



Modellbahntechnik *aktuell*



Technik

- FITS mfx® – mehr Kompatibilität
- Bremsound CVs beim Märklin mSD/3
- Mit MAXcontrol-A zur akustischen Perfektion

Neuheiten

- LILIPUT Turmtriebwagen BR 704
- TILLIG H0m: Historischer Triebwagen T5 der MEG
- ESU Engineering Edition: H0 V100 legt Messlatte höher

Nachrichten

- Modellbahnbande mit leckeren Lesehappen
- AW Speldorf: Vom wichtigen AW zum Museum
- Von Z bis LGB – Oldesloer Modelleisenbahn-Ausstellung 2024

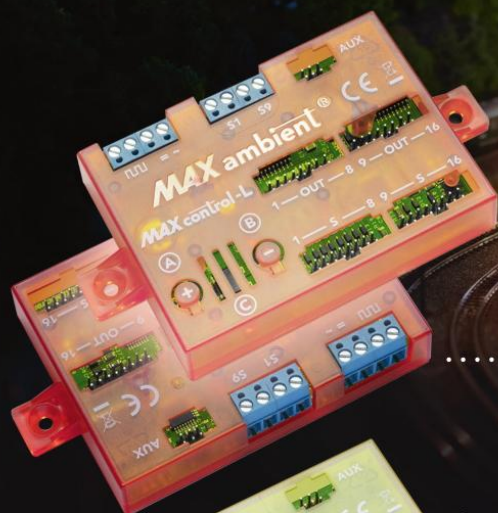


**Märklin hat Gleisplan:
Neue Gleisplanungs-
Software V11.0**



MAX ambient®

Perfektioniere die Illusion!



MAX control-L

Lichtmodul

Faszinierende Lichteffekte zur perfekten Animation Ihrer Modelleisenbahn



MAX control-S

Lichtsignalmodul

Unendliche Flexibilität bei der Darstellung von Lichtsignalbildern



MAX control-A

Audiomodul

Unglaubliche Soundeffekte mit REAL ambient Soundprozessor & integriertem 20 W Stereo-Verstärker

Alle Module besitzen einen Multiprotokoll-Decoder, 16 analoge Schalteingänge und werden bequem per CV-Programmiergerät, Digitalzentrale oder Taster eingestellt. Sie eignen sich daher ohne Einschränkung gleichermaßen für analoge und digitale Modellbahnen.

www.maxambient.de



In dieser Ausgabe lesen Sie die folgenden Beiträge

Märklin: Neue Gleisplanungs-Software V11.0	S. 5
Liliput Turmtriebwagen BR 704	S. 7
FITS mfx® – mehr Kompatibilität, mehr zufriedene Modellbahner	S. 9
TILLIG H0m: Historischer Triebwagen T5 der MEG	S. 10
ESU Engineering Edition: H0 V100 legt Messlatte wieder ein Stück	S. 12
AW Speldorf: Vom wichtigen AW zum Museum	S. 13
Bremssound CVs beim Märklin mSD/3	S. 15
Von Z bis LGB – Oldesloer Modelleisenbahn-Ausstellung 2024	S. 16
Mit MAXcontrol-A zur akustischen Perfektion	S. 17
Modellbahnbande mit leckeren Lesehappen	S. 18
Eisenbahn-Fachwissen – Kennen Sie die Zugschwächung?	S. 19

Erweiterte 2. Auflage – Restposten jetzt zum Hammerpreis!



Der profunde Kenner der regionalen Eisenbahngeschichte des Ruhrgebiets Martin Menke und Technikjournalist Rudolf Ring haben mehr als 160 historische Aufnahmen zusammengestellt, die eindrucksvoll das zeitgenössische Leben und den Betrieb auf und neben den Gleisen der **Unteren Ruhrtalbahn zwischen Mülheim-Styrum und Essen-Kettwig** präsentieren.

Die einzigartigen Bilder zeigen Streckenabschnitte, Fahrzeuge, Haltepunkte, Eisenbahner bei der Arbeit und die faszinierende Modellbahnanlage der Unteren Ruhrtalbahn, die in der Alten Dreherei (alte-dreherei.de) in Mülheim an der Ruhr eine neue Heimat gefunden hat.

(ISBN 978-3-95400-440-9 • 22,99 €[D] • 128 S.
• 160 Abb. • gebunden • 16,5 x 23,5 cm • 500 g)

Im Buch- und Onlinehandel erhältlich,
z.B. bei **amazon**.



Die ersten Hacker der Technikgeschichte

Lieber Modellbahner,

herzlich willkommen zu Ihrer neuen Ausgabe **80** von **Modellbahntechnik aktuell**.

Heute greife ich mal tief in die historische Modellbahn-Technikgeschichte:

Die allerersten Modelleisenbahnen Ende des 19. Jahrhunderts waren dampfbetrieben und entsprechend gefährlich in der Anwendung. Erst die elektrisch betriebene Modelleisenbahn machte den Weg frei zum einfach zu bedienenden und familientauglichen System für Hobby und Ausbildung.

Bereits 1946 wurde in den USA am berühmten Massachusetts Institute of Technology (MIT) der Tech Model Railroad Club (TMRC) als Studentenorganisation gegründet. Der TMRC und seine elektrische Modelleisenbahn in der Nenngröße H0 existiert bis heute, der Club gilt als einer der weltweit bekanntesten Modelleisenbahn-Clubs.

Doch nicht nur das: Der TMRC gilt auch als eine der Geburtsstätten der Hacker-Kultur. Denn der Begriff des „Hack“ wurde im Umfeld des TMRC entwickelt. Hack war die Bezeichnung für eine besonders geschickte, trickreiche oder auch gewagte technische Tat oder Lösung für ein Problem.

Ebenso konnte ein Hack eine geschickte Anpassung von mechanischen oder elektronischen Geräten für die Zwecke der TMRC-Modelleisenbahn bezeichnen. Vom TMRC ausgehend, wurde der Begriff bald überall im MIT verwendet – hatte ein Student einen raffinierten technischen Streich ausgeheckt, wurde er zum anerkannten Hacker.

