Freiburg 2005



Henschel-Wegmann in H0

Der Henschel-Wegmann-Zug fasziniert mit seiner äußeren Formgebung und den edlen Lackierungen Generationen von Eisenbahnfreunden. Doch erst Mitte der 80er-Jahre nahm sich Rivarossi dieses Zuges im H0-Maßstab an und präsentierte ihn zunächst als komplette vierteilige Reichsbahn-Garnitur mitsamt 61 001; später wurde sie von Lima vertrieben. Als Variante lieferte Rivarossi auch den fünfteiligen DB-Wagenzug „Blauer Enzian".

Nun hat sich auch Märklin des Vorkriegs-Paradezuges angenommen und ihn als Insider-Modell 2005 auf die Schienen gestellt. Den Gepflogenheiten der Göppinger entsprechend verfügt die mit einem Sinus-Motor ausgestattete Lok über ein schweres, fein detailliertes Metallgehäuse und die moderne mfx-Digital-Technologie. Hierdurch sind gute Fahreigenschaften sichergestellt. Über Control Unit, Mobile Station und Central Station sind die Lokparameter wie Anfahr- und Bremsverzögerung sowie Höchstgeschwindigkeit individuell einstellbar.



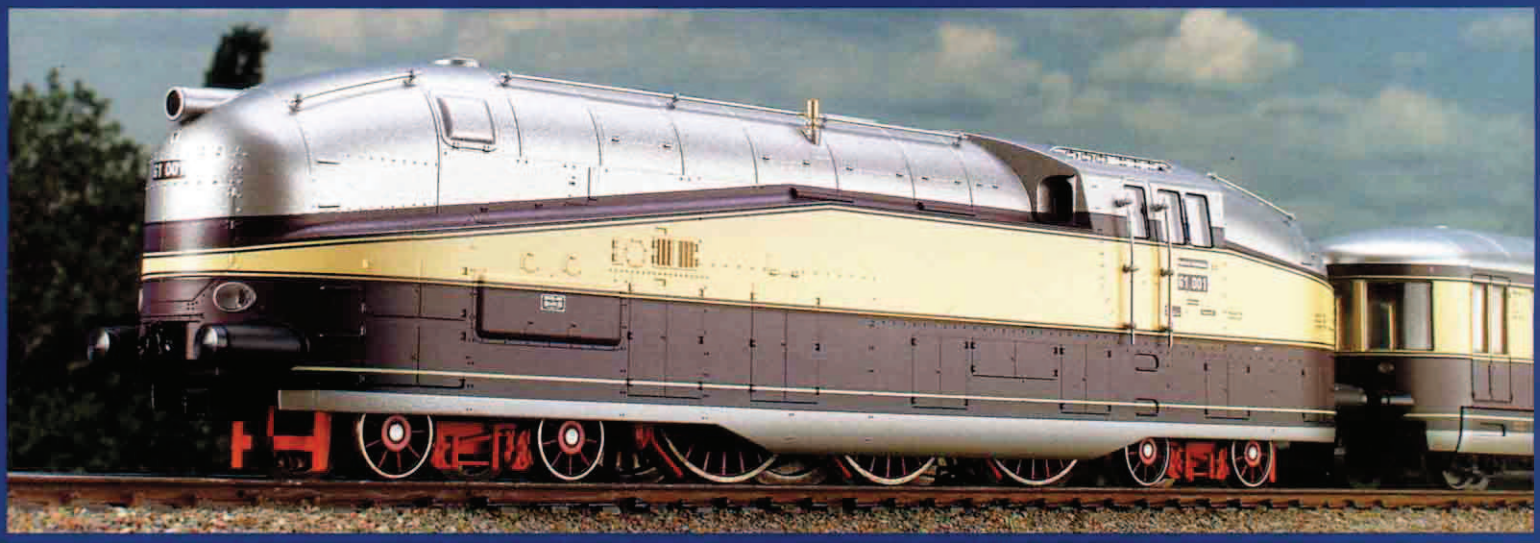
Eine kleine Schleifer-Sensation

Ausdrücklich weist Märklin darauf hin, dass die Lok vornehmlich für den Betrieb auf C- und K-Gleis konzipiert wurde. Aufgrund der größeren Toleranzen kann es beim M-Gleis hingegen beispielsweise bei extrem langsamer oder schneller Fahrt über Weichenstraßen zu Stromaufnahmeproblemen kommen. Als besonderer Service für die Betreiber älterer Anlagen mit M-Gleismaterial liegt daher ein längerer Austauschschleifer bei.

Der werksseitig montierte kurze Schleifer ist jedoch eine geschichtsträchtige Sensation: Auch Märklin hat jetzt einen „Flüsterschleifer", der das Laufgeräusch gegenüber normalen hauseigenen Schleifern tatsächlich beträchtlich verringert. Kernpunkte dieser Neukonstruktion sind die veränderte seitliche Lagerung der Schleiferplatte und das auf dessen Innenseite angebrachte Moosgummistück. Ebenfalls neu ist die Befestigung des Schleifers, der nur noch aufgeclipst wird.

Optik der Märklin-Garnitur

Einige kleine Wermutstropfen trüben allerdings den ansonsten sehr guten optischen Gesamteindruck des Zuges ein wenig: Zum einen betrifft das den durch den hochbauenden Motor bedingten fehlenden freien Führerhausdurchblick. Ungewollte Einblicke verhindern hier Plastik-Passstücke hinter den Klarsichtfenstern. Leider sind sie in einem je nach Lichteinfall etwas sehr bunt wirkenden, zur Außenlackierung passenden Violettton gehalten. Vielleicht wäre hier Schwarz die passendere Farbwahl gewesen.



Ebenfalls nicht ganz zu überzeugen vermögen gewisse Details der ansonsten präzise ausgeführten Wagen: Durch die großen Seitenscheiben fällt der Blick auf die schlichte, beige glänzende Innenraumnachbildung, bei der – wie leider so häufig – die Sitze knapp unterhalb der Sitzfläche in den Fußboden übergehen. Das Vorbild hingegen besaß blau gemusterte Plüschsitze und mit Mahagoni- bzw. Eichenholzfurnier bezogene Abteilwände. Gerade im Aussichtsabteil fällt die fehlende Plastizität doch unangenehm auf.

Die Lackierung aller Fahrzeuge hingegen ist ohne Fehl und Tadel farb- und größenrichtig sowie konturenscharf. Streiten könnte man höchstens darüber, ob Märklin die Beschilderung von Lok und Wagen hätte plastisch hervorheben sollen anstatt sie nur aufzudrucken.

Dennoch erhält der Kunde trotz dieser kleinen optischen Mängel einen in sich stimmigen Zug der Epoche II b, der zusammen mit dem Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg den schnellen und hochwertigen Schienenpersonenverkehr der 30er-Jahre in 1:87 repräsentiert.

Oliver Strüber



Märklins 61 001 brilliert mit feinen Nietnachbildungen und sauberer Lackierung; die Lokschilder hätten jedoch auch hervorgehoben werden können.



Die Beschriftung der Wagen ist größenrichtig und konturenscharf, allerdings nicht plastisch ausgefallen.

Bild unten.
Bald auch bei Märklin?
"Blauer Pfeil" mit E 18 in Epoche III?



Edles Blech für Frankreich

Märklins unbekannte Schönheiten für den Exportmarkt

Frankreich war zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein wichtiger Absatzmarkt für Märklin-Spielzeug. Die Dampflok C.V. 4021 ist eine Nachbildung der berühmten Coupe Vent-Type der Paris-Lyon-Méditerrané-Bahn (PLM). Märklin fertigte zwischen 1906 und 1919 verschiedene Modelle für 0 und 1. Der offene Wagen hat als Ladegut einen Möbeltransport-Anhänger mit französischer Aufschrift „Déménagement pour tous pays" (# 1877; angeboten 1903-1910).

Als Bahnhof „Nogent" wurde der bekannte Spur-0-„Central-Bahnhof" mit Mansardendach (# 2642/2, später 02012; Bauzeit: 1902-1914) mit entsprechenden Beschriftungen in Frankreich angeboten. Auch der Fahrtrichtungsanzeiger mit seinen verschiebbaren Tafeln (# 2644; 1926-1935) gibt auf französisch Auskunft über Ankunft und Abfahrt sowie über dortige Reiseziele. In die gleiche Zeit passen das Läutewerk mit Kurbel (# 2412; 1902-1925) und die Bogenlampe mit verziertem Mast (# 3548; 1912-1931). Wer möchte da nicht gleich anfangen zu spielen?



Kaum jemand kann sich dem Reiz historischen Blechspielzeugs entziehen. Gerade Märklin, schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts einer der führenden Anbieter von Spielzeug-Eisenbahnen, kann mit Stolz auf eine äußerst umfangreiche Palette historischer Modelle zurückblicken. Die große Zeit dieses bunt bedruckten, „Tinplate" genannten Spielzeugs aus verzinntem Eisenblech lag zwischen etwa 1895 und der Mitte der 30er-Jahre. Gleich mit mehreren, allerdings sehr freizügig ausgelegten Maßstäben konnten die Göppinger in jenen Jahren aufwarten; große Verbreitung fanden vor allem die Spuren 0 und I.

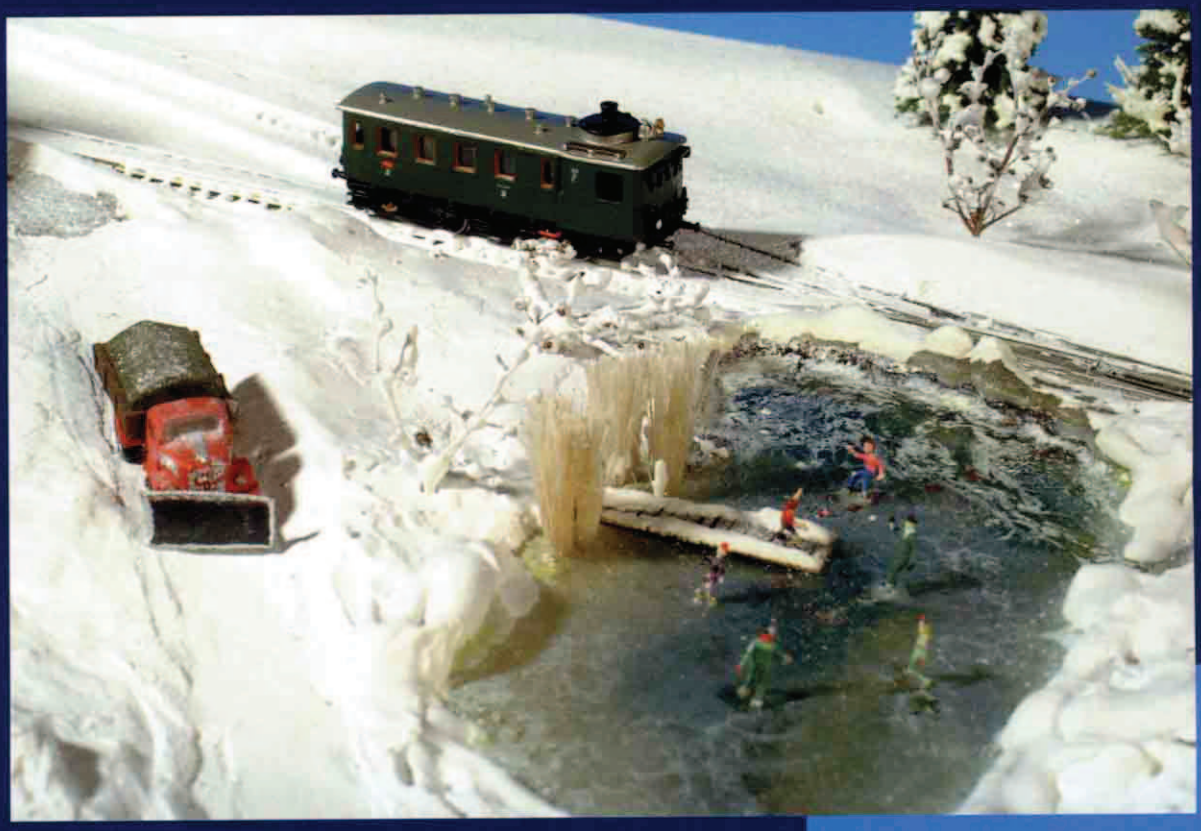
Doch die Bemühungen Märklins und der anderen Spielbahn-Hersteller jener Jahre wie Bing oder Bub waren nicht allein auf die Lokomotiven und Wagen gerichtet. Vielmehr sorgte man dafür, dass der spielende Nachwuchs auch das nahezu gesamte „Drumherum" aus der gleichen (Hersteller-)Hand bekommen konnte: Bahnhöfe, Brücken, Tunnels, Signale, Läutewerke, Lampen, Fahrkartenautomaten, Gepäckkarren, aber auch Figuren, Autos, Kutschen, Schiffe, Flugzeuge ...

