Ausgabe 3

Dreileiter-Magazin Ausgabe 3

Dreileiter Magazin

Unabhängige Informationsplattform nicht nur für Märklin-Bahner

Badische VIh, Vectron und Neuheiten 2018

Digital: Formsignale nicht nur von Märklin

Anlagenportrait: Bw mit Drumherum

Einzelheft (D) 8,00 Euro
ISSN 2511-9923 03
9 772511 992303

Editorial

Wie immer und doch anders – das trifft so ungefähr den Jahresanfang mit dem ersten Höhepunkt Internationale Spielwarenmesse Nürnberg. Das entsprechende Ritual ist seit Jahren ähnlich: Während einige Firmen schon vor Weihnachten eine wahre Neuheitenflut verkünden, halten die anderen bis zur Messe selbst eisern durch und publizieren ihre Modelle erst am ersten Messetag. Und dann kommen die Kritiker zu ersten und fragen nach, wer das alles kaufen soll, während bei denen, die mit Beacht vorgehen, schnell die Fragen auftauchen, ob es an Phantasie oder gar Geld für Neues mangelt. Fazit: Es allen recht zu machen, ist unmöglich.

Wir Mitarbeiter der Redaktion des ***Dreileiter-Magazins*** haben uns in den letzten Wochen umgesehen und bereichten nun hier im Magazin wie auch begleitend im Netz. Allerdings nicht komplett für das gesamte Jahr, denn immer mehr Hersteller kündigen am Traditionsort Nürnberg nur noch Neuheiten für das erste Halbjahr an und präsentieren rechtzeitig zu Beginn der neuen Modellbahnsaison am Ende des Sommers weitere Neuheiten zum dann beginnenden Weihnachtsgeschäft.

Zu den gelungenen Überraschungen zählen in diesem Jahr neben dem Funktionsmodell des Ardelt-Dampfkranes von Märklin und der Miniatur der modernen Baureihe 102 aus selbem Hause zweifelsohne die Nachbildungen der Hilgers-Containerkräne, die Faller auf seinem Messestand präsentierte und deren Vorbilder zur Standardausrüstung diverser deutscher Containerterminals gehören.

.Daneben wollen wir auch in diesem ***Dreileiter-Magazin*** neben der Neuheiten-Übersicht und der Nürnberg-Berichterstattung wieder gelungene Anlagen vorstellen. Im Märklin-Sektor ist dies die Anlage der Modellbahnfreunde Maifeld, denen die plausible Nachbildung eines Bahnbetriebswerkes zunächst wichtiger war, als gigantische Bahnhofsbauten oder lange Paradestrecken, für die letztlich in kaum einer Wohnung Platz ist.

Fortgesetzt werden in dieser Ausgabe des ***Dreileiter-Magazins*** einmal unsere Einsteiger-Serie mit der Grundgestaltung von Landschaft und Bebauung, dann der Bau des Bahnhofs Horrem weitgehend nach Vorbild wie auch der Bereich der Digitalartikel mit einem Beitrag zur Steuerung der aktuell zu beziehenden Formsignale von Märklin und Viessmann.

Ein weiteres größeres Thema dieser Ausgabe ist Winter in vielen Facetten, wobei nicht nur die Schienenwege und Züge in den Blickpunkt rücken werden, sondern auch beziehungsweise gerade die Vegetation sowie Architektur.

Über unsere Seiten im Internet lassen wir Sie, geschätzte Leser des ***Dreileiter-Magazins***, an den entstehenden Fotostrecken zum Thema Winter teilhaben und freuen uns auf regen Zuspruch.

Wir wünschen Ihnen nun viel Vergnügen beim Studium des ***Dreileiter-Magazins***. Sollte es Ihnen gefallen, freuen wir uns natürlich auf entsprechende Rückmeldungen in Form von Leserbriefen oder Abonnements.

Herzlichst,
Ihr Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Titelbild
Langsam aber stetig wächst sie, die Vectron-Familie. Auf den Erstling von Piko, hier im Schnee unterwegs, folgen nach Märklins nun auch Roco-Versionen.

Inhalt

Wichtige Neuheiten 4

Neuheitenschau Nürnberg 2018 10

Ein Betriebswerk mit Drumherum 22

Ein Alpentraum 60

Formsignale komplett digital 30

Kraftzwerg im Test 38

Nach der Startpackung ..., Teil 4 42

Horrem, Teil II 46

Wintertraum 52

Ein Brett vorm Kopf 58

Vorschau 66

Impressung / Abo-Verwaltung 67

MÄRKLIN: Thema rund

Mit der Auslieferung der 85 005 schließt Märklin das Jahresthema Höllentalbahn für sich ab.Selbstredend sieht man dem Modell sein Konstruktionsalter in einigen Details an – entsprechend der Märklin-Philosophie der 1980er-Jahre besitzt das Modell lediglich Kolbenstangen-Schutzrohre als Zurüstteile und kommt damit (optisch) fertig aus der Verpackung. Das mehrteilige Gehäuse besteht aus Wasserkästen, Tender und Führerhaus aus Kunststoff und dem Kessel aus Metall. Für weiteres Eigengewicht sorgen der Metallrahmen, Radsätze und der Motor, so dass das Modell mit 335 Gramm hinreichend Reibungsmasse mitbringt.

Seit 1997 besitzen die Märklin-85er Kurzkupplungen mit Normschacht, die aber nicht kulissengeführt sind. Für eine bessere Kurvengängigkeit auf den engen Modellbahnradien stattete Märklin die Lok mit einem Knickrahmen aus. Der Antrieb erfolgt vom Motor über Stirnzahnräder direkt auf alle fünf Treib- und Kuppelachsen. Die dritte und fünfte sind beidseitig mit Haftreifen bestückt.Dies sichert gute Traktionseigenschaften.

Die aktuelle Version besitzt den mfx+–Spieleweltdecoder mit 21MTC-Schnittstelle, der bei entsprechenden Zentralen das Fahren über den virtuellen Führerstand in verschiedenen Betriebsarten erlaubt. Zudem ist die Lok für ein einfaches Nachrüsten eines Rauchsatzes vorbereitet.

Leider haben es Märklins Konstrukteure angesichts des Modells der Baureihe 85 von Roco (siehe Dreileiter-Magazin Ausgabe 2) versäumt, diesem Modell wenigstens digital die Stirn zu bieten. Dass eine Märklin-Lok mit 160 statt 80 km/h über Modellgleise rennt, hätte nicht sein müssen.Von dieser Schwäche abgesehen, erhält der Käufer allerdings ein absolut robustes und für den rauen Fahrbetrieb geeignetes Modell, dass alle Proportionen des Originals sehr gut wiedergibt. Und der fehlende Führerhausduchblick lässt sich mit passenden Figuren leicht kaschieren.

■ ***Artikel 37099; 300 Euro***

Lediglich Details wie Tenderleitern, kein freier Führerhausdurchblick und höhere Spurkränze an den Laufachsen verraten das Konstruktionsalter.