Lassen Sie sich also vom heute durch Computer und Internet eher negativ besetzten Begriff des Hackers nicht vom ursprünglichen, kreativen Spaß an Modellbahn-Hacks abbringen, schließlich hat sich heute für schlaue technische oder ganz allgemein geschickte Lösungen ja auch der Begriff des Life-Hacks eingebürgert.

Ich wünsche Ihnen bei Ihren persönlichen Modellbahn-Hacks viel Erfolg und vergnügliche Stunden im Modellbahnwinter 24/25!

Mit besten Modellbahner-Grüßen

Rudolf Ring

Rudolf Ring (Chefred.)

Auch 2024 macht die Spur Z wieder Halt
beim kleinsten Weihnachtsbaum der Welt



Modellbahn-Software

Märklin: Neue Gleisplanungs-Software V11.0

Ende Oktober erhielten wir eine Lieferung von Märklin, die eine hochwertige Metallbox mit einem USB-Stick enthielt. Auf diesem Stick ist die aktuelle Version der Märklin Gleisplanungssoftware (V.11.0) enthalten. Zusätzlich beinhaltet der Stick ein digitales Benutzerhandbuch.



Entwurf und Gestaltung typischer, mittelgroßer Anlagen wird mit Märklin „Gleisplanung 2D/3D“ visualisiert und erleichtert

Die Software des Entwicklers Wintrack ist unter der Märklin-Artikelnummer 60524 für 109,00 € erhältlich und bietet eine umfassende Bibliothek aller Märklin-Gleissysteme, einschließlich Spurweiten von Z bis 1, sowie Minitrix (N), Trix (H0) und LGB. Zusätzlich sind vor-konfigurierte Gleispläne und 25 vorgefertigte 3D-Modelle in der Anwendung enthalten.

Systemanforderungen und Funktionalität

Um die volle Funktionalität der Software zu nutzen, muss der USB-Stick während der Nutzung eingesteckt bleiben, er hat also die Funktion eines

Dongle, ohne den Stick ist lediglich die Demo-Version aktiv.

Das Programm unterstützt Planungen für Anlagen mit einer maximalen Fläche von 15 x 15 Metern und ermöglicht die Darstellung von bis zu 99 Ebenen. Damit eignet es sich sowohl für private Anwender als auch beispielsweise für große Vereinsanlagen.

Die Software bietet sowohl eine 2D- als auch eine 3D-Visualisierung. Dies erleichtert die Fehlererkennung und Korrektur in der Planungsphase.

Ein besonderes Feature ist die Simulation einer Zugfahrt aus der Perspektive des Lokführers, inklusive interaktiver Steuerung von Weichen.



Auch die Planung eines Modulkastens ist mit Märklin „Gleisplanung 2D/3D“ möglich

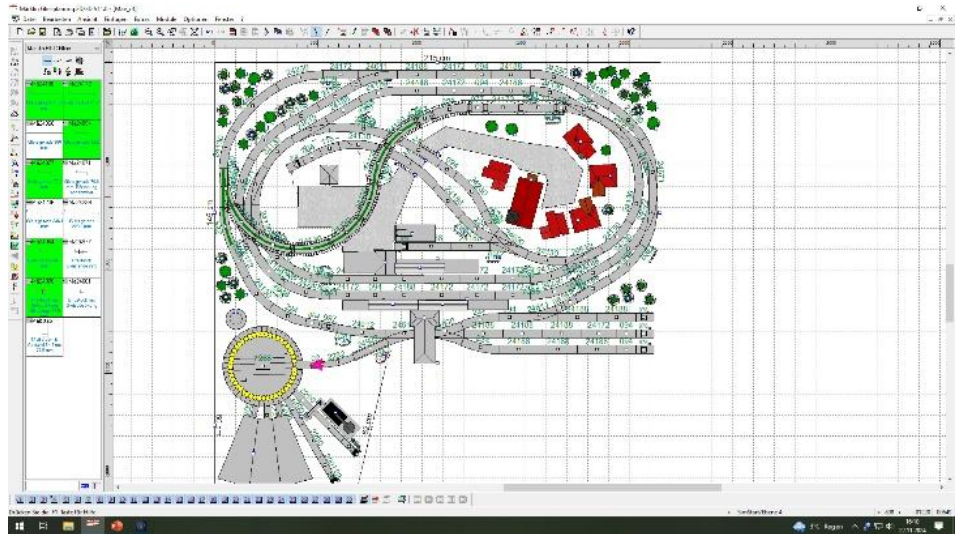
Benutzerfreundlichkeit und Lernkurve

Märklin betont die intuitive Bedienbarkeit und die schnelle Auswahl von Gleisstücken sowie Zubehör. Verbindungen können automatisiert hergestellt werden, und die Benutzeroberfläche ist an typische Windows-Anwendungen angelehnt.

Allerdings erfordert die Nutzung komplexerer Funktionen trotzdem eine gewisse Einarbeitungszeit.

Das Handbuch umfasst über 220 Seiten und bietet detaillierte Anleitungen, insbesondere für komplexere Aufgaben wie das Zeichnen der Anlagenfläche, das Arbeiten mit mehreren Ebenen sowie das Einfügen von 3D-Grafiken und Hintergründen.

Zusätzlich stehen auf der Webseite von Wintrack, dem Entwickler der Software, unterstützende YouTube-Tutorials zur Verfügung, die auch im Handbuch verlinkt sind.



Durchblick durch mehrere Ebenen oder aufgeständerte Trassen – alles kein gleisplanerisches Problem

Diese Version deckt nahezu alle am Markt verfügbaren Gleissysteme ab und bietet eine erweiterte Auswahl an 3D-Modellen sowie Gleisplänen.

Weitere Informationen und das kostenlose Herunterladen der Demo-Version finden Sie am Link

www.maerklin.de/de/produkte/details/article/60525

Fazit: Wer eine Windows Gleisplanungs-Software für ein Märklin-Gleissystem inklusive guter Dokumentation sucht, wird bei Märklin „Gleisplanung 2D/3D“, Version 11.0 zum fairen Preis fündig. Eine Vorschau auf das „Look & Feel“ mit der Demo-Version empfiehlt sich unbedingt.