Schon früh war auch der Gedanke der später so genannten „Export-Modelle" und somit der internationalen Ausrichtung des Programmes geboren. Bereits um 1900 gab es neben deutschen Modellen auch Nachbildungen englischer, französischer und amerikanischer Vorbilder, die oft nur auf den Exportmärkten erhältlich waren. Seltener wurde Zubehör explizit nach ausländischen Vorbildern gefertigt; meist beschränkte man sich auf die landestypische Beschriftung der aus dem deutschen Programm bekannten Modelle. Gerade diese erstaunliche Variantenvielfalt macht es Sammlern heute möglich, ihre historischen Märklin-Schätze in einem genau dazu passenden Umfeld zu präsentieren.

Die Faszination des bedruckten Blechs findet nicht zu Unrecht immer mehr Liebhaber, die gerne bereit sind, vier- oder fünfstellige Euro-Beträge für besonders gesuchte Einzelstücke auszugeben. Bei aller Sammelleidenschaft sollte man aber eines nicht aus den Augen verlieren: Die Modelle wurden ursprünglich zum Spielen und nicht nur zum Bewundern in einer Vitrine gebaut!

Oliver Strüber
Foto: Kurt Heidbreder





Oben. Unmittelbar an der Bahnhofsausfahrt liegt ein kleiner Weiher, winters eine erstklassige Schlittschuhbahn.

Rechte Seite Oben. Auf der Ladestraße siedelt sich alljährlich der gut besuchte Weihnachtsmarkt an und zieht auch manch Reisenden in seinen Bann.

Gerhardinger Wintermärch

Ein Winterdiorama der Z-Friends Europe

Gerade zu Weihnachten steht die Mischung aus Pulverschnee und Dampflok für Eisenbahnidylle schlechthin. Grund genug für etliche Modellbauer, wenigstens ein kleines Schaustück im weißen Gewand zu erstellen.

Großes Bild Rechts. Fröstelnd erwarten die wenigen Reisenden in Gerhardingen den wohlig warmen Kittel-Dampftriebwagen zur Fahrt in die nächste Stadt.

Ein kleiner Flecken im Bayrischen, zum Bahnhof gehören neben dem Empfangsgebäude und zwei Gleisen nur noch ein Lokschuppen – das ist Gerhardingen. In unmittelbarer Bahnhofsnähe befindet sich ein kleiner Weiher, der in der kalten Jahreszeit zum Schlittschuhlaufen einlädt. An der Ladestraße werden überwiegend Landwirtschaftsgüter umgeschlagen, weshalb man jetzt gerade nicht unbedingt von Hochbetrieb sprechen kann.



Im Gerhardinger Lokschuppen überwintert die wuchtige 95 034. Alle Fotos: Kurt Heidbreder



Dies machen sich die ortsansässigen Händler und Wirtsleute zu Nutze und veranstalten dort alljährlich den Gerhardinger Weihnachtsmarkt. Mit seiner Mischung aus Verkaufsständen und kleinen Imbissbuden kann er einen großen Zulauf verzeichnen und etliche Reisende verlängern ihren Heimweg um einen kleinen Schwenk entlang der Büdchen.

Alle Gebäude des kleinen Schaustücks entstanden im Selbstbau, teilweise unter Verwendung handelsüblicher Bausatzteile, teils als komplette Eigenbauten. Besonders ins Auge fällt neben dem beleuchteten Weihnachtsbaum vor allem die im Lokschuppen beheimatete 95 034 im Maßstab 1:220. Vor allem im Vergleich zum kleinen Kittel-Dampftriebwagen, dem Standardfahrzeug der Nebenstrecke, fällt ihre Größe auf. Sie hat jedoch im Güterverkehr derzeit wenig zu tun und überwintert geschützt im Lokschuppen. Das nächste Frühjahr kommt bestimmt – auch in Z-Größe.

Roman Lohr





Oldtimertage

H0-Bahnbetrieb nach Lust und Laune

So mancher Betrachter traut im ersten Moment seinen Augen nicht angesichts der etwas erstaunlichen Kombination aus Rheingold-Expreß und holländischer Polderlandschaft. Doch genau das ist im Interesse des Eigentümers der Anlage, Gerd Hendrik Hulshof, dreht sich doch bei ihm im Modell thematisch (fast) alles um die Oldtimer-Tage in Hulsloo – und der altehrwürdige deutsche Zug ist dort ein ebenso willkommener wie gern gesehener Gast. Sicherlich ist ein solches Anlagenthema auch in den Niederlanden etwas ausgefallen, um nicht zu sagen fast schon exotisch. Aber gerade darin besteht ein Großteil des Reizes, den die Anlage dann letzten Endes auf jeden Betrachter ausstrahlt. Zudem bietet sich so die einmalige Möglichkeit, alle die Fahrzeuge gleichzeitig einsetzen zu können, auf die man gerade Lust hat und die sonst sowohl epochenmäßig als auch von ihrer Herkunft her nicht wirklich zusammenpassen würden.



Oben. Im kleinen Hafen von Hulsloo hat das Flachbodenschiff Anker geworfen. Hinten rauscht derweil Märklins 01.10 mit ihrem Zug vorbei.

Blumenfelder, Grachten, kleine hölzerne Klappbrücken und daneben die Eisenbahn – Gerd Hendrik Hulshof hält Holland im Kleinformat fest.





Typisch niederländisch sind die kleinen Bürgerhäuser mit ihren Schaugiebeln, vor denen ein Leierkastenmann seine Künste darbietet.

Bild in der Mitte. Was wären die Niederlande ohne Windmühlen? Das Faller-Modell „Die Katze" nach einem Vorbild in Zaandam fügt sich harmonisch in seine Umgebung ein.

Derzeit ist das Angebot an Fahrzeugen der NS nicht gerade üppig. Eine ältere Roco-Streckendiesellok der Reihe 2300 rollt hier über die große Kanalbrücke.

Bahnhof Hulsloo

Getreu dem Motto „Erlaubt ist, was gefällt!" spielt sich bei Gerd Hendrik Hulshof also unter dem Deckmäntelchen der Oldtimertage ein internationaler Eisenbahnbetrieb mit Fahrzeugen mehrerer Epochen ab. Der Schwerpunkt der eingesetzten Modelle liegt jedoch in den 50er- und 60er-Jahren.

Betriebsmittelpunkt der 14,40 m langen und 1,20 m breiten Anlage ist der Bahnhof Hulsloo. Hier haben sich im Laufe des Tages neben dem Rheingoldzug schon andere Teilnehmer des Oldtimertreffens, hauptsächlich aus Deutschland, eingefunden. Eine Schlepptenderlokomotive BR 01.10 mit einem Zug aus einem Tiefkühlwagen und





einigen Personenwagen steht auf einem Durchfahrgleis bereit und wartet auf das Abfahrsignal. Die kleine 74er steht etwas entfernt auf einem Stumpfgleis, das normalerweise als Anschlussgleis für die Kooperative der Milchviehbauern dient.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude befinden sich glücklicherweise noch ein kleiner Kohlebansen und eine Wasserstelle zur Versorgung der Dampfloks. Da das Oldtimertreffen schon früh genug angekündigt war, hat man die Vorräte aufgestockt, die mit Kohle gefüllten Güterwagen ste-





hen bereit und der Fahrbetrieb der Oldies ist sichergestellt.

Neben diesem Highlight für Eisenbahnfreunde findet aber auch regulärer Eisenbahnbetrieb statt: Weiter hinten haben sich einige Landwirte eingefunden, um die kurz vorher angekommenen Rinder in Empfang zu nehmen, die an einem stabilen Geländer festgebunden sind und auf ihren Abtransport warten. Eine kleine Rangierlokomotive schiebt den nun leeren Viehtransportwagen von der Rampe weg, um das Ladegleis für die nächste Lieferung frei zu machen.

Landschaften

An den Bf. Hulsloo schließen sich zu beiden Seiten insgesamt etwa 25 bis 30 m Gleisstrecke an, für die Märklins C-Gleis Verwendung fand. Der Betrieb des größtenteils aus Märklin-Produkten bestehenden Rollmaterials wird über die bekannte Märklin-Zentrale digital gesteuert. Neben neueren kommen auch ältere, passend umgebaute Modelle aus Göppinger Produktion zum Einsatz.

Die gesamte Konzeption der Modulanlage ist so angelegt, dass der Zug gleichsam wie über eine Paradestrecke über die Anlage rollt

Kleine Entwässerungskanäle ziehen sich an der Strecke entlang.

Die kleine Brücke über den Kanal (Faller # 120492) sorgt für die Straßenverbindung in der Polderlandschaft.



Über den Erbauer

Gerd Hendrik Hulshof war von Beruf Landwirt und betrieb einen Hof mit Milchviehwirtschaft. Nachdem er sich zur Ruhe gesetzt hatte, konnte er sich ganz seinem Hobby, der Modelleisenbahn und dem Modelllandschaftsbau, widmen. Zu seinem Hobby kam er im Übrigen erst mit 30 Jahren durch seine Ehefrau, die ihm das erste Lokmodell schenkte. Seit vielen Jahren ist er nun Mitglied in der Spoorwegmodel Bouw Vereiniging De Seinpaal.

Gerd Hendrik Hulshof steuert seine Anlage von der mit Märklin-Komponenten aufgebauten Bedienzentrale aus digital.

und so den Betrachter dazu verleitet, ihm nicht nur mit den Augen, sondern auch selbst zu folgen. So kommt dieser in den wahren Genuss einer typisch holländischen Szenerie, für die Gerd Hendrik Hulshof Vorbilder aus Ost- und Westholland heranzog. Neben regionaltypischen Gebäuden wie den



Beschaulich geht es auf dem Lande zu. Hier wird Reinlichkeit noch groß geschrieben.

Bilder auf der rechten Seite (v.o.n.u). Während mit der modernen Diesellok der reguläre Betrieb abgewickelt wird, sind im Bahnhof Hulsloo bereits die ersten Züge zu den Oldtimertagen eingetroffen.

Schlachtfest auf dem Bauernhof: Viel Arbeit – aber später gibt es unvergleichliche Hausmacherwürste!

Die gute Thermik erlaubt das Drachensteigen zu jeder Jahreszeit.

schmucken kleinen Bürgerhäusern mit ihren Schaugiebeln dürfen hier natürlich Windmühlen und Grachten nicht fehlen. Und wo es Wasser gibt, sind entsprechende Schiffsmodelle nicht weit: Direkt an der Kaimauer des kleinen Binnenhafens dümpelt ein betagtes Flachbodenschiff mit hochgezogenen Schwertern vor sich hin und wartet auf neue Ladung. Ein Stück weiter können Touristen von einem Ausflugsboot aus die Schönheiten der Gegend erkunden. Ihr Schiff befährt soeben die Schleuse, die den Fluss zur kleinen Gracht hin abgrenzt.

Der linke Teil der Anlage wird beidseits des Gleises von einer typischen Polderlandschaft mit vielen Entwässerungsgräben gebildet. Das so gewonnene Land nutzen die Bauern als Weideflächen für das Milchvieh, ohne dass man sich Gedanken um Weidezäune machen müsste.

In gewisser Weise das Gegenstück zu dieser ländlichen Idylle bildet die Kleinstadt Hulsloo, auch wenn es hier immer noch in einem gewissen Grad beschaulich zugeht. Sichtbares Kernstück ist eine typisch niederländische Häuserzeile wie aus dem Bilderbuch.

Über eine kleine hölzerne Hebebrücke führt die Straße wieder aus der Stadt heraus, vorbei an einem einzeln stehenden Wohnhaus. Heute ist Waschtag, auf der Leine flattern nasse Kleidungsstücke im Wind. Ein kleines Stückchen weiter trifft der Interessierte auf drei der typischen Windmühlen, wie sie ehedem in Holland zahlreich vorhanden waren. Sie stehen wie ihre Vorbilder jeweils auf einer Art kleiner Insel, eingerahmt von Wassergräben, Kopfweiden, aber auch sorgfältig bestellten Feldern.