Ein Knickfahrwerk sorgt für einen guten Bogenlauf. Der Antrieb des Modells erfolgt auf alle Treib- und Kuppelradsätze.

Das Innenleben der Maschine mit eingesetztem mfx+-Decoder ist übersichtlich und aufgeräumt. Die Kontaktfahnen vorn dienen der Stromversorgung eines optional einsetzbaren Raucherzeugers

Hobbytrade: Europäische Kühlbox
Als sehr filigranes Modell mit zahlreichen Details wie durchgehenden Lösezügen für Bremsen etc. bietet Hobbytrade den Kühlwagen des Typs IKA, hier in Epoche III.

■ ***Artikel HT34071, 40 Euro***

Besondere Beachtung verdienen die filigranen Aufstiege zu den Eisluken sowie die Dachlüfter.

Mit der Neuauflage seines Kesselwagenklassikers in der typischen Farben der dec/KVG schuf Roco ein seit Ende der 1990er-Jahre auf deutschen Gleisen sowie grenzüberschreitend nach Polen verkehrendes Grundmodell für Ganzzugverkehre umgesetzt. Einziges manko - es fehlen die für die polnische Fabrikation typischen Haken an den oberen Stirnseiten.

■ ***Artikel 76697, 33 Euro***

Die österreichische Version des Stammholzwagens Roos ist dank Roco nun auch in der aktuellen Ausführung der Epoche VI verfügbar. Das Modell überzeugt durch seine Filigranität bei excellenten Fahrverhalten.

■ ***Artikel 76141, 89 Euro (Zweierset)***

Quasi zum Auslaufen des Kohlebergbaus im Ruhrgebiet setzt der dänische Hersteller Hobbytrade nun mit der Henschel DHG500 in der Ausführung der Ruhrkohle AG einer typischen Rangierlok auf vielen Zechen und Kokereien ein würdiges Denkmal.

■ ***Artikel 255017, 269 Euro***

Als Ersatz für Magnetspulenantriebe bietet mtb nun den MP6. Er kommt dank integrierter Platine und separater Spannungsversorgung mit sehr kurzen Schaltimpulsen aus.

2018 – Zeitenwandel

Nicht nur einmalig wird die großohrige 03 von Märklin aufgelegt - sie bleibt wie einige andere Classic-Artikel – Lokomotiven wie auch Waggons – garantiert drei Jahre im Lieferprogramm. Der Schwerpunkt liegt auf den Epochen III und IV.

Wie schon im Vorjahr, gibt es mit dem Rheingold von 1928 wieder ein übergreifendes Thema. In Sachen Fahrzeugpalette gibt es allerdings etliche Überraschungen.

Passend zum Kinofilm über die Abenteuer von Jim Knopf und Lukas dem Lokomotivführer bietet Märklin u.a. die Emma und passende (Wagen-) Sets.

Neue Wege geht Märklin in diesem Jahr gleich einige, vor allem im Bereich der Nachwuchsförderung und Markenpflege. So gibt es, ähnlich wie seinerzeit bei Harry Potter, zur ab Ostern in den Kinos startenden (Neu-) Verfilmung der Abenteuer von Jim Knopf und Lukas dem Lokomotivführer mehrere Sets mit der markanten Dampflok Emma und zu den Charakteren passenden Waggons sowie einer Nachbildung von Lummerland samt Spielteppich.

Im klassischen Modellbahnbereich feiert Märklin 25 Jahre Händler-Initiative (MHI) und 25 Jahre Insider-Club. Dazu passend gibt es als Einmalserie für die Insider eine Altbau-50er in DB-Ausführung als Lok mit vierdomigen Kessel ohne Frontschürze, geschlossenem Führerhaus sowie Wannentender.

Gründlich überarbeitet hat Märklin seinen Klassiker V200: Das Modell besitzt nun passend zum zeitlos schönen Äußeren auch eine sehr plastisch angedeute-

Fotos (3): Michael Kratzsch-Leichsenring; Severin Selzam

Eine der herausragendsten Neuheiten mit sehr hohem Spielwert ist sicher Märklins weitgehend funktionsfähige Miniatur des Ardelt-Dampfkranes. der Aufbau ist um 360 Grad verschwenkbar, der Haupthaken wie der Ausleger beweglich. Dazu passend gibt es einen Schutz- sowie Gerätewagen.

Kommentar

SPIEL MIT DEM FEUER?

Wer die diesjährigen Neuheitenankündigungen aufmerksam studiert, kann schon leicht ins Grübeln kommen. So war es vor allem bei Nischenmodellen übliche Praxis, dass Hersteller Doppelkonstruktionen auf vergleichbarem Qualitätsniveau möglichst vermieden. Schließlich ist der Markt nicht unbegrenzt, ebenso das Budget der meisten Modellbahner. Dessen ungeachtet gibt es natürlich einige Modelle, die jeder Hersteller entsprechend seiner Produktphilosophie konstruiert und anbietet, beispielsweise der DB-Klassiker V200.

Vor allem bei Piko scheint der aktuelle Trend zu sein, nicht nach bisherigen Konventionen zu fragen. Mit Neuheiten wie der V200-Ost, V60-West, E18, 151 oder 1041 geht es wie schon 2017 mit der 111 oder dem Schienenbus VT98 klar gegen Roco, wobei auch Gützold in Sachen V200-Ost nicht begeistert sein kann, ebenso der polnische Hersteller ROBO wegen der konkurrierenden Y-Wagen.

Neu ist nun jedoch, dass die Österreicher quasi auch in bislang unangetasteten Revieren agieren und den Reichsbahnern mit der V180 und dreiachsigen Reko-Wagen klassische Piko-Produkte anbieten.

Die Sammler mag es zunächst freuen, schließlich gilt auch in diesem Fall die Weisheit von der das Geschäft belebenden Konkurrenz. Welchen Einfluss diese hat, lässt sich vor allem an den Piko-Modellen sehr gut ablesen (siehe Vorstellung der Neuheit BR 232 in dieser Ausgabe). Allerdings ist das Risiko nicht ganz zu verachten, dass Hersteller dadurch die nötigen Stückzahlen zur Armotisation der Formkosten nicht erreichen. Die Folge sind im Zweifel Preisanstiege. So warb Piko vor einem Jahr mit Tragwagenpreisen von 75 Euro (Roco 85 Euro), nun kosten sie 90.

Wesentlich erfreulicher ist der Trend, den Märklin vorlegt: In der neuen Classic-Edition werden zum Teil in wichtigen Details überarbeitete Modelle mit einer garantierten Verfügbarkeit von drei Jahren aufgelegt. Den Anfang machen Klassiker wie die V100, V200 sowie die Dampflok-Baureihen 03 und 39 samt passenden Wagensets. Damit bleibt Luft in der Budgetplanung angesichts der besonderen Modelle wie funktionsfähiger Ardelt-Dampfkran oder E44 mit digital fernsteuerbaren Stromabnehmern.