Dieter Holtbrügger 



Der Blick aus dem Führerstand eröffnet ganz neue Perspektiven bei der Betrachtung Ihrer Modellbahn

Vergleich und Empfehlung

Märklin bietet die Software für 89,99€ an. Wer kein Märklin-Gleissystem einsetzt, der findet für einen vergleichbaren Preis bei www.wintrack.de die Vollversion 17.0 3D.

Modellbahn-Neuheit

Liliput Turmtriebwagen BR 704

Die Turmtriebwagen der Baureihe 704 der Deutschen Bahn waren ein unverzichtbares Arbeitsfahrzeug für die Instandhaltung und Überprüfung von Oberleitungsanlagen.

Seine besondere Konstruktion und technische Ausstattung machen die BR 704 zu einem vielseitigen Werkzeug im Bereich der Fahrleitungswartung, insbesondere im elektrifizierten Schienennetz.

Vorbildinformationen



DB Baureihe 704 003-3 im Wormser Hauptbahnhof 2009 (Bildquelle Wikimedia Commons)

Die Baureihe 704 wurde in den 1980er Jahren entwickelt, um die Wartungsarbeiten an Oberleitungsanlagen zu optimieren. Sie ersetzte teilweise ältere Bauarten und zeichnet sich durch hö-

here Effizienz, bessere Arbeitsbedingungen für das Personal sowie eine moderne technische Ausstattung aus.

Der Bau erfolgte bei renommierten Herstellern wie der Waggonfabrik Donauwörth und Siemens, wobei der Fokus auf Zuverlässigkeit, Sicherheit und Funktionalität lag.

Ausrüstung – Arbeitsturm inklusive

Der Triebwagen war mit einem dieselhydraulischen Antrieb ausgestattet, was ihn unabhängig von der Stromversorgung der Oberleitungen macht. Das ermöglicht Einsätze auch auf nicht elektrifizierten Abschnitten oder während Stromabschaltungen.

Die BR 704 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 100 km/h und verfügte über eine gute Beschleunigung, um flexibel zwischen Einsatzorten zu wechseln.

Ein prägendes Merkmal ist der sogenannte Arbeitsturm, der hydraulisch in

die Höhe gefahren und seitlich verschoben werden kann.

Diese Konstruktion erlaubte den Arbeitern, präzise an schwer zugänglichen Teilen der Oberleitung zu arbeiten, wie etwa beim Austausch von Isolatoren, der Justierung von Fahrdrähten oder der Inspektion von Mastkonstruktionen.

Der Turm ist stabil und bot Platz für mehrere Personen sowie Werkzeug. Die BR 704 war mit umfangreicher technischer Ausrüstung ausgestattet.

Darunter Stromabnehmer zur Messung der Oberleitungsqualität, moderne Diagnosetechnik und ein eigenes Stromaggregat. Zudem verfügt sie über eine Ladefläche für Ersatzteile und Werkzeuge.



Ein besonderes Highlight war das integrierte Messsystem, das während der Fahrt präzise Daten über den Zustand der Oberleitung sammelt. Damit konnten Probleme frühzeitig erkannt und behoben werden.

Der Triebwagen hatte außerdem eine durchdachte Sicherheitsausstattung. Dies umfasst sowohl moderne Bremsanlagen als auch spezielle Schutzvorrichtungen, um das Arbeiten in der Höhe sicher zu gestalten.

Dank des geschlossenen Führerstands und einer leistungsstarken Klimaanlage war das Fahrzeug für alle Wetterbedingungen geeignet.

Verschrottung 2014

Die BR 704 wurde hauptsächlich von der DB Netz AG genutzt und ist auf nahezu allen elektrifizierten Strecken in Deutschland im Einsatz gewesen. Sie

dient nicht nur der Wartung, sondern auch dem Ausbau und der Inspektion von Oberleitungsanlagen.

Besonders bei Großprojekten, wie der Erneuerung von Streckenabschnitten oder der Elektrifizierung bisher nicht elektrifizierter Strecken, war die BR 704 unverzichtbar. 2012 wurden die 704er allerdings abgestellt und im Jahr 2014 allesamt verschrottet. Es ist leider keine museale Maschine erhalten.

*DB AG Turmtriebwagen BR 704 gelb,
Epoche 5, BW Würzburg, AC-digital,
LILIPUT Art.-Nr. 133246*

Die Liliput-Modelle des BR 704

LILIPUT bietet zwei Modellvarianten des Vorbildes an:

1. Betriebs-Nr. 704 002-5, Betriebszustand 1987, Bw Karlsruhe, schwarzes DB-Logo
2. Betriebs-Nr. 704 004-1, Betriebszustand 1996, Bw Würzburg, roter „DB-Keks“

Ausstattungsmerkmale LILIPUT BR 704

- Innenraum nachgebildet und beleuchtet, mit Arbeits- und Sitzbereich
- Messtromabnehmer

- Arbeitsbühne drehbar und schwenkbar, Geländer umklappbar
- Lichtfunktionen Innenraum Führerstand plus Arbeitslicht
- Decoder direkt von unten zugänglich
- Antrieb auf 4 Radsätze, Stromaufnahme von allen Rädern, 2 Räder mit Haftreifen
- Licht einseitig abschaltbar, Innen- und Außenbeleuchtung schaltbar

Es gibt ein paar Besonderheiten rund um das BR 704-Modell:

1. Der Turmtriebwagen wird von LILIPUT nicht in einer Variante „Sound Digital“ angeboten. Das ist insofern irritierend, als dass das Modell schon mit einem Lautsprecher ausgerüstet ist. Jedoch bietet ESU das passende Soundprojekt an (ESU Art.-Nr. 17482).
2. Wer den TTW auf Zweileiter digital fahren möchte, muss ein wenig selbst „Hand anlegen“. Denn das Modell wird nur in Zweileiter analog angeboten, es muss also händisch ein Decoder nachgerüstet werden – oder Sie sprechen mal mit dem Händler Ihres Vertrauens.
3. Auch in den analogen Versionen sind Lichtfunktionen entsprechend den unterschiedlichen Einsatzsituationen darstellbar. Dazu sind die DIP-Schalter („Mäuseklavier“) am Unterboden entsprechend der Anleitung einzustellen. Beim Digitalbetrieb müssen alle Schalter auf ON stehen

4. Unter den Zurüstteilen ist auch eine Frontschürze, die muss getauscht werden, damit eine Kupplung installiert werden kann.