Überhaupt liegt einer der Schwerpunkte von Hulshofs Anlage auf der landschaftlichen Gestaltung. Sein früherer Beruf als Agronom legt es da nahe, dass er sich besonders intensiv den landwirtschaftlichen Szenen gewidmet hat, sei es nun in Form des Heuwendens auf den Feldern oder des Schlachttages auf einem der Höfe, für den ein gemästetes Schwein sein Leben lassen musste. Aber auch den kleinen Szenen des menschlichen Lebens und der Tierwelt gilt sein besonderes Augenmerk: Eine Eule auf der Spitze eines abgestorbenen Baumes mustert interessiert das seltsame Gebaren einer Joggerin und ihres Hundes, etwas tiefer unten am Stamm ist ein Specht damit beschäftigt, ein Loch ins Holz zu hämmern. Und der Hase flüchtet vor der Schar kleiner Kinder, die auf einer Wiese gerade ihre Drachen steigen lassen. Aus diesem Alter wiederum ist das junge Pärchen längst heraus, das sich in der Abgeschiedenheit des Heubodens ein paar vergnügliche Momente erhofft. Allerdings ist dieses Treiben dem Altbauer nicht verborgen geblieben ...

Viel Spaß bei der vergnüglichen Reise über die Anlage.

Peter Ransmeier, Oliver Strüber







Gute, glaubhaft wirkende Bauten für ganz durchschnittliche Modellbahner, welche die „Königsspur", die Baugröße 1, gewählt haben, sind von jeher rar und teuer gewesen. Umso erfreulicher ist es, dass sich Studio 95-Modellbau aus Aalen nun eines solchen Modells annimmt. Der detaillierte Bausatz aus Polyurethan-Gußteilen, Polystyrol-Frästeilen und diversen Zurüstteilen wie Dachrinnen und Fallrohren aus Messing lehnt sich eng an das Empfangsgebäude des Bahnhofs Königshofen in Unterfranken an und ist auch für den „gemeinen Einser" mit nicht allzu üppigem Geldbeutel bezahlbar.

Königshofen in 1:32

Großer Bahnhof für eine kleine Nebenbahn



Das Vorbild des ausgezeichnet gelungenen Modells ist der kleine Endbahnhof der Strecke Bad Neustadt/S. – Königshofen im Grabfeld/Ufr., die am 27. September 1893 eröffnet werden konnte. Allerdings verkehrt hier heute kein Zug mehr, nachdem die Strecke für den Personenverkehr im Mai 1976 und für den Güterverkehr Ende 1994 stillgelegt und ab Mitte 1995 abgebaut wurde. Heute verläuft auf ihrer Trasse ein Radweg und das Empfangsgebäude von Königshofen dient nun, schön renoviert, als Wohnhaus.

Königshofen als Spur 1-Modell bringt es auf eine stattliche Länge von immerhin 35 cm, es ist 23 cm ohne und 30 cm mit dem optional zu montierenden Bahnsteigdach breit, seine Höhe beträgt ca. 37 cm. Der Bausatz-Preis beläuft sich auf sehr realistisch kalkulierte 245,00 Euro. Wer das Gebäude bereits fertig kaufen möchte – auch das ist möglich – ist mit vergleichsweise günstigen 495,00 Euro dabei.

Thomas Wolf von Studio 95-Modellbau bereitet darüber hinaus passend zu diesem Empfangsgebäude noch ein Nebengebäude sowie einen Güterschuppen vor. Wem ein einzelnes EG jedoch für seine Anlage





1. Die Studio-95-Bausätze werden in einem soliden Karton nach Baugruppen geordnet und extra verpackt ausgeliefert. Eine ordentliche Bauanleitung mit Stückliste und Bauzeichnungen ist auch dabei!



2. Erste Baugruppen werden montiert und mit dem Spitzgriffel eingefärbt.



3. Die Gebäudewände aus Resin werden zusammengeklebt, ebenso das Dachunterteil mit der Bretternachbildung. Die Resinziegelteile – bereits farblich behandelt mit Revell # 37 und # 85 – sind probehalber aufgelegt. Das filigrane Vordach aus weißem Plastik wird mit Kibri-Kleber verleimt und mit Revell # 78 matt grundiert.



4. Um das Sandsteinmauerwerk nachzuempfinden wird eine lasierende Farbschicht aus Revell # 75 und # 88 auf die Gebäudewände gespritzt. Zur Auflockerung werden einzelne Steine unregelmäßig mit den gleichen Farben hervorgehoben.



5. Türen und Fensterläden erhalten ihre Farbe mit Humbrol # 62.

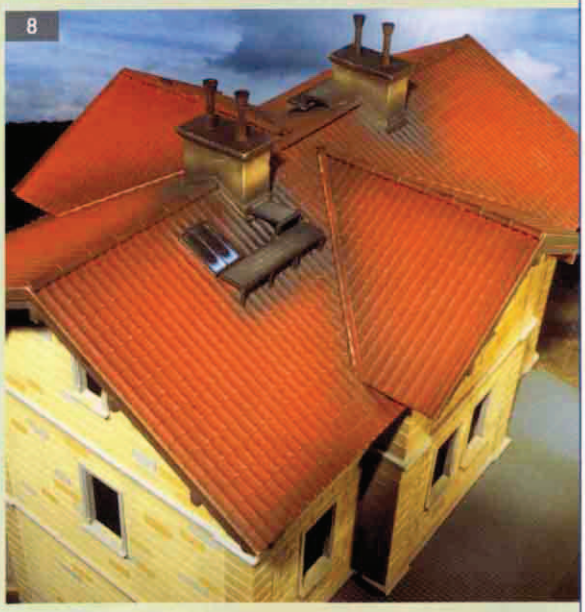
Großes Bild Links.
Einen äußerst ansprechenden Eindruck hinterlässt das fertige Modell des Bahnhofs Königshofen; hier als „Steinwiesen" beschriftet.



6. Nachdem die Resin-Dachteile auf dem Unterdach aufgeklebt wurden, kann man per Airbrush erste Schatten der Verwitterung mit sehr dünn gemischten Revell # 8 und # 87 legen.



7. Anschließend werden die Dachfenster und Auftritte montiert. Sie geben dem Dach den richtigen Pfiff.



8. Die Dachfenster erhalten „Glas" aus Hochglanz-Lack. Man sieht, dass er noch nicht ganz getrocknet ist.



9. In den Kehlen des Daches schaute der Dachunterbau durch. Um diese Zwischenräume zu schließen, werden aus einem Tetrapack Orangensaft „Bleche" herausgeschnitten ...



10. ... und dann an den entsprechenden Stellen eingeklebt.

noch zu klein ist, kann sich auf einen Verbindungstrakt freuen, der die Verwendung zweier Bausätze nebeneinander und somit auch diese beim Vorbild häufig praktizierte Bauform ermöglicht.

Der Bahnhof entsteht

Grundsätzlich stellt ein Gebäude-Bausatz für die Spur 1 den Modellbauer vor keine größeren Schwierigkeiten wie ein entsprechendes Modell in 1:87 oder 1:220. Der einzige Unterschied besteht im Grunde genommen nur darin, dass die Proportionen deutlich größer ausfallen und – wie in diesem Falle – für einige Bereiche auch andere Baumaterialien zur Verwendung kommen. Doch keine Angst: Deren Verarbeitung ist nicht komplizierter als die der sonst gewohnten Polystyrolteile.

Wie immer vor Baubeginn ist es auch beim Bau des Bahnhofs Königshofen notwendig, sich mit dem Bauplan und seinen einzelnen Bauschritten vertraut zu machen. Ebenso sollte man vor dem eigentlichen Baubeginn alle Bauteile durch Abtrennen vom Spritzling, Entgraten und Versäubern entsprechend vorbereiten. Das erleichtert und beschleunigt den späteren Zusammenbau erheblich.

Verkleben kann man die Teile entweder mit Schnell- bzw. Sekundenkleber oder aber mit Zweikomponentenkleber. Die weißen Polystyrolteile lassen sich aber auch sehr gut mit den bekannten, gängigen Klebern aus dem Plastikmodellbau-Bereich miteinander verbinden.

Die Polyurethanteile sollte man vor dem Bemalen mit Spiritus oder Seifenwasser entfetten, damit der Farbauftrag später überall gleichmäßig haftet. Auch die Messingelemente sollten vor ihrer Weiterverarbeitung zunächst gereinigt und grundiert werden. Die Kunststoffteile hingegen bedürfen keiner Grundierung.

Farbauftrag

Zum Einfärben können sowohl handelsübliche Modellbaufarben, wie sie etwa Revell oder Humbrol anbieten, als auch wasserverdünnbare Acrylfarben verwendet werden. Bei der Bemalung können auch – je nach eigenem Geschmack und Modellbaukenntnissen – verschiedene Mischtechniken wie Pinseln, Airbrushen usw. erfolgen.

Studio-95 empfiehlt in seinem ausführlichen Bauplan folgende Farbhinweise: Betonsockel, Treppen und Natursteinmauerwerk: Revell Nr. 32175 Steingrau; Metallteile: Revell Nr. 32177 Staubgrau; Fensterrahmen, Dachrinnen ebenfalls Staubgrau oder Revell Nr. 32167 grüngrau; Holzteile, Fachwerk: Revell Nr. 32185 braun.

Für die Einfärbung des Sandsteinmauerwerks weist der Hersteller auf die bewährte Vorgehensweise hin, die auch hier zur Anwendung kam: Zunächst werden die Ziegelflächen in der gewünschten Farbe lackiert, welche man anschließend gut durchtrocknen lässt.

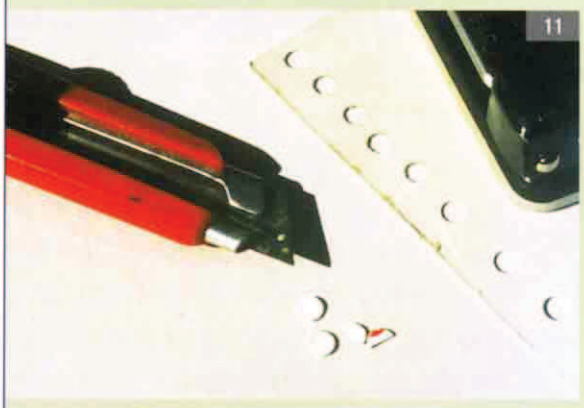
Ist dies erfolgt, werden die Flächen mit stark verdünnter Acrylfarbe im Ton der gewünschten Mauerfuge überstrichen und das Ganze wieder zum Trocknen gelegt. Nun kann die auf den Ziegeln haftende Acrylfarbe vorsichtig mit einem spiritusgetränkten Lappen wieder abgewischt werden. Dabei sollte man darauf achten, dass man beim Wischen nicht zu fest reibt. Auf jeden Fall sollte die zuvor aufgetragene Grundfarbe erhalten bleiben. Dieses Verfahren ist vielleicht nicht jedem geläufig, zeichnet sich hinterher aber durch eine überaus realistische Wirkung aus. Wer es noch nicht ausprobiert hat: Vorher am besten an einem anderen Objekt üben!
Wer will kann seinem Gebäude schließlich auch noch eine leichte Alterung angedeihen lassen. Bestens bewährt hat sich das Aufspritzen einer lasierenden Farbschicht aus Revell # 75 und # 88 auf die Gebäudewände. Zur Auflockerung können einzelne Steine noch unregelmäßig mit den gleichen Farben hervorgehoben werden. Ist dies erfolgt, kann man die Fassaden nochmals durch Übersprayen mit Revell # 75/88 „abblenden".
Ebenso kann man auch mit den Fenstern verfahren. Hier empfiehlt sich zunächst ein leichtes Spritzpistolen -„Überblasen" mit Revell # 5. Ist dieser Farbauftrag gut durchgetrocknet können Türen und Fenster mit Humbrol # 62 ihre endgültige Farbgebung erhalten und anschließend eingeklebt werden.

Sind die Lackierarbeiten beendet, kann das Modell bereits endgültig fertiggestellt und an der vorgesehenen Stelle der Anlage oder des Dioramas platziert werden. Mit seinem vorbildgetreuen Aussehen ist es fortan der neue Blickfang einer jeden Bahnhofsanlage.

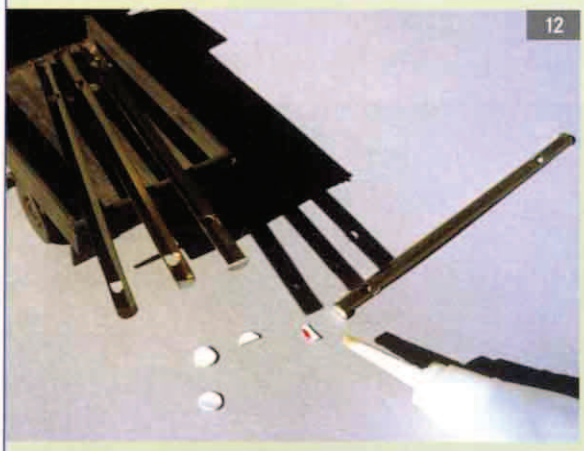
Hans Wunder

Bezugsadresse:
Studio 95-Modellbau, Thomas Wolf, Postfach 1747, 73407 Aalen, Tel. 07316/32446, Fax 07316/32496.