Ihr Michael Kratzsch-Leichsenring

In der Epoche-II-Version erscheint die 42 mitsamt zwölf verschieden benummerten Erzwagen, letztere als Display.

Die schon aus dem Vorjahr bekannte BR 42 rollt 2018 im Grau der DR-Epoche-II mit neuen Erz-IId-Wagen auf den H0-Gleisen. Letztere gibt es als Zwölferset von Märklin, hinzu kommen sechs weitere Wagen bei Trix. Eine weitere Wiederauflage ist die BR 45 mit großen Windleitblechen. Für sie gedacht ist ein Set mit verschiedenen zweiachsigen Kohlewagen. Diese passen aber auch gut zur E44. Diese wiederum kommt als Modell mit fernsteuerbaren Stromabnehmern nun für die Epoche III.

Als Epoche-IV-Lok erscheint die ehemalige Insider-Maschine der BR 193 nun für alle Sammler. Passend dazu gibt es ein Set aus je zwei vier- sowie sechsachsigen Schwerlastwagen mit patiniertem Pipelineschrott.

Die echten Märklin-Fans dürfen sich dann im Laufe des Jahres auf zwei in diversen Märkten erhältliche Batterieserien freuen, die den Markennamen Märklin weiter bekannt machen sollen. Eine ist auf starke Leistung, die andere dagegen auf lange Haltbarkeit ausgelegt. In die selbe Richtung zielen Kooperationen mit einem Hersteller für Kinderbekleidung.

Zu den interessantesten Neuheiten von ACME gehört die fast fertige Ae 6/8. B-Models präsentierte den zweiteiligen AM54 hier im klassischen Look.

Fotos (3): Michael Kratzsch-Leichsenring; Grafiken (2): Brawa

ACME

Neben der bereits im letzten Jahr angekündigten Lötschberg-Elektrolok der Baureihe Ae 6/8 präsentierten die Italiener formneu unter anderem den TEE Mediolanum München – Milano sowie einen Sgns mit passenden Containern. Wiederauflagen erfahren neben den baureihen 120 und 185/482 der Ost-West-Express der Epoche V sowie verschiedene Eurofima-Wagen.

B-MODELS

Hauptneuheit ist der bis zur Epoche V typische belgische Zweiteiler der Baureihe AM54 nebst kleiner Rangierlok der Baureihe 90/91. Hinzu kommen Farbvarianten der Nohabs und G2000. Die Tragwagen Sgns kommen mit neuen Containern, darunter Tankcontainer der Firma Bertschi. Ebenfalls in Kürze lieferbar sind neue Versionen der Rocktainer-Tragwagen.

Auch Brawa erinnert an den Rheingold-Express in der Bauform 1928, allerdings im Zustand der 1930er-Jahre, als er schrittweise auf die Bespannung mit der neuen Baureihe 01 umgestellt wurde. Leider kommt er erst Mitte 2019.

Track-Control
Das Gleisstellpult mit dem Stecksystem

Track-Control
Minimaler Aufwand –
maximale Flexibilität !

Uhlenbrock digital
Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de

Foto: Hobbytrade/Markus Tiedtke

In der Exklusiv-Serie von Hobbytrade soll 2018 der Triebwagen Litra-ML erscheinen. Auch er besitzt einen Echtholz-Wagenkasten (Handmuster).

BRAWA

Hauptneuheit im Katalog 2018 ist die nicht vor Mitte 2019 lieferbare Garnitur des Rheingold 1928 mitsamt passender Zuglok der Baureihe 01. Diese besitzt als Besonderheit den kurzen Tender 2'2'T30 mit genieteten Wasserkästen. Freunde der Epochen III und IV dürfen sich zur selben Zeit auf die entsprechenden Nachkriegsversionen freuen.

Etwas schneller ist die bei den Güterwagen angekündigte Formneuheit des Säuretopfwagens. Freuen dürfen sich die H0-Bahner in diesem Jahr zudem auf weitere Varianten der BR 57 mit geändertem Kessel sowie der V36, allerdings erst im IV. Quartal. Im selben Zeitraum erscheinen weitere vierachsige Triebwagen, so die Baureihen VT60.5 mit Steuerwagen VS145 als Doppeleinheit, jeweils in den Epochen II bis IV. Weitere Neukonstruktionen sind die geschweißten D-Zugwagen der so genannten Gruppe 36, Säuretopfwagen sowie Tds von DB und DBAG. Neuauflagen erleben unter anderen die Donnerbüchsen, preußischen Abteilwagen.

Fast Auslieferungsbereit zeigte sich die BR 103 von ESU im Epoche-V-Lack.

Mit den nötigen Formänderungen wird die 194 auch in Blau/Beige anrollen.

Dem Thema Gbs-Wagen widmet Exacttrain einige Formvarianten von DB und NS:

ESU

Nicht zuletzt angesichts des Überhanges noch nicht ausgelieferter Neuheiten des Ankündigungsjahres 2017 geht es ESU in diesem Jahr etwas ruhiger an. Komplette Formneuheiten gibt es nicht zu vermelden, allerdings kommen die E94/194 nun in interessanten Versionen der Nachbauserie mit den entsprechenden Abweichungen bei Lüftergitter, Hauptschalter etc. Weitere Farbvarianten betreffen die Baureihen 94 (ÖBB), V200 und 265. sowie die zweiachsigen Kesselwagen.

Zur Ansteuerung der abweichend vom Standard gepolten Viessmann-Lichtsignale gibt es eine entsprechende Erweiterung für den Switch-Piloten.

EXACTTRAIN

Die Niederländer präsentierten neben ihren schon 2017 angekündigten GBS-Varianten mit verschiedenen Schiebetüren und Rangierbühnen auch verschiedene Original- wie Nachnutzungsfarbgebungen niederländischer Vorkriegs-Reisezugwagen, so der NS und DR sowie PKP. In diesem jahr soll zudem ein O-Wagen mit zu öffnenden Türen und vorbildgerechter Innengestaltung auf den Markt kommen.

Die Berliner S-Bahn setzt Lemke daneknswerterweise auch auf Dreileiter-Gleise.

Mabar-Train aus Portugal bietet moderne Kühlwagen der RCA und SBB Carrgo.

FLEISCHMANN

Formneuheiten sind in diesem Jahr nicht zu vermelden. Als Neuauflage erscheinen die E69 05 in der Ausführung der Epoche IV sowie die BR S10.1 der KPEV sowie die P10/BR 39 als Lok der DB. Die 2017er-Neuheit E52 wird als Sound-Lok der Epoche IV zu den Fachhändlern rollen.

HELJAN

Der dänische Hersteller legt in diesem Jahr wieder eine neue Version seiner Class 66 auf, die über Lemke vertrieben wird. Es ist die der HGK, die nur als Soundlok vorgesehen ist.