Beide Modell-Varianten werden angeboten als DC analog mit 21-pol. Schnittstelle (mtc21), AC analog sowie AC digital mit ESU LoPi 5-Decoder. Unter den Art.-Nr. 163240 / 163241 bietet LILIPUT den TTW auch als Modell für die Nenngröße N an.

Weitere Infos unter <https://liliput.de/> (kein Online-Shop), Bezug über den Fachhandel.

PM Bachmann Liliput / Redaktion 

Modellbahn-Digitaldecoder

FITS mfx® – mehr Kompatibilität, mehr zufriedene Modellbahner

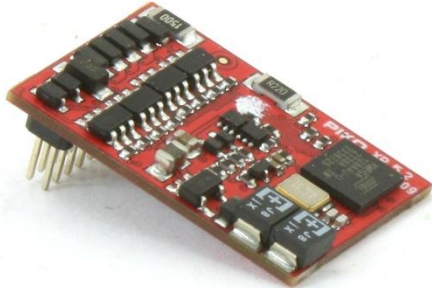


„FITS mfx®“ ist ein Gütesiegel, das für Digitaldecoder und Lokomotiven für den digitalen Modellbahnbetrieb verwendet wird.

Es wurde in Zusammenarbeit mit Märklin und weiteren Herstellern eingeführt. Das Ziel: Uneingeschränkte Kompatibilität und Funktionalität von Digitaldecodern und weiteren Komponenten mit den Märklin-Digitalzentralen Central Station und Mobile Station sicherzustellen, wenn zur bidirektionalen Kommunikation das mfx®-Protokoll benutzt wird.

Das mfx®-Protokoll erlaubt eine automatische Anmeldung von Lokomotiven an kompatiblen Steuergeräten.

Es erleichtert die Nutzung und bietet erweiterte Funktionen wie eine größere Anzahl konfigurierbarer Parameter und Rückmeldungen.



FITS-mfx: Die PIKO SmartDecoder XP 5.2 (Art.-Nr. 56500/40, Hersteller Uhlenbrock) haben die FITS-mfx-Prüfung bestanden und sind als Bulkware im Markt schon ab rund 30 Euro erhältlich

Decoder und Produkte, die das „FITS mfx®“-Gütesiegel tragen, haben strenge Tests durchlaufen und erfüllen die technischen Anforderungen vollständig. Somit gewährleistet „FITS mfx®“, dass diese Produkte zuverlässig mit Märklin-Digitalzentralen arbeiten und sämtliche mfx®-Features unterstützen.

PM Märklin / Redaktion 

Modellbahn-Fahrzeugneuheit

TILLIG H0m: Historischer Triebwagen T5 der MEG

Fans von Schmalspur-Modellbahnen wählen häufig ländliche Transport-Historie als Vorbild. Entsprechende Dioramen, Module oder Anlagen eröffnen einen faszinierenden Einblick in die regionale Geschichte.

Dies trifft vollständig auf die Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) und deren Triebwagen T5 zu, der ein

bedeutendes Stück Eisenbahngeschichte im Personentransport des frühen 20. Jahrhunderts widerspiegelt.

TILLIG, ein führender Anbieter von H0-Schmalspurmodellen nach Deutschen Vorbildern, hat den T5 der MEG in der Nenngröße H0 (Maßstab 1:87) für H0m (Modellbahnspurweite 12 mm) und H0e (9 mm) entwickelt.

Vorbildinformationen

Dieses Fahrzeug, das ab 1926 von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg hergestellt wurde, repräsentiert eine Ära, in der der Übergang von dampf- zu dieselbetriebenen Fahrzeugen begann und die Mobilität im ländlichen Raum revolutionierte.

Der Triebwagen T5 wurde 1926 von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg hergestellt. Er wurde speziell für den Einsatz im Regionalverkehr für die 1.000 mm (Meterspur) entwickelt, um den Bedürfnissen der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft gerecht zu werden.

Die MEG war bekannt für ihre Strecken, die Kleinstädte und Dörfer in Baden-Württemberg miteinander verbanden. Mit einer Leistung von 110 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h bot der T5 für die damalige Zeit eine beeindruckende Leistungsfähigkeit. Der Dieselmotor stellte eine fortschrittliche Alternative zu den damals weit verbreiteten Dampflokomotiven dar, die im Betrieb und Unterhalt deutlich aufwändiger waren.

Konstruktion und Design

Der T5 wurde mit einer Stahlkarosserie gebaut, die ihm eine robuste und langlebige Struktur verlieh. Diese Bauweise war für die 1920er Jahre typisch und zeigte den Fortschritt im Fahrzeugbau, weg von Holz und hin zu stabileren Materialien.

Der Triebwagen konnte etwa 60 Passagiere aufnehmen und bot einen einfachen, aber funktionalen Komfort, der für regionale Verbindungen völlig ausreichend war.



MEG T5 „Jägermeister“ vor dem Bw in Schwarzach (Aufnahme Christian Speer 1968)

Einsatz und Bedeutung

Während seiner Betriebszeit wurde der T5 vor allem auf den Strecken der MEG eingesetzt, die ländliche und städtische Gebiete miteinander verbanden. Dies war besonders wichtig für die Bewohner kleinerer Gemeinden, die durch den T5 Zugang zu größeren Städten und deren wirtschaftlichen und sozialen Angeboten erhielten.

Der Triebwagen half dabei, den Personentransport effizienter und zuverlässiger zu gestalten, was zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitrug. Der T5 wurde damit auch zu einem Symbol für Fortschritt und Modernisierung.