Vorbildinformationen
Wer mehr über die Strecke und ihren Endbahnhof Königshofen erfahren möchte, sei auf zwei interessante Veröffentlichungen verwiesen: Zum einen erschien im Eisenbahn-Journal 4/1993 ein mehrseitiger bebilderter Beitrag von Horst. J. Obermayer, der auch einen Gleisplan enthält. Noch ausführlicher wird die Strecke in einer Monographie aus dem Bleiweis-Verlag porträtiert: Wolfang Bleiweis – Stefan Gärditz, Neustadt a./S. – Königshofen i. Grabfeld. Die letzte Einsatzstrecke bayerischer Dampflokomotiven, Schweinfurt 2000.



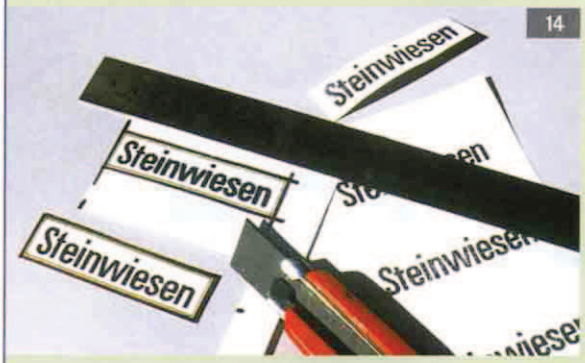
11. Die beidseitigen Dachrinnenenden erhalten Abschlüsse aus Karton. Dazu stellt man mit dem Locher entsprechende Teile her, die mit dem Bastelmesser halbiert ...



12. ... und mit Sekundenkleber befestigt werden.



13. Die Fallrohre entstehen aus Messingröhrchen und Resinbögen. Diese Teile sind im Bausatz enthalten.



14. Der Bahnhofsname, in diesem Falle „Steinwiesen", wird selbst am Computer entworfen und ausgedruckt, ...



15. ... anschließend zurechtgeschnitten, mit mattem Klarlack beidseitig versiegelt und auf ein gleich großes Stück Plastik aufgeklebt. Die Befestigung am Gebäude erfolgt mit doppelseitigem Klebeband.

Bei Dämmerung oder Dunkelheit betriebene Modellbahnanlagen haben ihr ganz eigenes Flair: Wenn sich die Frontlampen der Loks ihren Weg über die Gleisstraßen bahnen, am Zughaken Güterzüge mit rot leuchtenden Schlusslaternen oder durchgehend beleuchtete Reisezüge, dann kommt bei vielen Modellbahnern eine romantische Stimmung auf. Und wenn dazu die Lichter in den Häusern sowie die Straßenlampen leuchten, dann kann man sich schon in die nächtliche Realität versetzt fühlen – nur eben in miniaturisierter Form. Den Autos, die dann die Modellstraßen bevölkern und pulsierendes Leben suggerieren sollen, fehlt jedoch meistens die passende Beleuchtung. Für Abhilfe sorgen realistisch beleuchtete Modellautos, wie sie beispielsweise der Modellbahnzubehör-Spezialist Viessmann im Programm führt.





Neben Personenwagen bietet Viessmann auch beleuchtete Modelle auf Basis des MB Sprinter an.

Beim Taxi erstrahlt neben den Scheinwerfern und Heckleuchten auch das große Taxischild auf dem Dach.

Unten. Modellautos mit ihren beleuchteten Front- und Heckleuchten wirken auf nächtlich beleuchteten Modellstraßen wie ihre großen Vorbilder.

Nachtleben

Beleuchtete Autos machen Modellstraßen realistischer



Die lieferbaren modernen Pkw, Lieferwagen und Einsatzfahrzeug-Typen sind bereits ab Werk fertig mit Beleuchtungseinheit ausgerüstet und bilden eine abwechslungsreiche Palette, mit der man seine Straßen realistisch beleben kann. Alle Modelle verfügen über beleuchtete Frontscheinwerfer und Heckleuchten, die beiden Taxis im Sortiment haben zudem noch illuminierte Taxischilder auf dem Dach. Noch einen Schritt näher am großen Vorbild orientieren sich die verschiedenen Polizei-, Feuerwehr- und Notarzt-Fahrzeuge, die neben der normalen Beleuchtung auch über voll funktionsfähiges Blaulicht samt mitgelieferter Blinkelektronik verfügen.

Anlageneinsatz

Dadurch, dass die Modelle bereits fix und fertig ausgestattet sind, ist das problemlose Einfügen auch in bereits bestehende Anlagen jederzeit möglich. Benötigt wird lediglich eine, bei den Taxis und Einsatzfahrzeugen zwei bzw. drei Öffnungen im Straßenbelag, durch die die Beleuchtungskabel nach unten durchgeführt werden können. Mit einer Minibohrmaschine samt dünnem Bohrer, der nur so groß zu sein braucht, dass die Kabel gerade eben durchpassen, hat man den größten Teil der Arbeit bereits erledigt. Unter der Anlagenplatte kann man die Kabel der beleuchteten Autos dann paarweise bündeln und gemeinsam an die Lichtstromversorgung der Anlage anschließen – genau so, wie man es auch bei den Straßenlaternen und Beleuchtungssockeln in den Häusern macht. Wer sich nicht ganz sicher ist, dem hilft die ausführliche Montageanleitung weiter. Der Zeitbedarf hierfür beträgt insgesamt nur wenige Minuten.
Lediglich bei den Rettungsfahrzeugen ist ein klein wenig mehr Aufwand vonnöten, müssen doch hierbei zusätzlich noch die Kabel zu den Blaulichtern in das mitgelieferte kleine Kästchen mit der Blinkelektronik gesteckt und dieses dann mit der Stromversorgung verbunden werden. Das Wie und Wo verrät die gut illustrierte Anleitung. Für den nötigen Halt unter der Anlage sorgen die beiden im Lieferumfang enthaltenen Schrauben.

Bereits nach kürzester Zeit hat man somit einen neuen Blickfang für seine nächtlichen Modellstraßen geschaffen und damit die kleine Miniaturwelt wieder einen Schritt näher an ihr großes Vorbild gebracht.

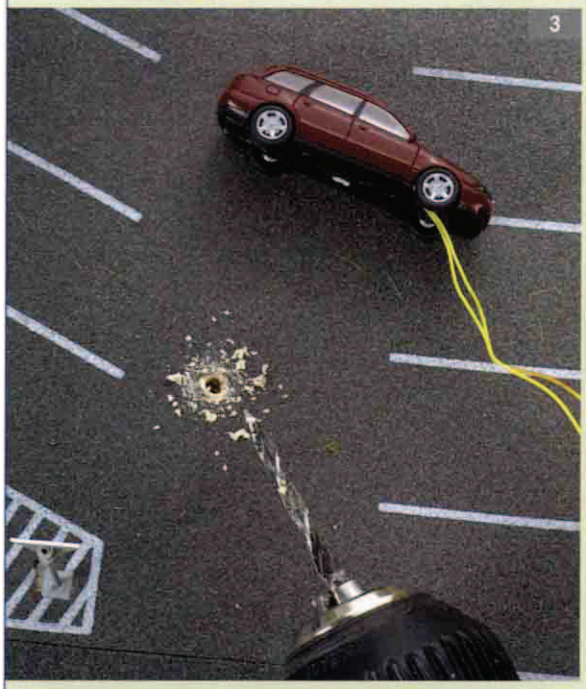
Oliver Strüber
Fotos: Kurt Heidbreder, Oliver Strüber



1. Mit Hilfe eines wärmebeständigen Kunststoff-Lichtleiters werden die Modelle von einer Glühlampe aus beleuchtet. Eine ausführliche Anleitung vermittelt Tipps zum Einbau.



2. Die beleuchteten Viessmann-Autos werden bereits fertig montiert geliefert. Zum Lieferumfang der Einsatzfahrzeuge gehört auch eine Blaulicht-Blinkelektronik.



3. Mithilfe einer Minibohrmaschine wird ein kleines Loch zur Durchführung der Beleuchtungskabel gebohrt.



4. Bei aufwändiger ausgestatteten Fahrzeugen wie dem Notarztwagen sind mehrere kleinere Bohrlöcher vonnöten, die präzise direkt unter den Kabelausgängen platziert werden.

Unten. Die Einsatzfahrzeuge im Viessmann-Programm besitzen zusätzlich voll funktionsfähige Blaulichter.



Rollende Tank

Kesselwagenganzzüge prägen den Güterve

Der vom Wettbewerb am deutlichsten gezeichnete Teil des modernen Güterfernverkehrs in der Epoche V ist der Mineralölverkehr. Für Abwechslung im Zugbild sorgen dort wie sonst nur vor Auto- und Containerzügen die bunten Lokomotiven privater Betreibergesellschaften.

Lange Ganzzüge aus nahezu ein und demselben Wagentyp und das sich daraus ergebende homogene Erscheinungsbild faszinieren nicht nur die Anhänger der großen Eisenbahn. Auch auf Modellbahnanlagen sorgen sie nicht zuletzt bei Wagenzahlen oberhalb 15 regelmäßig für Aufsehen. Wegen der dann allerdings beachtlichen Länge von mehr als drei Metern sind solche Garnituren meist Clubanlagen vorbehalten.

Bis weit in die Epoche III hinein liefen Kesselwagen in der Regel nur als Einzelwagen oder in kleinen Gruppen im Zugverband mit. Hier bereichern den Zug mit der Fleischmann-55 Kesselwagenmodelle von Piko und Märklin.



stellen

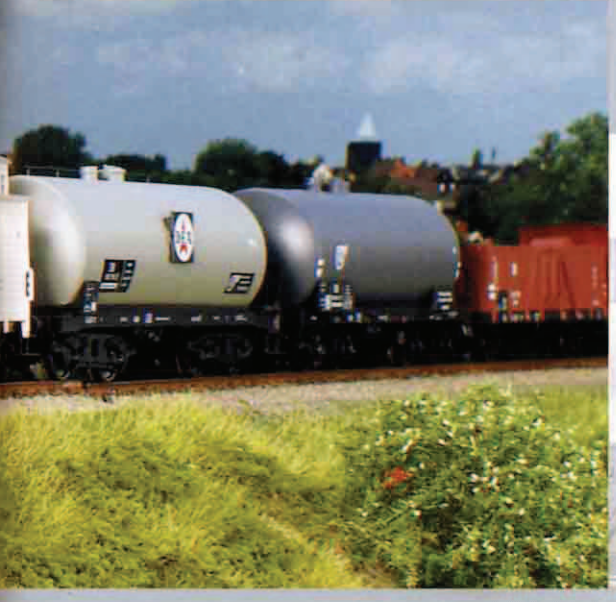
ehr der Epoche V

Geschichtlicher Rückblick

Die Güterbeföderung in Ganzzügen, also in mehr oder weniger einheitlichen Wagengarnituren, die als geschlossener Zugverband durchgehend vom Ausgangs- zum Endbahnhof verkehren, ist beileibe keine Erfindung der modernen Zeit. Die ersten derartigen Züge verkehrten bereits Ende der 20er-Jahre als Kohlependel aus Schlesien und dem Ruhrgebiet zur Brennstoffversorgung nach Berlin. Gebildet wurden sie aus den damals hochmodernen Großraumgüterwagen mit mechanisierter Be- und Entladung. Da die Züge nicht getrennt wurden, sparte man erheblichen Aufwand bei der Behandlung in den Rangierbahnhöfen. Insgesamt bedeutete die Einführung dieser Zuggattung eine Verkürzung der Umlaufzeiten bei schnellerer Beförderung der Güter. Schon bald gehörten auch Erze, Koks sowie zunehmend Stahlhalb- und -fertigprodukte (Brammen, Bleche) zu den bevorzugt in Ganzzügen beförderten Ladegütern.







Erst seit Mitte der 70er-Jahre kam der Transport flüssigen Brennstoffs, der vorher nur mit Einzelwagen oder kurzen Wagengruppen abgewickelt wurde, hinzu. Zuvor hatten die weit verstreut liegenden Raffineriezentren sowie ein unbeständiger, von Jahreszeit, Witterung und Konjunktur abhängiger Bedarf einen geordneten Wagenumlauf in Ganzzügen erschwert. Damals kamen auch noch die letzten Dampfloks der DB vor diesen Zügen zum Einsatz, bevor sie von E- und Dieselloks abgelöst wurden.

Heute dominieren die Kesselwagenzüge des Mineralölverkehrs in weiten Bereichen den Sektor der Ganzzüge. Sie übernehmen den Transport von Benzin, Diesel, Kerosin oder Heizöl zwischen den Raffinerien, Tanklagern und Häfen. Dennoch verkehren sie überwiegend als Bedarfszüge, da die zu befördernde Menge auch heute noch von Wetter, Ferienzeiten sowie in erster Linie der Konjunktur abhängig ist.