HOBBYTRADE

Der kleine dänische Hersteller baut nach dem Überraschungserfolg der Litra MT in der exklusiv-Serie mit Wagenkästen aus Echtholz dieses Segment weiter aus. Neben weiteren Personen- wie auch Güterwagen kündigt das Unternehmen für 2018 den längeren vierachsigen Triebwagen ML an (siehe oben).

Von den Großdieseln der Serie Mz sowie den Henschel-Werksloks gibt es neue Farbvarianten, ebenso von den Sets der Doppelstockzüge der DB Regio NRW. Als neuer Ergänzungswagen für letztere wird der mit Zugcafe des Rhein-Haard-Express aufgelegt.

Im Bereich Gebäudebausätze gibt es quasi zum Ende des Steinkohlebergbaus in Deutschland eine Neuauflage von älteren HMB-Klassikern aus der Serie der Kokerei Hansa in Dortmund. Anstatt aus Karton werden diese aber nun aus einen Polyurethan-Verbundmaterial gelasert, was den Bauten letztlich eine höhere Stabilität und vor allem bessere bessere Farben verleiht. Selbstverständlich sind die Kanten alle gefast.

HOBBYTRAIN

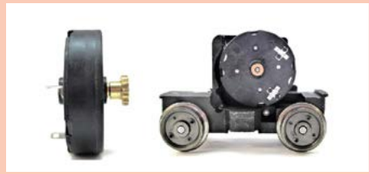
Unter dieser Marke legt Lemke einen Viertelzug der Baureihe 480 der S-Bahn-Berlin auf. Zur angetriebenen Einheit gibt es als Ergänzung auch eine unmotorisierte. Es sind die Versionen der Epochen IV und V angekündigt.

Als Farbvariante der bekannten Triebwagen VT36.5/VS145 erscheint in der roten Epoche-III-Version einmal ein Set aus VT und VS sowie ein weiteres aus zwei VS.

Anhänger der Luxuszüge der CIWL der Epoche I dürfen sich über zwei dreiteilige Sets zum Calais-Méditeranée-Express sowie ein dreiteiliges zum Wien-Nizza-Cannes-Express freuen.

Innovativ ist bei LS mehr die Ladung als der zur Deko benutzte Waggon.

Einen Tauschantrieb für Märklins 143/243 mit Rundmotor liefert der Antriebs-Spezialist sb-Modellbau zum einfachen Austausch.



Fotos (4): jeweils Hersteller

Auch für das Dreileiter-System geeignete Gleisroste mit Y-Schwellen kündigt Weichen-Walter an. Die zugehörigen Schienenprofile sind frei wählbar,so dass es nahtlos zum K- wie auch C-Gleis passt.

Wer ein Faible für Großstadt-Architektur der Goldenen Zwanziger hat, wird in diesem Jahr bei Stadt im Modell fündig. Im Auftrag wird der Berliner Anhalter Bahnhof komplett wie auch nur als Portikus gefertigt. Dazu passend gibt es als Bausatz das gegenüber liegende und mit eigenem Fußgängertunnel angeschlossene Luxus-Hotel Excelsior.

Einen schön verwinkelten Bausatz einer Konservenfabrik zählt zu den Neuheiten von Müllers Bruchbuden. Daneben gibt es neu noch kleine Güterschuppen nach preußischen wie auch bayerischen Vorbildern.

Eine der wohl interessanteren Farbvarianten des Piko-Vectron ist die der SBB Cargo. Vereinzelt laufen diese Maschinen auf der Rheinschiene, bevorzugt aber im grenzüberschreitenden Verkehr Italien – Schweiz.

Als Lok des Fernverkehrs in Weiß mit Zierstreifen legt Piko die BR 147 auf.

Eln Einzelwagen, ein Zweierset sowie die passend lackierte 103 ergeben Pikos Lufthansa-Airport-Express der 1980er-Jahre.

Schon länger überfällig ist Rocos 01.10 als Öllok der Epoche IV. In dieser Form passt sie aber als (fiktive) Museumslok auch zur Epoche VI.

Sammler dänischer Modelle beglückt Roco mit einer entsprechenden Friedensversion der BR50 in der ÜK-Ausführung als Epoche-III-Modell.

Photo: Retusche

Recht aufwändig bedruckt wird die vor Aluminiumzügen laufende 189 der SBB Cargo zu den Fachhändlern rollen – ein gelungener Blickfang schon jetzt.

Fotos (3): Piko

Fotos (3): Roco

MABAR-TRAIN

Neben modernen Kühlwagen der RCA und SBB Cargo bieten die Portugiesen auch zahlreiche Versionen des Gbs-Güterwagens, darunter auch solche als Putzwagen mit rotierendem Schleifteller.

MEHANO

Unter dieser Marke erscheinen in diesem Jahr formneu die G1000BB unter anderem in Ausführungen der HGK und SBB sowie MRCE. Eine Wiederauflage erfahren auch der Blue Tiger II in den Farben der Captrain und HVLE sowie die G2000 als Lok der rail4chem, RBH und HGK..Für den aktuellen Wagenpark gibt es Wiederauflagen der vierachsigen Niederflur-Tragwagen Sgkkms689 sowie der Falns im verwitterten Braun der Epoche V.

PIKO

Das Jahresprogramm 2018 der Sonneberger ist zum einem geprägt von zu erwartenden Neuheiten und Erweiterungen der bekannten Fahrzeugfamilien: So rollen als Ergänzung der 150er-Flotte nun auch 151 aus den Werkshallen, es gibt zudem weitere Farb- und Formvarianten der Baureihen 110, 111, 140, 141 sowie Vectron 193 etc. Als Kombination der hauseigenen 103 mit den neuen IC-Wagen des letzten Jahres lässt sich nun der Lufthans-Airport-Express im eleganten Gelb/Weiß nachbilden.

Als Überraschung gewertet werden die parallel zu Roco-Klassikern angekündigten Neukonstruktionen der Baureihen E18 für die DB und DR sowie V200 der DR und PKP. Die Reihe der exotischen Lokmodelle setzt das Unternehmen mit dem russischen Rangierzweiachser der Bauart TKG fort, der in einer DDR-Version auch mit Schleifer erscheinen soll.

ROCO

Bescheiden, aber nicht langweilig – so lässt sich die Roco-Neuheitenpalette 2018 beschreiben. Die Formneuheiten betreffen mit den Baureihen 86, V180 und dreiachsigen Reko-Wagen vor allem Sammler mit dem Thema DR.

Leer gehen die DB-Fans aber trotzdem nicht aus: So gibt es neben der 86er in Epoche III schon länger erwartete Wiederauflagen der ölgefeuerten BR 01.10 und 44 jeweils in der Ausführung der Epoche IV und als Lok des Interzonenverkehrs rollt der Exot 01 507 des Bw Erfurt P mit seiner eigenwilligen Kombination aus Boxpok- und Scheibenradsätzen in den Handel.