Erhaltung und museale Nutzung

Mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr kam das Ende des MEG-Einsatzes des T5, insbesondere die Ortsdurchfahrten machten den T5 zunehmend zu einem rollenden Verkehrshindernis.

Nach dem Ende des Plandienstes Ende der 60er Jahre diente der Triebwagen als fahrendes Museum, das die Entwicklung des Eisenbahnwesens und die Bedeutung der MEG in der Region anschaulich macht.

Modell-Informationen

Beim T5 handelt es sich um ein für den Schmalspur-Modellbahner höchst interessantes Modell. Denn mit dem T5 haben Sie direkt einen „kompletten“ Zug für die Epoche III/IIIa (frühe Bundesbahn) zur Verfügung, der beispielsweise für eine Pendelzugstrecke perfekt geeignet ist.

Reizvoll ist auch die Nutzung zusammen mit einem oder zwei Güterwagen der Epoche, denn die T5 wurden häufig auch als Personenzug mit Güterbeförderung (PmG, auch: Gemischter Zug) eingesetzt.



© TILLIG

Das Modell ist mit der auffälligen Jägermeister-Werbung garantiert ein Hingucker auf jeder Schmalspur-Strecke

Das TILLIG-Modell gefällt mit ruhigem und leisem Lauf, beide Achsen sind angetrieben, beim Vorbild war es nur eine Achse, also Vorteil Modell! Es ist mit fahrtrichtungsabhängigem 3-Licht-Spitzensignal vorn/2-Licht-Spitzensignal hinten ausgestattet.

Durch die Innenbeleuchtung wirkt das Modell sehr lebendig, der gesamte Antrieb inklusive der digitalen Schnittstelle nach NEM 662 ist „weggetarnt“, so dass freier Durchblick durch die Fensterreihen besteht.

Das Modell ist mit der hauseigenen, gefederten Kupplungsaufnahme ausgestattet, die sich hinter dem Mittelpuffer befindet. Das H0e-Modell hat eine Länge über Puffer von 100 mm.

Die Preisempfehlung des MEG T5 liegt bei 310,49 €, weitere Infos unter www.tillig.com.

Rudolf Ring 

Modellbahn-Fahrzeugneuheit

ESU Engineering Edition: H0 V100 legt Messlatte wieder ein Stück höher

ESU-Herbstneuheit 2024: Die V100 in H0 aus der ESU Engineering Edition.

Dank Vollmetallausführung mit LokSound 5 Decoder, PowerPack, Kurvensensoren, Doppellautsprechern, Glockenankermotor, Rauchgenerator, digitalen Kupplungen und vorbildgetreuen Lichtfunktionen bleiben keine Wünsche offen.



Erstmal eine qualmen? Kein Problem mit der neuen ESU V100, denn auch der „Dieselmotor“ gibt sich mit der Rauchfunktion absolut vorbildgetreu

Erstmals kommt die neue Lüftersteuerung der LokSound-Decoder zum Einsatz, mit deren Hilfe die Lüfterdrehzahl des Kühlerlüfters situationsabhängig angepasst werden kann.

Zahlreiche einzeln angesetzte Details verleihen diesem Klassiker eine zeitgemäße Optik – sogar das Führerhaus kann abgenommen werden!

Die neue ESU-V100 in der Engineering-Edition wird in fünf Varianten angeboten:

Art.-Nr. 31570: Diesellok H0, V100 1063, DB, Ep. III, Vorbildzustand um 1966, altrot, Sound+Rauch, DC/AC

Art.-Nr. 31571: Diesellok H0, 211 055, DB, Ep. IV, Vorbildzustand um 1980, ozeanblau-beige, Sound+Rauch, DC/AC

Art.-Nr. 31572: Diesellok H0, 211 058, DB, Ep. IV, Vorbildzustand um 1982, altrot, Sound+Rauch, DC/AC

Art.-Nr. 31574: Diesellok H0, 2048 011, ÖBB, Ep. V, Vorbildzustand um 1992, rot, Sound+Rauch, DC/AC

Art.-Nr. 31575: Diesellok H0, 212 100, DB, Ep. V, Vorbildzustand um 2000, verkehrsrot, Sound+Rauch, DC/AC

Der geballte Technik- und Feature-Einsatz hat verständlicherweise seinen Preis: Der UVP aller Varianten beträgt jeweils 479 €, weitere Infos unter www.esu.eu.

PM ESU / Redaktion 

Bahn-Geschichte(n)

AW Speldorf: Vom wichtigen AW zum Museum

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk (AW) Mülheim-Speldorf, oft als AW Speldorf bezeichnet, war ein bedeutendes Werk der Deutschen Reichsbahn

und später der Deutschen Bundesbahn.

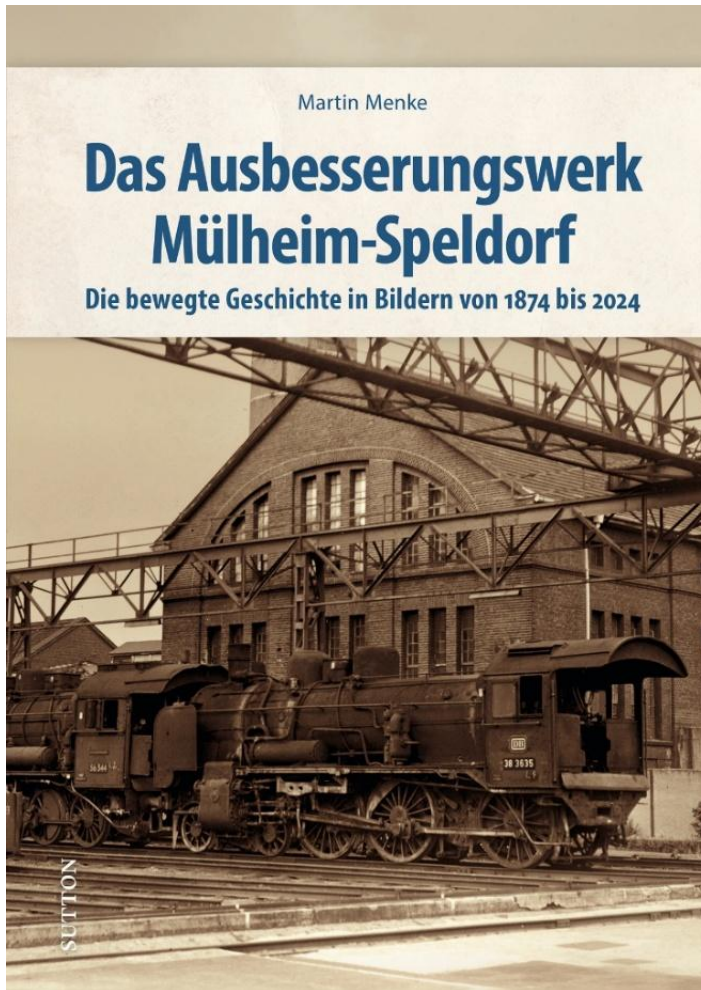
Aufgrund des nahen Bahnhofspeldorf mit seinem damaligen, imposanten Bahnhofsgelände wurde der Name AW Speldorf gewählt.