In der Epoche IV begann die Zeit der Kesselwagen-Ganzzüge. Der EVA-Wagenpark stammt von Roco (# 45987, 45988), die 044er steuerte Märklin bei.

Kleines Bild Links. Die Befüllung und Entleerung der Kesselwagen kann auch in größeren Industrieanlagen erfolgen.



Eher die Ausnahme beim Vorbild: silbrig-glänzende Mineralölkesselwagen; die Regel sind schlichte, graue Anstriche. Die Kesselwagen stammen von Fleischmann und Liliput, die 212 von Märklin.



Im Tanklager erfolgt die Befüllung der Kesselwagen. Im Modell bieten sich mit den diversen Ölkesseln der Zubehörhersteller reizvolle Motive an.

Vermietgesellschaften

Im Regelfall befinden sich die eingesetzten Waggons nicht im Besitz der transportierenden Eisenbahngesellschaften, sondern gehören traditionell großen Vermietgesellschaften wie KVG, VTG, Ermewa oder Nacco. Früher gehörte auch die EVA dazu, die aber vor einigen Jahren von der VTG aufgekauft wurde. Diese Vermietgesellschaften stellen das Wagenmaterial dann den einzelnen Mineralölkonzernen oder Speditionen zur Verfügung. Aufgrund dieser Voraussetzungen konnte sich der Wettbewerb zwischen den seit Anfang der 90er-Jahre auf den geöffneten Markt gekommenen Privatbahnen und der Deutschen Bahn AG am ehesten entwickeln.

Bespannung

Die Bespannung der im Regelfall aus 18 bis 25 Wagen bestehenden Kesselwagenganzzüge oblag früher fast ausschließlich den Staatsbahnen, später der Deutschen Bahn AG. Als typische Loks der DB können für die Epoche IV vor allem die E-Lok-Baureihen 140, 150 und 151 genannt werden. Die DB AG setzt aktuell neben den 140ern und 151ern nahezu alle modernen Güterzuglokomotiven ein, beispielsweise die Baureihen 145, 152, 182 (Taurus), 185, 189. Auf nicht elektrifizierten Strecken, aber nicht nur dort, kamen früher vor allem die Diesellok-Baureihen 216 oder 211/212 in Doppeltraktion zum Einsatz, heute herrschen hier die ex-DR-Großloks der Baureihe 232 vor. Die Modellbahnindustrie bietet die passenden Maschinen in vielfachen Ausführungsvarianten an.

Mit dem zunehmenden Wettbewerb sind mittlerweile aber auch zahlreiche private Bahngesellschaften mit Kesselzügen unterwegs. Zu den Pionieren auf diesem Gebiet zählt die mittlerweile jedoch in Konkurs gegangene Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG). Die heute bekanntesten Aktiven sind sicher die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) mit dem Tochterunternehmen Swiss Rail Cargo (SRC, Loks von SBB Cargo), die Import-Transport-Logistik (ITL) oder auch rail4chem (r4c). Viele dieser Züge kann man dank des umfassenden Fahrzeugangebots auch im Modell vorbildgerecht nachbilden, andere aufgrund noch fehlender Lackierungsvarianten oder Grundmodelle nur annäherungsweise.

Zu den exotischsten Loks im Mineralölverkehr zählen sicher die seinerzeit von Vossloh ins Rennen geschickten V 170, besser bekannt als Nohabs. Zunächst für die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG) in Blau-Silber unterwegs, bespannten sie in den letzten Jahren auch die Mineralölzüge der inzwischen liquidierten eurorail. In den Jahren 2002 und 2003 dienten einige Nohabs noch als Zusatzloks der KEG, darunter auch die in den ursprünglichen Farben der Dänischen Staatsbahn lackierte My 1143. Sie wurden bei der KEG vorrangig vor den roten, aus Waggons der polnischen Vermietgesellschaft dec gebildeten Kerosinzügen eingesetzt. Im Maßstab 1:87 kann man dies mit den Modellen von Roco oder Märklin nachbilden.

Die ITL setzte zunächst auf V 180 der vormaligen Deutschen Reichsbahn (DR) sowie auf Ableger der DR-V 200 aus Beständen der polnischen und tschechischen Staatsbahnen. Inzwischen kommen aber auch Blue Tiger der zweiten Bauform, modernisierte

Größer, Voller, Leichter

Mit diesen drei Attributen lässt sich recht anschaulich die Entwicklung der Kesselwagen in den vergangenen 40 Jahren beschreiben. Typische Epoche III-Vertreter sind die vierachsigen Kesselwagen des Typs Uerdingen, die man als H0-Modelle beispielsweise von Piko, Märklin oder Klein Modellbahn erhält. Sie wurden in den 40er-Jahren von zahlreichen Waggonfabriken in Lizenz gefertigt. Die Kessel mit einem Fassungsvermögen von 50 Kubikmetern ruhten auf einem stabilen Untergestell aus insgesamt vier Längsträgern. Die Kessel waren ferner auf der gesamten Länge mit dem Rahmen vernietet beziehungsweise verschweißt. Diese Konstruktion bot damit insgesamt ein ungünstiges Verhältnis von Ladungs- zu Eigengewicht. Die Höchstgeschwindigkeit der beladenen Waggons betrug zudem meist nur 80 km/h.

Moderne Kesselwagen der Epoche V besitzen Kessel mit Volumen bis zu 95 Kubikmetern. Diese ruhen auf zwei Sätteln auf dem Untergestell, welches im wesentlichen aus zwei Längsträgern besteht. Lediglich an den Enden erfolgt eine Aufweitung zur Aufnahme der Zug- und Stoßvorrichtungen und Übertragung der sich dort ergebenden Kräfte auf die Längsträger. Im beladenen Zustand sind die Wagen inzwischen 100 bis 120 km/h schnell. Zur besseren Entladung wurden in den letzten Jahren einige Typen als Knickkesselwagen mit beidseits zur Wagenmitte hin leicht zulaufendem Kessel ausgeführt.

232 sowie E-Loks der Baureihe 185 für dieses Unternehmen zum Einsatz. Die auffallend grün oder silber lackierten ITL-Loks befördern ihre Kesselwagenganzzüge mittlerweile auch ins benachbarte tschechische Ausland. Beide erstgenannten Maschinen sind als Modelle bei Gützold erhältlich.

Ein Novum war im Jahr 1999 der Start der privaten KEG. Für ihre Kerosintransporte zwischen der Raffinerie Lingen und dem Flughafen München setzte sie nicht nur aus Rumänien importierte Dieselloks des Typs 060 DA/LDE 2100 (Modell von Gecon VVM, vgl. Heft 3/05) ein. Auch das Wagenmaterial stammte aus dem Ausland. Insgesamt 50 Waggons für zwei Züge wurden von der polnischen Gesellschaft dec angemietet. H0-Nachbildungen der weinrot lackierten Kesselwagen gibt es von Gecon VVM und Tillig H0/Sachsenmodelle. Ihre Vorbilder zieren neben der Aufschrift dec nun auch die KVG-Logos, für die sie heute im Einsatz stehen. In den Zügen zahlreicher Betreiber sind sie mittlerweile in ganz Deutschland unterwegs.

Mit der zunehmenden Verfügbarkeit moderner Loks geht auch ein Traktionswechsel vor den Kesselwagenganzzügen einher. Mehr und mehr lösen Tauri, 185 oder 482 aus SBB-Cargo-Beständen auf langen Strecken die Dieselloks ab. Auf nichtelektrifizierten Strecken dominieren verstärkt die robusten GM-Maschinen des Typs Class 66, die mehrere, zum Teil auch ausländische Bahngesellschaften wie die DLC in diesen Diensten einsetzen. Entsprechende H0-Modelle hat Mehano in mehreren Lackierungen im Angebot (*vgl. Heft 2/05*).





Bei den hinter der rail4chem/European Bulls-185 eingereihten Kesselwagen erkennt man besonders gut die unterschiedlichen Verschmutzungsspuren, die Kesselwagen beim Vorbild aufweisen. Die Lok erscheint diesen Winter bei Märklin (# 36830). Aufnahme: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Neuere Tanklager wie das von Rhäsa verfügen über Aufstellgleise, die auch für lange Ganzzüge reichen. Hier rangiert im Mai 2003 eine von der KEG gemietete Bombardier-V 100.4. Aufnahme: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

In größeren Übergabebahnhöfen treffen die Loks und Wagen der unterschiedlichsten Betreiber aufeinander. Die bunte Vielfalt sorgt für Abwechslung.



Kesselwagenzüge auf internationalen Strecken: Den Zug aus einer BB 12000 der SNCF und vierachsigen ESSO-Kesselwagen kann man sehr gut mit den Märklin-Modellen nachbilden. Foto: M. Hanssens

DB Cargo-Alltag ist die rote 151 mit ihrem gemischten Wascosa-/Esso-Zug.

Passende Lokomotiven der Epoche V (Auswahl):

Typ	Hersteller	Versionen
BR 218	Märklin, Piko, Roco	DB AG, DB Cargo
BR 232	Brawa, Roco	DB AG, DB Cargo, railion, rail4chem
V 180	Gützold	KEG, ITL, Infraleuna
V 200	Gützold, Roco	DB AG, ITL
V 170 (Nohab)	Märklin, Roco	DSB, NEG
G 2000	Mehano	VSFT, WEG
LDE 2100	Tillig	KEG
BR 250 Blue Tiger	Mehano	Prototyp
Class 66	Mehano	HGK, rail4chem
BR 140	Märklin, Roco	DB AG, DB Cargo
BR 145	Fleischmann	DB Cargo, rail4chem
BR 151	Fleischmann, Märklin, Roco	DB AG, DB Cargo, railion
BR 152	Märklin, Roco	DB Cargo, dispolok
BR 182/1116	Märklin, Piko, Roco	DB Cargo, dispolok, rail4chem, (Taurus), KEG
BR 185/482	Märklin, Piko, Roco	DB Cargo, SBB Cargo, rail4chem
BR 189	Märklin, Piko, Roco	DB Cargo, dispolok

Derzeit einzeln lieferbare moderne Kesselwagen der Epochen 4 und 5 (Auswahl)

Hersteller	Wagentyp	Artikel-Nummer
Electrotren	Kesselwagen Uacs	5826, 5827, 5829
Fleischmann	Kesselwagen 77 m³	5475, 855485, 855486
HAG	Kesselwagen Uahs	382 (Varianten von Shell, Esso, BP, Wascosa, Avia, Tamoil)
Liliput	Kesselwagen	L225831, L222534
Märklin	Knickkesselwagen	4754, 46555, 46556, 48485
Piko	Knickkesselwagen	54180, 54186, 54187, 54191, 54194, 54199, 54900, 95533, 95497, 95564
Roco	Kesselwagen	45987, 45988, 46076, 46978, 47365
Tillig H0	Kesselwagen Zans	76108, 76109, 76121, 76152, 76153, 76154, 76176, 76243, 76276, 76404
Trix	Knickkesselwagen	23975

Einen ganz besonderen Reiz dürften auf international ausgerichtete Modellbahner auch die langen Zugdurchläufe durch mehrere Länder ausüben, bei denen auf ihrem gesamten Laufweg durchaus auch mehrere unterschiedliche Lokomotiven vor den Zug kommen. Erst die modernen, in mehreren europäischen Ländern zugelassenen Mehrsystemloks wie der Taurus oder die Baureihen 185 und 189 halfen in den letzten Jahren, die Landes- und Stromsystemgrenzen zu durchbrechen.

Wagenpark

Die Standardwaggons in den Mineralöl-Ganzzügen sind heute vierachsige Kesselwagen mit Volumen zwischen 77 und 95 Kubikmetern. Nachbildungen der wichtigsten Wagentypen sind in den unterschiedlichsten Lackierungs- und Beschriftungsvarianten bei nahezu allen Modellbahnherstellern zu haben.

Man sollte als vorbildorientierter Modellbahner bei der Zusammenstellung der einzelnen Züge jedoch darauf achten, dass die recht beliebten bunten Werbe-Kesselwagen beim Vorbild im Normalfall nicht anzutreffen sind.

Ferner gehören die Waggons eines Ganzzuges aus betrieblichen Gründen idealerweise meist nur einem einzigen Vermieter: VTG-Wagen können so wegen der Firmenverschmelzung beispielsweise gemeinsam mit EVA-Waggons verkehren, sollten jedoch nicht unbe-







Mittlerweile zählt auch die schweizer Re 482 von SBB Cargo zum gewohnten Bild auf deutschen Schienen.