Interessante Vertreter der Bundesbahn-Epoche-IV sind die E-Lok der BR 194 in Blau/Beige sowie die 103 113 als Zuglok des TEE Erasmus.

Von den Vectron-Loks gibt es zahlreiche Farbversionen nach Vorbildern aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, ähnliches gilt für die Baureihen 189 oder 185/86.

Ebenfalls wiederaufgelegt wird die imposante schwedische Erzlok Dm3 samt passenden vierachsigen Erzwagen.

Zu den Neuheiten-Überhängen aus dem Vorjahr zählen schließlich der Triebwagen der Baureihe 628.4, die Rh 1041 der ÖBB sowie weitere Ausführungen der Höllental-Lok BR 85.

Weitere Informationen zu Neuheiten 2018 finden Sie auf unserer Internetseite ***www.dreileiter-magazin.de***

Mit Ahlhorn liefert Faller ein längst überfälliges modernes Stellwerk.

Busch setzt mit vielen Neuheiten, etwa diesem üppig ausgestatteten Sägewerk samt Wohn-/Verwaltungsbau und Holzlager auf das Thema Harz.

Dem Vorbild Ilfeld an der Harzquerbahn entlehnt ist dieses Bahnhofsensemble mit Empfangsgebäude, offener Wartehalle, Güterschuppen und Waage, welches sich auch für andere, regelspurige Nebenbahnen eignet, wie recht anschaulich auf diesem Diorama dargestellt ist..

Topneuheit schlechthin dürfte Fallers Containerkran nach Vorbildern der DSD-Hilgers/DUSS sein, der sich in zwei verschieden breiten Versionen bauen lässt und optional mit verschiedenen Antrieben versehen werden kann.

Ein Betriebswerk mit Drumherum

Ein großes Betriebswerk als Mittelpunkt der transportablen Ausstellungsanlage war auch der Traum der Modellbahnfreunde Maifeld. Für den nötigen Realismus sorgt das passend gestaltete Umfeld.

Formsignale, komplett digital

Lange hat es von der ersten Ankündigung bis zur Auslieferung gedauert, aber nun sind alle Grundformen der Formsignale sowohl als Haupt- und Vorsignal wie auch Rangiersignal bei Märklin lieferbar. Alle Signalversionen überzeugen durch eine sehr filigrane Ausführung der Masten mit kaum sichtbaren Kabelführungen. Zudem bieten die Flügelsignale werksseitig interessante technische Optionen, wie etwa das Nachwippen von Signalflügeln und eine regelbare Stellgeschwindigkeit. Einzig die Gestaltung der Signalfügel fällt optisch etwas hinter die Filigranität der Masten und auch die Ausführung der bisherigen wegweisenden Formsignale voin Viessmann zurück.

Der Signalantrieb mit Decoder wirkt auf den ersten Blick etwas klobig, allerdings liegen werksseitig Halterungen für die Montage unter der Anlage bei (rechts unten). Bei den üblichen Materialstärken der Sperrholz-Grundplatten von 6 bis 10 mm genügt eine eine 15-mm-Bohrung, durch die das Signal eingefädelt wird. Die umsteckbaren Plattenatrappen am Mastfuß verdecken das Ganze anschließend - fertig. Dank dieses ausgeklügelten Systems kann das Signal auch zur Wartung etc. leicht demontiert werden. In genau dieser Einbauform erreichen die Signale auch die korrekte vorbildgetreue Bauhöhe.

Von Vorteil sind diese neuen Formsignale vor allen Dingen für diejenigen Modellbahner, die breits komplett digital fahren und steuern. Zusätzliche Anschlusslitzen und Decoder, wie sie für die Pendants von Viessmann in solchen Fällen zusätzlich nötig sind, entfallen komplett, denn sie sind im Signalantrieb enthalten. Selbst nötige Isolierverbinder und Anschlüsse für das C-Gleissystem liegen bei.Angesichts dieser Ausstattung ist auch der auf den ersten Blick hohe Preis mehr als gerechtfertigt.

Für den reinen Stellbetrieb muss das Signal zur Inbetriebnahmne nur kurz an den Programmierausgang der Zentrale angeschlossen werden, danach ist es dank mfx sofort einsatzbereit.

Märklins Formsignale überzeugen durch einen sehr filigranen Mast und robusten Antrieb mit integriertem Decoder. Halterungen zur Unterflur-Montage und für C-Gleise liegen bei.

Kraftzwerg

Eine typische Rangierlok privater Anschlussbahnen fand sich lange nur als vereinfachtes Modell der DHG500 bei Märklin. Seit einiger Zeit bietet Hobbytrade bemerkenswerte Alternativen.

Wer auf seiner Modellbahn nicht unbedingt mit einer klassischen Lok wie der Köf, V60 oder V90 rangieren wollte, fand im Bereich Anschlussbahnloks nur wenige, heutigen Ansprüchen genügende Alternativen. Solche aber haben sich viele Modellbahner schon länger gewünscht, denn gerade in größeren Werksanschlüssen von (westdeutschen) Stahlwerken, Raffinerien oder ähnlichen Großbetrieben rangierten andere Maschinen – die aus dem Typenprogramm von Henschel waren (und sind) am häufigsten anzutreffen. Leider fand sich lange Zeit nur ein vereinfachtes Modell der DHG 500 mit Einzelachsantrieb im Märklin-Programm.

Die weitaus interessanteren (und kürzeren) zwei- oder dreiachsigen Loks mit Stangenantrieb und Blindwelle dagegen fehlten. Erst als deren Stern beim Vorbild zu sinken begann, nahm sich der dänische Hersteller Hobbytrade dieser interessanten Werkslok an. Die letzte Ausführung als B-Kuppler mit Blindwellenantrieb aus dem Lieferjahr 2017 konnten wir nun ausführlich testen.

RUNDRUM INNOVATIV

Die wie das Original trotz ihrer ansprechenden Leistung eher zierliche Erscheinung der Lok trifft auch das Pendant im Maßstab 1:87 hervorragend. Besonders gefallen die filigranen Grifftstangen aus Metall sowie der frontseitige Kühlergrill mit dem markanten Henschel-Stern. Hinzu kommen die sehr filigranen Tritte aus geätztem Metall.

Wer die Lok nur auf dem Diorama solo begutachten oder im Richtungsbetrieb mit dann zumeist einseitig zugerüsteter Pufferbohle einsetzen möchte, wird angenehm überrascht: Anstatt mit winzigen und oft verloren gehenden Schlauchattrappen fummeln zu müssen, lässt sich einfach die komplette Aufstiegsbühne ersetzen, denn sie liegt als Steckteil zum Tausch bei. Nach dem Abziehen der für die Kupplungsaufnahme offenen Version muss lediglich die Bodenplatte auf der entsprechenden Lokseite nach Lösen einer Schraube gut einen Millimeter zum Ausfädeln des NEM-Schachtes angehoben werden. Anschließend lässt sich die geschlossene und werksseitig komplett zugerüstete Tauscheinheit aufclipsen – fertig ist der Umbau.