Tatsächlich befand sich

das AW allerdings auf dem Grund und Boden des Stadtteils Broich, in unmittelbarer Sichtweite von Schloss Broich (https://de.wikipedia.org/wiki/Schloss_Broich).



ESU beweist mit der neuen V100, wie eine beeindruckende Superdetaillierung in H0 aussieht, inklusive abnehmbarem, magnetisch fixiertem Dach (Bild: ESU)



Eröffnung und Entwicklung

Das AW Speldorf war eine zentrale Einrichtung für die Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen. Es wurde schon 1910 eröffnet, um den steigenden Wartungsbedarf der wachsenden Eisenbahninfrastruktur in der Region zu decken. Die Lage im Ruhrgebiet, einem der industriellen Zentren Deutschlands, war ideal, um Schienenfahrzeuge, insbesondere Güterwagen, instand zu halten.

Aufgaben und Spezialisierung: Ursprünglich lag der Schwerpunkt auf der Instandhaltung und Reparatur von Güterwagen. Später erweiterte das Werk sein Portfolio und übernahm die Wartung von verschiedenen Wagentypen, darunter Personenwagen, Dampfloks und weitere spezielle Fahrzeuge.

Zweiter Weltkrieg: Während des Zweiten Weltkriegs wurde das Werk stark beansprucht, da die Eisenbahn eine zentrale Rolle für die deutsche Kriegslogistik spielte. Teile des Werks wurden durch Bombenangriffe beschädigt.

Nachkriegszeit und Modernisierung: Nach dem Krieg wurde das AW Speldorf wiederaufgebaut und modernisiert. Es spielte eine wichtige Rolle im Wiederaufbau der deutschen Eisenbahn und der Wartung von Fahrzeugen während des Wirtschaftswunders.

Bedeutung im Eisenbahnnetz: Das AW Speldorf war eines der größten und bedeutendsten Ausbesserungswerke in Deutschland. Es beschäftigte mehrere tausend Mitarbeiter und war ein wichtiger Arbeitgeber in der Region.

Neben der Instandhaltung wurden im Werk auch Umbauten und Modernisierungen von Fahrzeugen durchgeführt.

Schließung und heutige Nutzung: Mit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn in den 1990er Jahren und der Gründung der Deutschen Bahn AG änderte sich die Struktur der Instandhaltung.

Der Bedarf an großen, zentralisierten Werken nahm ab, da die Fahrzeugflotten effizienter und wartungsärmer wurden. Das AW Speldorf wurde schließlich in den 1990er Jahren geschlossen.

Nach der Schließung wurden die Werkhallen teilweise abgerissen oder umgenutzt. Auf dem Gelände befinden sich heute andere Gewerbe- und Industrie-einrichtungen.

Einige der historischen Gebäude sind erhalten geblieben und erinnern an die Eisenbahngeschichte des Standorts.

Buch-Neuerscheinung

Mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Fotografien dokumentiert der neue Bildband die bewegte Geschichte des traditionsreichen Ausbesserungswerks Mülheim-Speldorf von der Eröffnung im Jahre 1874 bis zur teilweisen, heutigen Nutzung als Eisenbahnmuseum und Bürgertreff (www.alte-dreherei.de).

Martin Menke, der seit langem dem Werk verbunden ist, beschreibt kenntnisreich und herausragend bebildert den Wandel der Eisenbahnkathedrale AW Speldorf.

Martin Menke
Das Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf
160 Seiten, ca. 200 Abbildungen
ISBN: 978-3-96303-569-2
29,99€

PM SUTTON / Redaktion 

bar und können auch per PoM (Programming on Main, Hauptgleisprogrammierung) angesprochen werden.

Wird mit einer Märklin Central Station 2 oder CS3 programmiert, finden Sie diese CVs in den mfx-CVs unten in der Mitte im Register **Sound**.



Die Einstellungen des Sound-Registers ermöglichen Anpassungen des Brems sounds

Modellbahn digital

Brems sound CVs beim Märklin mSD/3

Das Bremsgeräusch kann bei Märklin mSD/3 Sounddecodern über drei CVs (Konfigurationsvariablen) eingestellt und an die Lok und Ihren persönlichen Geschmack angepasst werden. Es handelt sich dabei um die folgenden CVs:

1. **CV 163** – Bremsenquietschen – Auslaufkorrektur
2. **CV 164** – Bremsenquietschen – Dauer des Geräuschs
3. **CV 64** – Schwelle für Bremsenquietschen

Programmiert man mit dem DCC-Protokoll, so sind diese CVs direkt ansprech-

bar und können auch per PoM (Programming on Main, Hauptgleisprogrammierung) angesprochen werden. Wird mit einer Märklin Central Station 2 oder CS3 programmiert, finden Sie diese CVs in den mfx-CVs unten in der Mitte im Register **Sound**.