Bei der KEG kam auch die Lok 204 vom DR-Typ V 180 vor den roten dec-Ganzzügen zum Einsatz.

dingt zusammen mit solchen der konkurrierenden Nacco oder der KVG eingesetzt werden.
Gerade die international operierenden Vermietgesellschaften haben ihre Wagen durchaus auch bei mehreren (Staats-)Bahnverwaltungen als Privatwagen in den Fuhrpark eingestellt. Umlaufbedingt können daher beispielsweise mehrere DB- sowie ÖBB-, SBB- und FS-Wagen der gleichen oder einer kooperierenden Vermietgesellschaft zusammen in einem einzigen Zug eingestellt sein. Entsprechend beschriftete Wagen gibt es auch im Modell. Ihre Kombination macht die ohnehin schon interessanten Kesselwagen-Züge noch ein Stückchen vielfältiger.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Roman Lohr
Modellfotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Oliver Strüber



Bügelordnung

Wird direkt hinter einer E-Lok ein Wagen mit empfindlichen Gütern befördert, so schreiben die Dienstvorschriften vor, dass zu deren Schutz stets der vordere Stromabnehmer am Fahrdraht anzuliegen hat. Dies sollte man im Modell auch bei den Kesselwagen-Ganzzügen berücksichtigen.

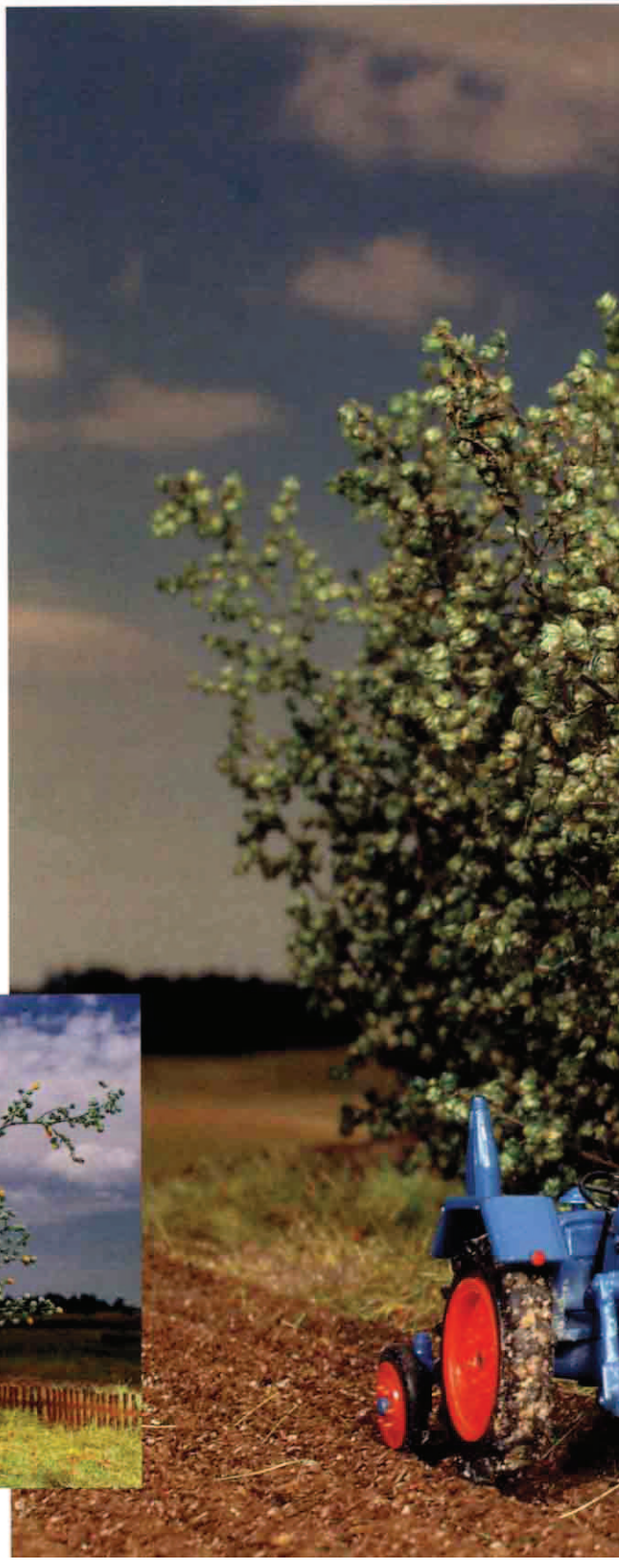
Verschiedene Privatbahnen setzen die modernen „Tauri" aus dem Siemens-Dispolok-Fuhrpark vor Kesselwagenzügen ein, hier das Märklin-Modell vor Tillig H0- und Piko-Wagen.



Gewachsene Natür

Realistische Modellbäume aus Naturp

Wer jemals eine Modellbahnanlage mit der Nachbildung höher wachsender Sträucher und Bäume ausgestattet hat, kennt die Sachlage: Nicht jeder von der Modellbahnindustrie angebotene Miniaturbaum hat diese Bezeichnung auch wirklich verdient. Dies hängt nicht zuletzt mit dem gewählten Detaillierungsgrad und der Materialwahl zusammen. Eine neue Produktphilosophie verfolgen die Naturbäume aus dem Hause Viessmann. Wie es der Name schon suggeriert, bestehen diese Baumnachbildungen aus natürlich gewachsenen Rohmaterialien, die in einem aufwändigen Produktionsprozess in Handarbeit noch veredelt und in ihrem Wuchs den großen Vorbildern angepasst werden. Gerade durch die Verwendung der ausgesuchten Naturmaterialien lassen sich sehr filigrane Baumsilhouetten mit feingliedrigen Astnachbildungen und natürlicher Farb- und Formgebung realisieren. Die Wahl des Ausgangsproduktes ergibt auch im Modell individuelle Einzelstücke, bei denen – wie beim großen Vorbild - kein Baum dem anderen gleicht.





chkeit

ukten



Links. Viessmann liefert seine Modellbäume in durchsichtigen Verpackungen mit Styroporsockel, in den die Bäume eingesteckt sind.

Linke Seite unten. Die Viessmann-Obstbäume tragen unterschiedlich eingefärbtes Obst. Sie eignen sich hervorragend zur Nachbildung einer Streuobstwiese.

Großes Bild unten. Einen äußerst natürlichen Eindruck hinterlassen die Feldrandgehölze, die man am besten in der von Viessmann gelieferten Aneinanderreihung „pflanzt“.



1. Vor dem endgültigen Platzieren der Bäume sollte man eine Stellprobe vornehmen, um den bestmöglichen Gesamteindruck zu erzielen.



2. Sehr schnell geht der Einbau im weichen Untergrund: Die Bäume werden ganz einfach mit ihren Stahlstiften in den Boden eingedrückt.



3. Bei härteren Untergründen bohrt man ein kleines Loch von etwa 3 mm Durchmesser, in das man die zusammengedrückten Stahlstifte einpasst. Wer will, kann sie vorher etwas kürzen.



4. Die niedrigeren Gewächse sind ab Werk auf einem Grasmattenstreifen arrangiert. Zum „Pflanzen" wird lediglich noch der Schutzstreifen der Klebefolie entfernt.



5. Anschließend wird das Grasmattenstück an seinen Rändern an die übrige Landschaftsgestaltung angepasst.

Breites Produktspektrum

Mittlerweile ist eine bunte Palette an Baumtypen in unterschiedlichen Wuchsgrößen lieferbar, beispielsweise Säulenpappeln, Birken, Akazien oder verschiedene Obstbäume. Auch ein sehr realistisch wirkender junger Laubbaum mit stützendem Dreibock und Verbissschutz am Stamm ist erhältlich. Die Aufstellung dieser Bäume kann – je nach Wunsch – entweder einzeln oder in kleineren Gruppen erfolgen. Gerade bei letzterer kommt die feingliedrige Gestalt der Naturbäume besonders eindrucksvoll zur Geltung. So lassen sich auch bei engem Baumabstand ineinander verzweigte Baumkronen im Modell problemlos nachgestalten.

Sinnvoll ergänzt wird das Baum-Programm durch kleinere Büsche und Sträucher, etwa eine geschnittene Ligusterhecke oder die buschigen Feldrandgehölze. Sie werden eng beieinander platziert als ein 10 cm langer Gewächsstreifen geliefert.

Baumpflanzung

Bereits bei der Produktion seiner Modellbäume hat Viessmann großen Wert auf eine leichte Handhabung und schnelle „Pflanzung" auf der Anlage gelegt, die von Fall zu Fall auch das nachträgliche Einfügen der Bäume in bereits bestehende Modellbahnszenerien erlaubt. Hierzu verfügen alle Bäume anstatt der bei vielen anderen Herstellern üblichen volumigen Baumfüße über zwei etwa 4 cm lange Stahlstifte. Mit ihrer Hilfe lässt sich der Baum bis zum Stammansatz im Untergrund versenken.

Gerade Modellbahner, die besonderen Wert auf eine leichte Bauweise mit Styrodur- oder Styropor-Untergründen legen, werden dies zu schätzen wissen. In diesem Falle braucht man die Bäume nur mittels einer Rundpinzette zu fassen und vorsichtig in den zuvor gestalteten Untergrund einzudrücken. Klebstoff wird nicht benötigt. Auf die gleiche Weise kann der Baum später – etwa zu Transportzwecken – wieder ohne Schaden entfernt werden. Nicht nur der schnelle Baufortschritt in der Landschaftsgestaltung wird damit gefördert, sondern ebenso die sonst oftmals auftretende Problematik mit schräg stehenden Stämmen vermieden.

Wer hingegen eine stabilere (Holz-)Unterkonstruktion für seine Anlage gewählt hat, kann die Bäume fast genauso schnell setzen: Hier reicht eine kleine Öffnung in der Platte aus, die man mithilfe einer Kleinbohrmaschine samt passendem Bohrer einfach erstellen kann. Den Bohrdurchmesser wählt man nur so groß, dass die Stahlstifte des Baumes gerade eben unter leichtem Zusammendrücken hineinpassen und ihm so die nötige Standfestigkeit verleihen. Zu tief hinunter ragende Stahlstifte lassen sich problemlos mit einem Seitenschneider kürzen; die Stabilität und Haltbarkeit ist hierdurch nicht gefährdet. Auch bei dieser Pflanzmethode können die Bäume später wieder ohne Beschädigungen entfernt werden.





Heckenwuchs

Im Gegensatz zu den Naturbäumen sind die niedrigeren Gehölze bereits ab Werk in natürlich engem Abstand in ein dünnes Stück hellgrüner Grasmatte eingesteckt. Auf der Unterseite ist die Grasmatte als Selbstklebefolie ausgebildet, die nach Abziehen des Schutzstreifens nur noch auf der Anlage befestigt werden muss. Die nach unten herausragenden Enden der Naturgehölze können noch mit einer Bastelschere ein wenig verkürzt werden, damit die Wölbung des Grasstreifens in diesem Bereich nicht zu groß ausfällt. Wer will, kann aber natürlich auch die Länge der Anpflanzung kürzen oder verlängern respektive das Strauchwerk in kleineren Gruppen oder einzeln aufstellen. Die Grasmatte lässt sich später mit den herkömmlichen Landschaftsbaumaterialien an die übrige Anlagenvegetation anpassen, so dass die Übergänge an den Kanten nicht mehr sichtbar sind.

Alles in allem sind Viessmanns Naturbäume aufgrund ihres filigranen, naturgetreuen Aussehens eine echte Bereicherung für die Gestaltung einer Modellbahnanlage. Gerade ihr problemloses „Pflanzen“ und die schnelle und beschädigungsfreie Demontage empfehlen sie auch für häufiger wechselnde Anlagengestaltungen.

Text und Fotos: Oliver Strüber



Oben links. Bei der Nachbildung der jungen Bäume (# 15141) hat Viessmann großen Wert auf die Nachbildung von Verbissschutz und dreieckiger Rankhilfe gelegt.

Oben rechts. Nur mit Naturprodukten lässt sich eine solch perfekte Stammstruktur wie hier bei den Birken erzielen.

Eng gepflanzt, vermittelt die geschnittene Ligusterhecke (# 15502) ein überaus relistisches Gesamtbild.

Modellbahn-Freunde unter sich

Folge 2: MIST 7 Märklin-Insider-Stammtisch Stuttgart

Einmal im Monat geht es im Homöopatischen Vereinsheim in Stuttgart-Fasanenhof hoch her: Dann treffen sich zwischen 25 und 40 Märklin-Freunde aus der Region zum gemeinsamen Fahren, Testen und Vortragen in geselliger Runde. Einige der bis zu 75 Mitglieder reisen sogar aus dem Ruhrgebiet sowie aus Frankfurt an. Entstanden ist der Stammtisch vor nunmehr fünf Jahren als ergänzendes Diskussionsforum. Diese Bedeutung hat nach dem Ende des Märklin-eigenen Insider-Forums noch zugenommen.