Optional kann der Besitzer seine Maschine noch mit bestückten Hemmschuhhaltern auf dem Umlauf nachrüsten und zurätzliche Räumstangen montieren. Bei M- und K-Gleis sollte von letzterem aber Abstand genommen werden, denn die Maschine kann dann im Weichenbereich an den stärker über die Schienenoberkante herausragenden Punktkontakten hängen bleiben.

MASSHALTIGKEIT

Ein Blick auf die Maßtabelle der folgenden Seite zeugt vom Ehrgeiz der Konstrukteure. Fast alle Maße sind auf den Punkt getroffen oder weichen im Rahmen der üblichen Messtoleranzen von den Vorgaben ab.

Auch das bullige Erscheinungsbild ist ausgezeichnet getroffen, wie nicht zuletzt die beiden Aufnahmen dieser Seite zeigen. Dass dann auch die Lackierung und Bedruckung dem Ganzen in nichts nachstehen, liegt nahe.

FAHRVERHALTEN

Die wichtigste Eigenschaft einer Rangierlok ist natürlich ein ausgewogenes Fahrverhalten mitsamt angemessener Zugkraft. Wobei diese natürlich angesichts des Gewichtes des Modells nicht ganz an das Original heranreichen kann. Angenehmerweise enttäuscht die kleine Maschine in beiden Fällen nicht.

Sie setzt sich mit knapp zwei km/h bei Fahrstufe 2 von 128 schleichend in Bewegung, was auch zum Durchfahren längerer Weichenstraßen aus C-Gleisen ausreicht. Die kleine Lok erreicht dann bei Fahrstufe 128 eine etwas sportliche Höchstgeschwindigkeit von 80,5 km/h.

Beim Original war bei 65 km/h Schluss, die Normen europäischer Modellbahnen (NEM) tolerieren einen Wert von 81,2 km/h – insoweit bleibt das Modell im Rahmen der Norm. Etwas erfreulicher sind die Werte beim Fahren im Rangiergang mit F3. Dann leuchten entsprechend den hiesigen Gepflogenheiten auf beiden Seiten die weißen Spitzenlichter komplett und die Höchstgeschwindig-

Fotos (20): Michael Kratzsch-Leichsenring

Gut erkennbar ist aus dieser Perspektive die perfekt umgesetzte Frontpartie der Lok mit dem markanten Kühlergrill samt Henschel-Stern sowie den vorbildgerecht unterschiedlich ausgerundeten Puffertellern.

Erinnerung an längst vergangene Zeiten zu Beginn des letzten Jahrhunderts: Während die T3 (Fleischmann) zum Bekohlen rollt, fährt der Akku-Triebwagen (Liliput) in den kleinen Bahnhof ein.

Nach der Startpackung, Teil IV

Dieser Teil unserer Einsteiger-Serie beschließt den Bau des kleinen Bahnhofes an der Vorderseite samt Gestaltung eines ländlichen Umfeldes. Weitere Tipps und Tricks zur Detailgestaltung der Begrünung, von Bahnsteigen, Straßen bis hin zur Patinierung von Fahrzeugen geben wir je regelmäßig auch in den entsprechenden Rubriken des Dreileiter-Magazins wie Begrünung, Werkstatt und so weiter.

SCHWARZARBEITEN

Zur Dampflokzeit, die wir ja vom Ansatz her nachgebildet haben, war neben dem kleinen Lokschuppen und einem Wasserkran am Bahnsteig ein kleiner Kohlebansen vor dem Lokschuppen zur Lagerung der Vorräte für die eingesetzte Dampflok unverzichtbar. Weil die meisten handelsüblichen Bausätze nicht exakt passen, wurde ein solcher einfach frei Hand aufgebaut. Im entsprechend sicheren Abstand zum Gleis wurrden die im Bausatz enthaltenen Bansenwände entsprechend den eigenen Vorstellungen und Gegebenheiten montiert, natürlich einschließlich der nötigen seitlichen Begrenzungen. Diese entfielen nur zum Kohlegleis hin. Bei Vorbild verfuhr man seinerzeit oft ebenso, weil es es das Entladen der Kohlewagen in das Lager vereinfachte.

Die künftigen Kohlehaufen im Bansen werden grob aus Styropor vorgeformt und mit Weißleim eingeklebt. Die Feinmodellierung geschieht durch einen Überzug mit einem breiigen Sand-Weißleim-Gemisch, welches nach dem Trocknen Mattschwarz grundiert wird. Darauf kommt schließlich eine Lage feinkörniger Kohle, beispielsweise aus zerkleinerten Briketts.

Das Umfeld des Kohlebansens muss im Anschluss noch zünftig verschmutzt werden. Dazu eignet sich feinster Kohlestaub, wie er beispielsweise beim Zerkleinern von Briketts entsteht, wie sie in Baumärkten für Kamine etc. angeboten werden. Er wird mit einem Pinsel rund um den Bansen sowie die Ladestelle der Lok und Entladestelle des Kohlewagens aufgetupft. Dabei sollte man auch die Gleiszwischenräume nicht vergessen.

ES WERDE LICHT

In jedem Bahnhof unverzichtbar sind natürlich die Laternen auf dem Bahnsteig. Weil gerade die schönen filigranen Miniaturen beim Transport oder der später unvermeidlichen Reinigung der Anlage schnell beschädigt werden können, haben wir uns zum Einsatz von Stecksockel-Laternen entschieden. Ihr Fuß ist mechanisch wie elektrisch fest mit der Anlage verbunden. Die Laterne selbst besitzt einen Stecker zur elektrischen Versorgung, der auch den festen Halt übernimmt. Angeboten werden solche Lampen von Brawa oder Viessmann.

Je nach Festigkeit des Untergrundes (Holz oder Styropor) wählt man den Bohrer entweder passend zum Durchmesser des Fußes oder etwas kleiner. Je passgenauer der Fuß nämlich in seiner Bohrung sitzt, desto stabiler ist die spätere Laterne befestigt.

Gegebenenfalls werden kleine Spalte mit feinem Sand und einigen Tropfen verdünntem Weißleim verschlossen. Nach dem Trocknen und Aushärten besteht dann auch keine Kurzschlussgefahr mehr. Werden die Laternen grade nicht benötigt, lassen sie sich leicht abziehen und sicher verstauen. Kleine Deckel in Form von Kanalabdeckungen verschließen derweil die Öffnungen der Füße sicher und verhindern das Eindringen von losem Schotter oder Sand.