Moritz Kürten,
www.mittelleiter-magazin.de 

Modellbahn-Szene

Von Z bis LGB – Oldesloer Modelleisenbahn-Ausstellung 2024

Am 9. und 10. November 2024 war es wieder soweit, dass die größte Modelleisenbahn-Ausstellung auf privater Basis in Bad Oldesloe stattfinden konnte.

Dazu hatten die Eisenbahnfreunde Bad Oldesloe e.V. beide Sporthallen, den Gymnastikraum, die Aula mit angrenzendem Raum für die Jugendarbeit und die Schulküche angemietet.

Somit war Platz für rund 20 Vereine zum Ausstellen ihrer Anlagen vorhanden, und auch rund 15 private Börsenstände mit zahlreichen Schnäppchen luden zum Stöbern ein.

Rund 1.200 Besucher und zahlreiche Kinder nutzten das leicht trübe Wetter in Norddeutschland, um die Veranstaltung zu besuchen.

sowie eine FREMO- und eine kleine H0-Digital-Anlage zu bewundern. Außerdem gab es Anlagen der Spur Z und N mit viel Spaß für die Kinder, wofür der Mann mit der allseits bekannten "Erdbeermütze" sorgte.

Oberhalb der Aula waren die N-Bahn-Freunde zu Gast, und daneben konnten unsere Besucher über DC-Car staunen – DC-Car bedeutet: Beschleunigen, Abbremsen und Abstand halten, all das regelt der eingebaute DC-Car-Decoder eigenständig.



Hoch im Norden: northrail mit einer Vossloh G 1206 im Verschiebedienst

Da die Schule durch zahlreiche Anbauteile sehr weitläufig ist, war auch eine sogenannte „Bodenbahn“ aufgebaut. Diese wurde auf kleinen Stellagen und Holztrassen hergerichtet und führte von der kleinen zur großen Sporthalle – sie war sozusagen der Wegweiser zum hinteren Ende der Ausstellung.

Gleich nach dem Eingang waren die Börsenstände, eine im Bau befindliche Z-Anlage und ein Stand, an dem H0-Figuren bemalt wurden, erreichbar, ebenso die Aula mit der Empore.

In der Aula waren die TT-Modulgruppe aus Hamburg, Kollegen aus Lübeck mit der Spedition Bode Containerverladung

In einem Klassenraum war ein Jugendkeller mit der Nachwuchsarbeit beschäftigt. Erstaunlich, was das Ehepaar mit der Jugendbetreuung erstellen konnte – sogar ein Flughafen war dabei!

Weiter ging es dann in die kleine Halle, wo die Gäste aus Bad Schwartau mit H0 vertreten waren. Dort gab es auch die Lokwerkstatt in Spur 1, und ein Schaustück in Spur 1e (Schmalspur 22,5 mm) war aufgebaut. Zu sehen war auch ein Teil vom Plastik-Modellbauclub aus Lübeck, eine kleine Auswahl von Modulen der Oldesloer Eisenbahnfreunde, und der „Bodenbahner“ hatte dort seinen Startpunkt.

Diese Bahn führte über den Flur zur großen Sporthalle. Dort wurde die große Rundanlage aus Hamburg in Spur 0 bestaunt. Neben der Spur 1-Rundanlage war auch LGB mit witzigen Fahrzeugen vertreten, und die Modellbahnfreunde MEF Hamburg-Walddörfer hatten eine neue Anlage mitgebracht.



Die LGB-Anlage war zeitweise kinderfreundlich mit „Thomas & Friends“ gestaltet

Zurück über den Flur gab es dann noch die AC-Anlage aus Lübeck in H0 sowie die Z-Anlagen des Clubs zu bestaunen. Klar, dass nach dieser Fülle eine Pause dringend erforderlich war. Dazu lud das professionelle Catering-Team ein.

Uwe Schleicher 

Modellbau-Elektronik

Mit MAXcontrol-A zur akustischen Perfektion

Mit perfekten, teils geradezu ausufernden LED-Lichteffekten sind Modellbahn-Anlagen heute nicht nur bei professionellen Schauanlagen, sondern sogar bei engagierten Amateuren ein echter Hingucker.

Vergessen werden dabei vielfach die akustischen Effekte, was den Gesamteindruck völlig unnötig schmälert, denn mit MAXcontrol-A bietet sich Ihnen zum fairen Preis ein genialer Audio-Controller, der mit den nachfolgenden Features eine Alleinstellung auf dem Markt hat:

- Alle Funktionen digital, analog oder per Kontaktgleis steuerbar. Also überall einsetzbar.
- Vielfältig digital und analog programmierbar (z.B. die individuelle Ausblendezeit beim Ausschalten jedes Sounds).
- Gleichzeitige Wiedergabe von bis zu 32 unterschiedlichen Klängen in CD-Qualität.
- Für alle 32 Klänge kann die Lautstärke jeweils beliebig eingestellt (angepasst) werden.
- Gesteuerte, kontinuierlich wiederholte (z.B. Kirchenglocken) oder zufällige Wiedergabe (z.B. Hahnenkrähen).
- Automatische Erkennung von einzelnen oder sich ständig wiederholenden Sounds (Loops).
- Eigene (beliebige) Sounds können durch das CD- (Wave-) Format problemlos selbst generiert werden.
- Integrierter, kräftiger 20 Watt-Stereo-Verstärker.
- Bei Verwendung einer 32 GB-MicroSD-Karte bis zu 96 Stunden Aufzeichnungskapazität (max. 12 Stunden je Sound).



Das MAXcontrol-A-Gehäuse aus Polycarbonat wiegt inklusive der Befestigungsglaschen nur 95 Gramm

Weitere Infos und den Shop finden Sie an diesem Link direkt bei maxambient.de.

PM MaxAmbient / Redaktion 

Modellbahn-Publikationen

Modellbahnbande mit leckeren Lesehappen

Dass sich geballter elektronischer Sachverstand unter einem Dach mit publizistischer Professionalität befindet – das ist eher selten, auch bei der Modelleisenbahn.