Von Oben nach Unten. Die Testanlage wird jedes Mal individuell zusammengestellt; der Henschel-Wegmann-Zug fasziniert.

Beim Oktober-Stammtisch führten Märklin-Mitarbeiter die neue Central Station vor, die anschließend von Interessierten selbst getestet werden konnte:

Der Nachwuchs ist mit Freude dabei – so wünscht man sich die Zukunft unseres Hobbys.

Bei passendem Wetter nutzen einige Stammtischler die Gelegenheit, ihre Schätzchen vor passender Kulisse abzulichten. Foto: Mist7

Kontakt

Informationen zu den einzelnen Stammtischen sowie die nächsten Termine veröffentlichen die Stuttgarter regelmäßig im Internet unter www.mist7.de. Dort findet sich auch eine ausführliche Anfahrtsbeschreibung. Das Vorbeischauen lohnt sich auf jeden Fall.

Überhaupt spielt die Nähe zu Märklin auch eine Rolle. So finden sich regelmäßig Vertreter des Göppinger Unternehmens ein, um mit den Märklin-Freunden über Produkte und laufende Entwicklungen zu diskutieren und deren Meinung zu hören. Besonders viel Aufwand betrieb Märklin beim Stammtisch im Oktober. Mit gleich drei Vertretern präsentierte man, 20 Monate nach der Ankündigung, dem interessierten Publikum die ersten Central-Stations der Serienfertigung.

Natürlich testeten die Mist7-Freunde ein Exemplar auch gleich an der Stammtisch-Anlage und diskutierten das Für und Wider mancher Optionen oder Programmierregeln. Weitere Steuereinheiten dienten dem „Trockentraining". Die Spiel- und Testanlage selbst besteht aus C-Gleisen und wird jedes Mal fliegend aufgebaut. Als Untergrund dienen zusammengestellte Tische.

Geselligkeit

Neben der Fachsimpelei spielt das gemeinsame Abendessen an den Stammtischtagen eine wichtige Rolle, bieten sich doch gerade dabei zahlreiche Möglichkeiten des Kennenlernens und des Austausches auch außerhalb des Modellbahnhobbys. Und das wiederum ist zumindest für die mitgekommenen Lebenspartner nicht uninteressant.

Parallel zu den Treffen, die übrigens immer unter einem anderen Thema stehen, arbeiten einzelne Stammtischler auch an einer Modulanlage nach Motiven der Karwendelbahn. Die ersten Ergebnisse konnten sie im Sommer 2005 im Rahmen der Göppinger Modellbahntage einer breiteren Öffentlichkeit vorstellen. Bislang besteht sie jedoch nur aus Streckenmodulen und zwei Kehrschleifen, die Bahnhöfe sind im Bau. Hin und wieder dienen die Module den Stammtischbesuchern auch als Fotokulisse. So präsentierten sich beim April-Stammtisch am Rande eines Vortrages zu den berühmten Rundnasen zahlreiche Nohab-Modelle auf einem Streckenmodul.

Für Abwechslung ist also stets gesorgt – der Mist 7 freut sich schon auf weitere Stammtischteilnehmer.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Weltrekord - Vier Märklin-Züge auf 12 km Strecke unterwegs

Am 18. September 2005 veranstaltete der Hoeseltse Treinclub aus Belgien in Zusammenarbeit mit Märklin einen Weltrekordversuch, bei dem vier Märklin-Güterzüge die 12 km lange Strecke von Hasselt zur Limburghalle in Genk aus eigener Kraft auf Schienen zurücklegen sollten. Mehr als 100 Freiwillige aus den Reihen des Modellbahnclubs und des Märklin Info Teams standen für diese außergewöhnliche Aufgabe bereit.

Da über diese Distanz natürlich keine komplett mit Gleisen ausgestattete Strecke verlegt werden konnte, ersannen die Weltrekordteilnehmer ein spezielles Modulsystem. Insgesamt 20 mit C-Gleisen ausgelegte zweigleisige Module von je 5 Metern Länge wurden immer wieder hintereinandergesetzt. Sobald alle vier über Mobile Stations gesteuerten Züge ein Modul verlassen hatten, wurde dieses abmontiert und von mehreren Helfer mitsamt der untergesetzten Böcke ans vordere Streckenende gebracht, wo sie es wieder in den Streckenverlauf integrierten. Spezielle Eckmodule sorgten für die nötigen Richtungsänderungen. Auf diese Weise wurde jedes Modul etwa 120 Mal befahren.

Um 7.30 Uhr morgens fiel der Startschuss, gegen 17.00 Uhr trafen die Züge in Genk ein. Unzählige Besucher, darunter auch viel Prominenz aus dem Belgischen Königshaus, Politik und Gesellschaft, ließen sich das hautnahe Miterleben des spannenden Rekordversuchs an der Strecke nicht entgehen. Am Ende stand der wohlverdiente Weltrekord, den alle vier eingesetzten belgischen Dieselloks samt der 60 signierten Wagen trotz aller Strapazen bravourös und ohne Probleme meisterten.

Zugunsten der Belgian Kids Foundation, die sich der Forschung in der Kindermedizin widmet, wurde das Rollmaterial anschließend im Rahmen der Euromodelbouw in Genk versteigert.

Weitere Infos: http://wereldrecordpoging.euromodelbouw.be/info_d.htm



Die Züge rollten paarweise hintereinander über die doppelspurigen, je 5 m langen Module. Ein über 100 Helfer starkes Team sogte für An- und Abbau der 20 Module.





Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 wurde in Preußen der Ausbau des staatlichen Eisenbahnnetzes sowie die Verstaatlichung der zahlreichen Privatbahnen auf breiter Basis forciert.
Um im bunten Wagenpark der Reisezüge für eine Vereinheitlichung und Modernisierung zu sorgen, erstellte die Königlich Preußische Staatsbahn-Verwaltung (KPEV) ab 1878 Musterzeichnungen – die sogenannten „Normalien" – für einen neuen Wagentyp. Für die 1. und 2. Klasse sahen sie zweiachsige Abteilwagen mit flachem Dach vor, die ab 1880 in Wagenlängsachse teilweise verglaste Aufbauten erhielten, die für bessere Beleuchtung und Belüftung der Abteile sorgten. Ab 1883 folgten Wagen der 3. Klasse.

Mit tausend Türen

Die dreiachsigen Abteilwagen preußischer Bauart

Der bedeutende Vorteil der Abteilwagen bestand im schnellen Fahrgastwechsel, der durch die vielen seitlichen Türen gewährleistet war. Ab 1883 wurden die Personenzüge auf den Hauptstrecken daher vornehmlich aus Abteilwagen gebildet und die Durchgangswagen auf Nebenbahnen abgedrängt. Das hohe Verkehrsaufkommen verlangte bis zu 15 Wagen, für die schnell der Begriff „Tausendtüren-Züge" üblich wurde.
Kontinuierlich wurden die Konstruktionszeichnungen verbessert, dabei wuchs auch die Wagenlänge Ende der 1880er-Jahre an. Um eine bessere Gewichtsverteilung sowie ruhigere Fahreigenschaften zu erzielen, besaßen diese Wagen nun eine dritte Achse, die mittig unter dem Fahrzeug platziert wurde. Ebenso wie die Dachaufbauten war sie bald typisch für die preußischen Abteilwagen. Auch das Äußere änderte sich mit der Zeit: markant ist ab 1904 das gewölbte und erhöhte Dach, wodurch das Bremserhaus nicht mehr so hoch über den Wagen aufragte. Neben reinen Sitzwagen mit und ohne Bremserhaus gab es auch solche mit Traglastenabteil. Insgesamt entstanden bis 1925 knapp 40000 dieser Dreiachser-Abteilwagen.

Zur Länderbahnzeit konnte man an der Außenlackierung die Wagenklasse ablesen: die 2. Klasse war dunkelgrün, die 3. rotbraun und die 4. dunkelgrau. Ab etwa 1910 wurden die Wagenklassen in arabischen Ziffern angeschrieben, die Farbeinteilung entfiel zugunsten eines einheitlichen olivgrünen Farbtons.
Durch die beiden Weltkriege hatte sich das Verbreitungsgebiet der Wagen über nahezu ganz Europa ausgedehnt, man konnte ihnen nicht nur überall in Deutschland, sondern auch von Dänemark bis Italien und von Frankreich bis nach Russland hinein begegnen. Auch bei den beiden 1949 neu gegründeten deutschen Bahnverwaltungen DB und DR waren die mittlerweile bis zu 70 Jahre alten Wagen zunächst noch unverzichtbar. Ab Mitte der 50er-Jahre wurden ihre altbrauchbaren Untergestelle sogar noch als Basis für Umbau- (DB) und Rekowagen (DR) genutzt. Doch auch die ursprünglichen Dreiachser hielten sich noch bis in die 60er-Jahre hinein in untergeordneten Diensten. Als Bahndienstwagen waren sie sogar noch bis in die 70er-Jahre hinein anzutreffen.

Oliver Strüber

Anbieter preußischer Dreiachser-Abteilwagen (Auswahl)

Fleischmann	*H0*
Märklin	*H0, Z, 1*
Roco	*H0*

Bei der KPEV waren die dreiachsigen Abteilwagen meist zu Pärchen gekuppelt. Die braune Außenfarbe charakterisierte die 3. Klasse; hier die Märklin-Modelle.







Ab etwa 1910 und später bei der Reichsbahn wurden alle Abteilwagen olivgrün lackiert. Märklin lieferte auch fest gekuppelte Kombinationen aus normalem und Wagen mit Traglastenabteil.

Durch die beiden Weltkriege verschlug es das Vorbild auch nach Frankreich. Märklin bot vor einigen Jahren solche Modelle an.



Das Epoche III-Modell von Fleischmann hat aufgrund des flachen Daches ein Vorbildbaujahr vor 1904.

Unten. Noch bis in die 60er-Jahre hinein setzte die DB Abteilwagen der unterschiedlichen Bauformen ein, hier die Modelle von Fleischmann und Märklin.



Offene Güterwagen waren und sind für den Transport von Schüttgütern bestens geeignet, lassen sie sich doch rasch be- und meist auch entladen. Komplizierter wird der Transport, wenn die Ladegüter nässeempfindlich oder wegen ihrer Feinheit anfällig für den Fahrtwind sind.

Gut bedeckt

Klappdeckelwagen gehörten über Jahrzehnte zu den Klassikern der Spezialgüterwagen



Die kurzen Zweiachser der Verbandsbauart wurden in den 50er-Jahren bei der DB zu festen Pärchen namens KK 15 gekuppelt (Märklin # 46036).

Der Transport derartiger Güter in gedeckten Güterwagen samt der damit verbundenen zeitaufwändigen Umladevorgänge wurde schon in der Frühzeit der Bahn als unrationell erkannt.

Die Lösung des Problems waren Klappdeckelwagen, da sie die Vorteile beider Wagengattungen vereinen konnten. Durch die geöffneten Klappen an der Oberseite konnte man die Wagen aus Schütttrichtern rasch beladen. Verschlossen boten die Klappen ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen. Vor allem im Kalk-, Düngemittel- und Kaliverkehr waren sie weit über einhundert Jahre unverzichtbar.

Basierten die ersten Typen noch auf den Einheitswagen der Verbandsbauarten, bereicherten bald darauf zahlreiche Varianten den Wagenpark. Darunter waren auch einige Spezialkonstruktionen großer Kalkwerke. Teilweise rüstete man auch später noch Standardwagen mit Klappdeckeln aus, um sie speziellen Ladegütern anzupassen, etwa die vierachsigen Großraumwaggons zum Gips- anstatt Erztransport.

Die zunehmende Rationalisierung im Bahnbetrieb und steigende Anforderungen an den Arbeitsschutz führten in den vergangenen Jahren jedoch dazu, dass mehr und mehr Klappdeckelwagen durch Schwenkdachwagen ersetzt wurden.

Roman Lohr

Großes Bild. Die Variantenvielfalt an Klappdeckelwagen, hier die verschiedenen Märklin-Modelle, war in der Epoche III besonders groß.





Deutlich moderner und größer war die ab 1949 beschaffte Bauart Kmm36, die es ebenfalls bei Märklin und Trix gab.



Für die Deutsche Reichsbahn in der DDR entstand die Bauart Tm 5605 (Piko # 54433).



Zu den Klassikern im Märklin-Programm zählt der Großraumwagen KKt 57 (# 4626), mit dem hauptsächlich Getreide und Koks transportiert wurde.



Nachwuchsförderung

Märklins Strategie bei der Unterstützung des Fachhandels

Unter den Modellbahnern geht das Gespenst des aussterbenden Hobbys um. Anstatt zu jammern, setzt Märklin auf unkonventionelle Wege und hofft auf Unterstützung durch den Fachhandel.