ETWAS BESONDERES

Selbst wenn das Rauchen zunehmend verpönt ist, gab es doch auch in Teilen Deutschlands lange Zeit die Tradition des Tabak-Anbaus. Und weil dessen Pflanzen auch im Modell etwas besonders aussehen, entsteht an der linken Anlagenecke eine kleine Anpflanzung nebst zugehöriger Trockenscheune. Die nötigen Zutaten liefert ein einfach zu montierender Bausatz der Firma Busch. Für die Anpflanzung ist eine kleine

Beim Einsatz von Dampfloks gehört zum kleinen Lokschuppen unbedingt auch ein Kohlebansen samt entsprechend gestaltetem Umfeld dazu. Hier wartet am Kohlegleis gerade ein Waggon mit Nachschub auf seine Entladung.

Weil handelsübliche Kohlelager selten exakt an die eigenen Gegebenheiten passen, wurden nur Teile eines Faller-Bausatzes benutzt. Die künftigen Kohlehaufen sind aus Styropor modelliert.

Nach dem Grundieren in Schwarz und Auftragen einer ersten, grobkörnigen Kohleschicht erfolgt das „Verschmutzen“ des Umfeldes mittels weichem Pinsel und feinster Kohle. Am Ende wird alles mit wenig Mattlack fixiert.

Fot.: Michael Kratzsch-Leichsenring (4)

Bahnhof Horrem, Teil II

Nach der Baubeschreibung für das Empfangsgebäude von Faller folgt nun die fällige Anlage und erste Gestaltung der Bahnsteige sowie des Umfeldes des Bahnhofs Horrem. Dabei geht es wie so oft auch um vertretbare Kompromisse zwischen Platzbedarf und größtmöglicher Vorbildnähe.

Wie schon im ersten Teil der Serie zum Bahnhof Horrem im ***Dreileiter-Magazin, Ausgabe 1*** angedeutet, wurde bereits bei der Montage des Empfangsgebäudes die von Faller vorgesehene Innenbeleuchtung aus individuell anpassbaren LED-Streifen installiert und zur besseren Wirkung derselben die Decke der weitläufigen und gut einsehbaren Empfangshalle mit seidenmattem Sprühlack aus der Dose komplett Weiß lackiert.

Eine weitere Abwandlung betraf die beiden gut sichtbaren und dominanten DB-Embleme am aufgesetzten Treppenhaus des Dachzugangs. Sie sind ab Werk lediglich unbeleuchtet als einfache Kunststoffteile vorgesehen. Allerdings bietet Viessmann beleuchtete DB-Signets in fast identischer Größe an.

Für diese wurden an den vorgesehenen Stellen der Stirnseiten kleine Bohrungen zum Einfädeln der Zuleitungen gesetzt. Diese sind nach dem Aufkleben der eigentlichen Signets nicht mehr sichtbar. Im Inneren des Treppenhauses sorgen zusätzliche weiße Verblendungen für die Tarnung der Zuleitungen, die im nicht einsehbahren Bereich des Untergeschosse durch eine größere Öffnung unter die Anlage zu einer Lötleis-

Fotos: Deutsche Bahn (4), Severin Selzam, Michael Kratzsch-Leichsenring

Modellbau: Nathalie Kratzsch; Foto: Leikra/Severin Selzam

Winterland

Man sieht es momentan häufiger, aber viel zu selten in den möglichen Facetten – Schnee auf der Modellbahn. Welche Gestaltungsmöglichkeiten heute existieren, zeiht unsere Einführung ins Thema.

Die schneereiche Jahreszeit ist regelmäßig auch Modellbahnzeit, denn beides weckt in der Regel sowohl beim Betrachter wie auch Modellbauer romantische (Kindheits-) Erinnerungen. Auch auf traditionellen Modellbahnausstellungen rund um den Jahreswechsel ziehen Winteranlagen die bewundernden Blicke des Publikums auf sich.

Die Schaffung einer winterlichen Idylle zumindest auf einem kleineren Diorama ist kein Hexenwerk und lohnt das Ausprobieren der entsprechenden Handwerkstechniken allemal.

WELCHER SCHNEE?

Die wohl entscheidene Frage gleich zu Beginn der Beschäftigung mit dem Thema Winter ist die nach der richtigen Art Schnee. Wobei dies sofort die Frage nach der Art von gewünschtem Winter impliziert. Denn frisch gefallener Schnee ist etwas komplett anderes als schon länger liegender verharrschter.

Entsprechend vielschichtig ist die Palette der angebotenen Materialien: Gips, Sand, Glas, Kunststofffasern, Farben etc. Und recht schnell ist klar – DAS Material für perfekten Schnee gibt es nicht, vielmehr kommt es auf die richtige Mischung sowie die Vorlieben des Modellbauers an. Am wichtigsten ist jedoch ein optimaler Untergrund, egal ob Anlagenoberfläche oder künftiger Winterbaum.

NUR TANNEN?

Die meisten, bis dato bekannten Winteranlagen folgen alle einem Einheitsrezept: Mit Gips modellierte Oberflächen und pastös beschneite Nadelbäume. Fertig ist der Winter.

Die wirklich faszinierenden Anlagen und Dioramen folgen aber anderen Regeln und kennen eine Vielzahl von Zwischentönen. Was zugegebenermaßen auch einen vielfach höheren Arbeitsaufwand bedeutet.

Wohl deshalb sind winterliche Laubbäume und Büsche deutlich seltener zu finden. Diese müssen – entgegen etlicher Befürchtungen – auch in der unbelaubten Version aber nicht nicht unbedingt im Eigenbau entstehen. Im Angebot des auf hochwertige Naturmaterialien spezialisierten deutschen Herstellers Silhouette/Mininatur finden sich auch für diesen Zweck nutzbare kahle Versionen vom Büschen und Standardbäumen wie Buche und Ahorn. Zudem existieren je nach dazustellender Situation auch andere Möglichkeiten der

Ein Alpentraum

Tunnel, Brücken, Kehren - die Zutaten einer typischen Modellbahn bietet die Schweiz zuhauf. Die belgische Modellbautruppe PAJ schuf daraus eine Anlage nach Motiven der Rhätischen Bahn.

Modellbahnanlagen nach Motiven der Schweizer Bergwelt bieten sowohl den Erbauern wie auch den Betrachtern eine Reihe von Vorteilen. Erste können ohne große Kunstkniffe dank plausibler Tunnel Schattenbahnhöfe und unsichtbare Kehren anlegen, um den Betriebsablauf spannender zu gestalten. Und weil die Landschaft mit durchaus beachtlichen Höhendifferenzen aufwarten kann, ergeben sich fast beiläufig die für eine gute Präsentation notwendigen Hintergründe.

DAS ANLAGENKONZEPT

ch Motiven der Rhätischen Bahn entstanden, folgt aber keinem konkreten Vorbild. Und auch wenn durchaus eine andere Option bestanden hätte, ist die Gleisführung auf der Anlage nicht geschlossen, sondern offen in Form eines großen U. Der Betrachter bekommt dies jedoch kaum zu sehen.