Daher verdient das kostenlose Angebot der „Lesehappen“ des Modellbahnbande-Verlags besondere Erwähnung. Hier finden Sie diverse Basteltipps und andere nützliche Informationen, die Sie in Form von PDF-Dokumenten herunterladen können. Die neueste Ausgabe

der Lesehappen ist Nummer 12 „Kerzen ziehen für Weihnachten“:

„Im Jahr 2020 erschien bei NOCH ein Bausatz für eine Weihnachtsmarkt-Pyramide unter der Bestellnummer 14395.

Diese begeisterte uns damals und so entstand ein Beitrag für den Eisenbahn-Kurier, in dem wir den Zusammenbau und das zusätzliche Beleuchten der kleinen Kerzen an der Pyramide beschreiben.

Das ist vielleicht eine etwas anspruchsvollere Bastelei, aber in der dunklen Jahreszeit hat man ja auch etwas mehr Zeit.

Da dieser Bausatz auch heute noch erhältlich ist, möchten wir ihn dem aktuellen Lesehappen „Weihnachtsmarkt“ beifügen.“

Impressum

Modellbahntechnik **aktuell** Ausgabe 80, November 2024

Herausgeber	ISSN 1866-2803 2media Online-Verlag GbR Kiesstraße 17 D-46145 Oberhausen Tel. +49 (0)208 / 6907920, Fax +49 (0)208 / 6907960 Internet www.modellbahntechnik-aktuell.de http://twitter.com/modellbahn www.facebook.com/modellbahntechnik www.instagram.com/modellbahntechnik_aktuell/ E-Mail redaktion@modellbahntechnik-aktuell.de
Chefredakteur	Rudolf Ring, Mülheim an der Ruhr (V. i. S. d. P.)
Stellv. Chefredakteur	Dieter Holtbrügger, Duisburg
Lektorat	Dr. Johannes Kersten, Düsseldorf
Fachgutachter	Joachim Wildfang, Rheine
Social Media	Patrizia Ring (M.Sc.), Mülheim an der Ruhr
Bildquellen	Sofern nicht anders ausgewiesen, stammen Bilder vom genannten Autor

Modellbahntechnik **aktuell** erscheint als Magazin im PDF-Standardformat von Adobe.

Die Ausgaben werden kostenlos auf dem Internet-Portal www.modellbahntechnik-aktuell.de zum Download bereitgestellt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Autorenmeinung wieder, die von der des Herausgebers oder der Redaktion abweichen kann und darf. Nachrichten an die Autoren senden Sie bitte an die Redaktionsadresse, wir leiten sie gerne weiter.

Alle Angaben wurden mit Sorgfalt ermittelt, basieren jedoch auch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen Veränderungen. Haftung, Garantie oder Gewährleistung sind daher ausgeschlossen.

Texte und Bildelemente können teilweise durch die Mitwirkung von KI-Tools erzeugt worden sein, werden aber in jedem Fall von einem Redakteur geprüft. Eine presserechtliche Pflicht zur Kennzeichnung von KI-Elementen besteht nicht.

Trotz sorgfältiger Prüfung distanzieren wir uns ausdrücklich von allen Inhalten redaktionell erwähnter oder verlinkter Webseiten. Für deren Inhalte sind ausschließlich die betreffenden Betreiber verantwortlich.

Alle genannten Markennamen und Produktbezeichnungen sind eingetragene Warenzeichen ihrer Eigentümer und hier nur zu Informationszwecken erwähnt. Vervielfältigungen jeder Art nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Copyright 2024 by 2media Online-Verlag GbR, Oberhausen



Der Reihe der Lesehappen werden in unregelmäßigen Abständen weitere Lesehappen hinzugefügt

Den vollständigen Beitrag finden Sie im verlinkten Lesehappen Nr. 12, klicken Sie einfach auf das Titelbild oder folgen dem nachstehenden Link:

<https://modellbahnbande-verlag.de/lesehappen.html>

Modellbahnbande-Verlag / Redaktion 

Eisenbahn-Fachwissen

Kennen Sie die Zugschwächung?

Zu den am häufigsten aufgerufenen Seiten des Portals modellbahntechnik-aktuell.de zählt das Lexikon, wir sind damit sogar mehrfach in Wikipedia referenziert. Hier stellen wir einfach mal den eher wenig bekannten Begriff der Zugschwächung vor.

Im Eisenbahnbetrieb bezeichnet eine Zugschwächung die Verringerung der Kapazität eines Personenzuges. Dies

geschieht in der Regel durch das Abkoppeln oder den Austausch von Wagen oder Zugteilen, wodurch die Anzahl der Sitzplätze oder die Ladekapazität reduziert wird. Eine Zugschwächung wird meist aus konkreten betrieblichen Erfordernissen heraus durchgeführt:

Auslastung: Auf Streckenabschnitten mit geringerer Nachfrage oder eingeschränkter Infrastruktur (z. B. kürzeren Bahnsteigen) wird der Zug verkürzt, um Betriebskosten zu senken. Wenn weniger Passagiere erwartet werden als ursprünglich geplant, kann es wirtschaftlich sinnvoll sein, weniger Wagen einzusetzen.

Betriebliche Gründe: Es kann erforderlich sein, Wagen für Wartungsarbeiten aus dem Verkehr zu nehmen.

Saisonale Schwankungen: In Zeiten niedrigerer Auslastung, wie außerhalb der Ferien oder an bestimmten Wochentagen, werden Züge manchmal geschwächt, um Betriebskosten zu sparen.

Technische Probleme: Wenn ein Wagen oder ein Zugteil defekt ist, kann er zur Reparatur abgestellt werden, wodurch der Zug geschwächt wird.

Zugschwächung bei der Modelleisenbahn

Die Zugschwächung ist bei der Modellbahn sehr einfach nachzustellen, indem Sie bei einem Personenzug ein oder zwei Waggon aus der Garnitur entfernen. Vorbildnah ist dies insbesondere bei Regionalzügen, dort können Sie beispielsweise auch Doppelstockwagen („Dostos“) gegen einstöckige Personenwagen tauschen. Dies ist dann eine Zugschwächung ohne Reduzierung der Zahl der Waggon.

Rudolf Ring / Redaktion 