„Was meinen Sie, wo kaufen die meisten Mütter zwischen 30 und 35 Spielsachen für ihre Kinder?" Diese Frage stellte Stephan Unser, Geschäftsführer bei Märklin und verantwortlich für das Marketing, im Rahmen des Märklin-Insider-Stammtisches Ende Oktober 2005 in Stuttgart einigen der Anwesenden. Die Antwort war verblüffend - ein schwedisches Einrichtungshaus mit vier Buchstaben.

In der sich ergebenden Diskussion stellte Stephan Unser dann einige Ideen vor, mit denen Märklin künftig Einsteiger in das Modellbahnhobby gewinnen möchte. Wichtig sei zum einen die Stärkung der „Marke Märklin", wie man sie auch in den neuen Märklin-Stores pflegt. Dort sollen sich Märklinfreunde in Zukunft auch verstärkt austauschen können, etwa bei einer Tasse Kaffee, so Stephan Unser, denn nur in einer angenehmen Atmosphäre werden die wichtigen Gelegenheitskäufe getätigt und der Kunde so langfristig an die Marke gebunden.

Besonders stolz ist man auf die Eröffnung des Märklin-Stores im Oberhausener „CentrO": „Jährlich besuchen rund 25 Millionen Kunden dieses große Einkaufszentrum - ein enormes Potential für uns." Aus diesem Grund stellt Märklin seit 17. November 2005 auf der entsprechenden Freifläche zusätzlich einen großen Teil seines Sortiments in weihnachtlichem Umfeld zur Schau. Schließlich gehören für viele Menschen Weihnachten und Modellbahn noch immer zusammen.

Um jedoch komplett neuen Nachwuchs zu gewinnen, will Märklin noch andere Wege einschlagen. Die meisten Menschen gehen zwei Mal pro Woche zum Discounter, aber höchstens einmal im Monat in ein Spielwarengeschäft - darauf müsse man reagieren. Deshalb bietet Märklin zum Jahresende eine Startpackung in Sonderausführung - Einkaufsbeutelgerecht und mit einem Waggon weniger - für 79 Euro über einen großen Discounter an. Dies soll nach Angaben von Stephan Unser jedoch kein Affront gegen die Fachhändler sein: Im Gegenteil: Jede Startpackung enthält Hinweise auf Ergänzungssets sowie auf 25 Seiten die Adressen aller Märklin-Fachhändler. Diese werden zeitgleich zum Verkaufsstart der Einstiegspackung mit den entsprechenden Ergänzungspackungen beliefert, um weihnachtliche Versorgungsengpässe zu vermeiden.

Zudem will sich Märklin noch intensiver in Schulen engagieren, um das Interesse am „Systemspielzeug" Märklin-Bahn weiter zu erhöhen. Derzeit arbeitet man mit Unterstützung etwa Nordrhein-Westfalens an einem entsprechenden Pilotprojekt. Dazu mehr in einer der nächsten Ausgaben.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Die Erschließung neuer Käufergruppen ist ein wichtiges Anliegen von Märklin-Geschäftsführer Stephan Unser(rechts), hier im Gespräch mit Mitgliedern des Mist7.

Neues aus Hallein - Die Zukunft der ROCO-Gruppe

Mittlerweile ist fast ein halbes Jahr vergangen, seit der österreichische Modellbahnhersteller Roco im Juli 2005 Insolvenz beantragen musste und die Modelleisenbahn GmbH als Auffanggesellschaft ihre Arbeit aufgenommen hat (siehe hierzu unsere Berichterstattung in Ausgabe 3/05). In diesen Monaten konnte die Produktion wieder aufgenommen und ein großer Teil der für dieses Jahr angekündigten Neuheiten an den Fachhandel ausgeliefert werden. Die wieder eingeführte verstärkte Endkontrolle sorgt neben einer an alte Tugenden erinnernden Produktqualität zudem für zusätzliches Vertrauen in die Produkte.

Ende Oktober erreichte uns folgende Pressemitteilung aus Hallein, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten:

Freie Fahrt für die Modelleisenbahn GmbH

Die Modelleisenbahn GmbH, im Sommer als Auffanggesellschaft für die insolvente Roco-Gruppe gegründet, hat am 20.10.2005 das einzige Angebot zum Erwerb der Masse (darin befindlich alle materiellen und immateriellen Vermögenswerte der Unternehmensgruppe) gelegt. Der Zuschlag wurde in der Gläubigerausschußsitzung am 21.10.2005 einstimmig erteilt. Die konkursgerichtliche Zustimmung wird kurzfristig erwartet. Damit ist ein wesentlicher Schritt in Richtung Zukunftssicherung der Modelleisenbahn GmbH und der erfolgreichen Neupositionierung der Marke Roco am Markt gelungen.

Die Modelleisenbahn GmbH, die auf Initiative des Raiffeisenverbandes Salzburg gegründet wurde, hat auf Basis einer Nutzungsvereinbarung mit dem Masseverwalter am 25. 7. 2005 den Betrieb aufgenommen und versorgt seit 3. 8. 2005 den Markt mit Modellen der Marke Roco.

Durch die schnelle Reaktion auf die Insolvenz der Roco Modellspielwaren GmbH, das besondere Engagement der Mitarbeiter und die sehr positive Kundenresonanz konnte in den ersten drei Monaten ein Umsatz von ca. 8 Mio Euro erzielt werden; die Modelleisenbahn GmbH schreibt damit schwarze Zahlen. Die Umsatz- und Ertragsentwicklung liegt im Plan. Auch das Ziel für das Rumpfwirtschaftsjahr 2005 und somit ein positives Ergebnis, wird lt. Aussage des Geschäftsführers der Modelleisenbahn GmbH, Leopold Heher, erreicht werden.

Das Restrukturierungsprogramm läuft ebenfalls planmäßig und wird bis 31.1.2006 abgeschlossen sein. Werkzeugbau und Kunststofftechnik wurden bereits in das Werk in Gloggnitz und zu externen Dienstleistern verlagert. Der Standort Banska Bystrica (SK) wurde von 220 auf 270 Mitarbeiter aufgestockt. Eine unmittelbar an das Werksgelände angrenzende, zusätzliche Halle wurde angemietet. Am Standort Salzburg werden den Planungen entsprechend per Ende 2005 ca. 90 Mitarbeiter Beschäftigung finden.

Große Anstrengungen unternimmt die Modelleisenbahn GmbH zur Absicherung der Produktqualität. Durch ein rigoroses, sofort nach Betriebsstart eingeführtes, Qualitätssicherungsprogramm ist es gelungen, die vor Konkurseröffnung sehr hohe Reklamationsquote um ca. 95% zu senken.

Zuversichtlich sieht das Führungsteam der Modelleisenbahn GmbH in das Wirtschaftsjahr 2006. Trotz eines nach wie vor schwierigen Marktumfelds sind ein Umsatz von 25-30 Mio Euro und ein positives Unternehmensergebnis geplant.

Die nunmehr erfolgte Übernahme der Masse ebnet den weiteren Weg für die Erreichung der Unternehmensziele und sichert das Weihnachtsgeschäft 2005. Einer erfolgreichen Entwicklung der Modelleisenbahn GmbH steht nun nichts mehr im Weg.

Mag. Christine Neurauter
Marketing
Modelleisenbahn GmbH, Rifer Hauptstraße 21, A-5400 Hallein
www.roco.cc

Die meisten Modellbahner kennen das: Die Sammlung besteht aus Loks, Wagen und Zubehörteilen, die verschiedenen Epochen angehören. Auf eine Epoche mag man sich nicht so recht festlegen. Nun kann man ja einen historischen Zug mit Dampflok, der durch eine Stadt des 21. Jahrhundert fährt, durchaus als „Museumsfahrt" vor dem Modellbahnergewissen rechtfertigen. Modellbahn-Menschen aber, die mitten in der Epoche I in ihren historischen Kleidern in den Straßen einer Altstadt den hellen Schein der ersten Gaslaternen ungläubig bewundern, dürfte allerdings beim Vorbeifahren eines ICE 3 der vielzitierte Kulturschock treffen. Abhilfe bringen hier die Viessmann Kontaktstecksockel-Leuchten, die mit LEDs bestückt vollkommen wartungsfrei sind.

Quer durch ein Modellbahn-Jahrhundert

Mit Kontaktstecksockel-Leuchten von Viessmann



Mit den Viessmann Kontaktstecksockel-Leuchten ins 21. Jahrhundert.



Während der Arbeiten an der Modell-Landschaft schützt der Pin den Kontaktstecksockel vor Verschmutzungen.

Diese Leuchten haben noch weitere Vorteile, denn auch dies kennt der Modellbahner zu Genüge: Die Frage, wird erst die Landschaft fertiggestellt und anschließend die Leuchen montiert oder umgekehrt? Also entschließt man sich, nach Fertigstellung der Landschaft die Modellampen zu montieren. Das passende Loch ist schnell gebohrt und die Lampe gesetzt. Nun muss die Leuchte natürlich noch angeschlossen werden. Nicht selten werden dann beim Umdrehen der Anlage schon die ersten mühsam gesetzten Bäume gleich wieder gefällt. Verfährt man umgekehrt, ist das Risiko gleich groß, können doch die eben montierten Lampen - noch bevor sie ihre volle Leuchtkraft entfalten konnten - schon einer

ungeschickten Handbewegung zum Opfer fallen und ihr noch junges Modellbahn-Leben schnell beenden.
Wenden wir uns den Möglichkeiten zu, die uns das Kontaktstecksockel-System von Viessmann bietet. Nachdem auf der Modellbahn die Trassen gelegt sind und der Landschaftsrohbau abgeschlossen ist, können schon die Kontaktstecksockel des Lampensystems eingebaut werden. Auch diese verfügen über den bewährten Viessmann Patentsteckfuß – also Loch bohren, einstecken und fertig. Ohne Probleme kann jetzt der elektrische Anschluss auf der Plattenunterseite erfolgen. Damit bei der Ausgestaltung der Landschaft später keine Farbe, kein Kleber oder ähnliche Verschmutzungen den Lampensockel unbrauchbar machen, liegt jeder Packung ein Schutzpin bei, der den Kontaktstecksockel schützt. Ohne jegliche Gefährdung von Leuchten oder Sockel kann nun mit der Landschaftsgestaltung fortgefahren werden.
Nachdem das überschüssige Material, wie etwa Grasfasern, abgesaugt wurde, kann der Pin abgezogen werden und die Leuchte einfach auf den Sockel aufgesteckt werden..
Soll die Landschaft umgestaltet werden, wird die Leuchte einfach wieder aus dem Sockel gezogen und dieser durch den Pin geschützt. Genauso verfährt man natürlich beim Transport der Anlage.
Nun ermöglicht uns das Stecksockel-System, wie eingangs schon erwähnt, eine Zeitreise durch die Epochen.
Wir befinden uns auf unserer Modellbahnanlage zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Marktplatzbereich einer Kleinstadt. Der Fortschritt hat soeben Einzug in Form von hellen Gaslaternen gehalten. Das Leben in der Modellstadt kann nun auch nachts pulsieren. Das Verkehrsgeschehen bestimmen weitgehend noch Kutschen und Fußgänger.
Aber auch auf unserer Modellbahnanlage bleibt die Zeit nicht stehen. Wir möchten jetzt in der Gestaltung einen Sprung an das Ende des 20. Jahrhunderts wagen. Dank des Kontaktstecksockel-Systems ist dies ohne Baumaßnahmen möglich. Die Gaslaternen sind den zeittypischen Peitschenleuchten gewichen und auch der Individualverkehr hat sich gewandelt.
Nun machen wir einen weiteren Sprung in das beginnende 21. Jahrhundert. Der Verkehr in der Altstadt hatte in den letzten Jahren so zugenommen, dass eine Umgehungsstraße gebaut werden musste. Auch diese, die direkt am historischen Marktplatz vorbeiführt, wurde mit LED-bestückten Kontaktstecksockel-Leuchten ausgerüstet.
Vielfältig sind die Vorteile, die die Viessmann Kontaktstecksockel-Leuchten bieten. Sie vereinfachen noch weitergehend die Montage und erhöhen darüber hinaus den Spielwert und die Möglichkeiten für den Modellbahner.

F.-J. Hüther





Die Anlage wird von überschüssigem Streumaterial und Ähnlichem gereinigt, der Pin abgezogen und die Laterne aufgesteckt.



Gaslaternen und geringer Individualverkehr dominieren das Bild in unserer Kleinstadt zu Beginn der Epoche I.

Die alten Gaslaternen mussten modernen Peitschenleuchten weichen, dank des Kontaktstecksockel-Systems ist dies kein Problem.