Die Zugfahrten beginnen für den betrachter unsichtbar im dreigleisigen Schattenbahnhof im unteren hinteren Teil der Anlage. Nach Durchfahren einer langen Linkskurve folgt nach Verlassen des Tunnels die Einfahrt in den Bahnhof Margaaz. An diesen schließt sich wieder ein Tunnel mit innenliegender Gleiswendel an. Nachdem der Zug so an Höhe gewonnen hat, kommt er im rechten Anlagenteil oberhalb des Bahnhofes wieder ans Tageslicht und befährt eine große Kehre. Diese mündet wiederum in einen beachtlichen Viadukt, der ein Seitental hinter dem Bahnhof Margaaz überspannt und gleichzeitig den Anlagenhintergrund bildet. Im Anschluss führt die Strecke noch in leichten Bögen am Hang entlang, bevor sie durch einen Tunnel im oben liegenden und wiederum nicht einsehbaren Schattenbahnhof mit ebenfalls drei Betriebsgleisen einmündet. Das dort nötige Umsetzen der Loks bei Güterzügen erfolgt manuell vor Ort.

Gesteuert wird die Anlage klassisch analog über zwei Fahrregler und entsprechend abschaltbare Gleisabschnitte. In den Schattenbahnhöfen vermitteln installierte Videokameras Bilder zur jeweiligen Betriebssituation an den Bediener, der seinen Platz seitlich des Bahnhofes findet und so auch für Fragen des Publikums zur Verfügung steht.

Neugierig?

Fotos (2): Michael Kratzsch-Leichsenring

Und in Ausgabe 4 ...

Sie hat Fans in Ost wie West, ihr Stern beim Vorbild sinkt allerdings, während im Modell nach Jahren einer scheinbarer Marktsätttigung neue Konstruktionen anrollen. In Ausgabe 4 des ***Dreileiter-Magazins*** werfen wir einen Blick auf die Geschichte der russischen Großdiesel der Baureihen 130/131/132 der DR und 232 der DBAG und vergleichen die aktuell verfügbaren Wechselstromversionen der Herstreller von Brawa über ESU, Märklin und Roco bis Piko.

Eine Nebenrolle zu dieser Thematik spielt die Abwandlung von Fallers Tankstelle als Element im moderneren Bahnbetriebswerk.

Im Bereich Landschaftsgestaltung geht es um kleine Basteleien und passende Produkte zum Thema Frühjahr. Weil dazu ein neues Schaustück entstand, gehen wir auch auf das Thema der optischen Verfeinerungen an den C-Gleisen von Märklin ein.

Die in dieser Ausgabe wegen der Berichterstattung zur Spielwarenmesse leider unter die Räder gekommene bauanleitung des Ravenna-Viaduktes von Noch holen wir zeitnah ebenfalls in Ausgabe 4 des ***Dreileiter-Magazins*** nach.

Fortgesetzt wird selbstverständlich die Einsteiger-Serie zu den ersten Schritten von der Startpackung zur ersten eigenen Anlage.

Nicht fehlen dürfen natürlich auch die Standard-Themen wie Anlagenberichte, der Blick auf besondere Neuheiten oder weitere Tests aktuell eingetroffener Fahrzeugneuheiten sowie der Blick auf nützliches Digitalzubehör für Anlage oder Diorama.

Zu guter Letzt möchten wir Sie, liebe Leser, wie immer darauf hinweisen, dass sich einzelne Themen aus Aktualitätsgründen verschieben können.

Wir bitten dafür um Ihr Verständnis.

Ihr Redaktionsteam des Dreileiter-Magazines

Dann abonnieren Sie !

Folgenden Abschnitt einfach kopieren, unterschreiben, absenden (gern auch als pdf) und den entsprechenden Betrag unter Angabe von „Abo Dreileiter“ überweisen - viel mehr müssen Sie nicht tun, um das ***Dreileiter-Magazin*** regelmäßig zu beziehen.

ABO-BESTELLUNG

( ) Ich möchte das ***Dreileiter-Magazin*** im Jahresabo (4+1 Ausgaben) beziehen.
Das Abonnement verlängert sich automatisch, wenn es nicht mit einer Frist von zwei Monaten vor Ablauf gekündigt wird. Zur Wahrung der Frist genügt das rechtzeitige Absenden der Kündigung (Poststempel / Maildatum)

( ) Ich möchte das ***Dreileiter-Magazin*** im Probeabo (2+1 Ausgaben) beziehen. Das Abonnement verlängert sich **nicht** automatisch. Im Falle einer Verlängerung des Abos ist der reguläre Preis für das Anschlussabonnement zu zahlen; eine Anrechnung ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Name: _____

Straße: _____

PLZ und Ort: _____

Telefon oder Email: _____

_____
Datum, Unterschrift

Mit der Angabe der Adresse stimme ich auch der Zusendung von Eigenwerbung des Dreileiter-Magazins sowie entsprechenden Informationen zum Status meines Abos zu.

ABOVERWALTUNG

Dreileiter-Magazin (ABO)
Brunnenstraße 46, 53332 Bornheim, Deutschland
bezug@dreileiter-magazin.de

Bankverbindung
Commerzbank Köln, DE51 3708 0040 0215 0037 00
Swift/BIC: DRESDEFF370

BEZUGSPREISE (D)

Probeabo 2+1 Ausgaben	Jahresabo 4+1 Ausgaben	Einzelpreis
22,50 EUR	36,00 EUR	8,00 EUR

Weitere Informationen zum Bezug finden Sie im Internet unter www.dreileiter-magazin.de

Dreileiter-Magazin / Impressum

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Michael Kratzsch-Leichsenring (MKL)

Redaktion
Roman Lohr, Severin Selzam

Freie Mitarbeiter
Josefine Kratzsch, Nathalie Kratzsch, Bernhard Gieser, Tobias Lauterbach

redaktion@dreileiter-magazin.de

Druck und Verlag
printiamo, Brunnenstraße 40, 53347 Alfter

Anzeigen
Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2017. Anzeigeninhalte verantworten die jeweiligen Unternehmen selbst.

anzeigen@dreileiter-magazin.de

Layout
Leikra Fotografie, Dorfstraße 27, 01833 Stolpen
post@leikra-foto.de

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Der Nachdruck sowie eine auch nur auszugsweise Veröffentlichung der Publikation auch in elektronischen Medien bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion.

Durch die Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Herausgeber aus ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit von Preisen, Namen und sonstigen Daten in Anzeigen und redaktionellen Beiträgen. Bearbeitetes Material wird redaktionell archiviert.

Die Umsetzung von Bauvorschlägen und elektrischen wie elektronischen Schaltungen kann Garantieverluste nach sich ziehen und erfolgt stets auf eigene Gefahr des Anwenders.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Michael Kratzsch-Leichsenring. Gerichtsstand ist Alfter.

ESU-Loks bringen Leben auf Ihre Anlage

Mehr Infos unter www.esu.eu