

Ausgabe 12/2005  
5. Jahrgang  
Kostenlose  
Online-Version  
ISSN 1651-8403

# Spurnull.de

**Zeitschrift für den Modelleisenbahner der Baugröße 0**

## Eine Reise mit der WP&YR und mehr ...



Foto: Dirk Becker

# Danke!

Wie bereits in den vergangenen Jahren, möchte ich die letzte Ausgabe des Jahres dazu nutzen mich ganz herzlich bei allen zu bedanken, die in diesem Jahr an der Gestaltung von Spurnull.de mitgeholfen haben.

Noch nie war das »Team« so groß wie heute. Dirk Becker, Jürgen Boldt, Torsten Frieboese, H. P. Hartmann, Martina Meier, Stefan Panske, Jürgen Rehn, Detlef Rohmann und Reinhart Uhde haben mich in diesem Jahr mit Beiträgen unterstützt. Hinzu kommen seit kurzem noch Wilfried Lange und Gabriele Schwaighofer, die als Korrekturleser eher hinter den Kulissen arbeiten.

Zusammen haben wir in diesem Jahr zwölf Ausgaben mit insgesamt 180 Seiten produ-

ziert. Alles in unserer Freizeit und zur Förderung der Baugröße 0.

Bedanken möchte ich mich bei den diesjährigen Anzeigenkunden – ich wünschte, es wäre mehrere – und besonders bei den vier netten Lesern, die Spurnull.de mit einer Geldspende unterstützt haben.

Denn auch in diesem Projekt, das bekanntlich keinen Gewinn anstrebt, fallen Kosten für den Internetauftritt, Verbrauchsmaterialien und Anschaffungen zur Herstellung der Zeitschrift an. Durch die Einnahmen in diesem Jahr konnten diese Kosten wenigstens teilweise gedeckt werden.

Ich wünsche uns nun allen eine gute Weihnachtszeit und viel Spaß mit der neuen Ausgabe.

Ihr *Frank Ulbrich*

## Impressum

### Herausgeber und Redakteur:

Frank Ulbrich, Lugnets Allé 57, S-12067 Stockholm, Schweden

E-Mail: [info@spurnull.de](mailto:info@spurnull.de),

Web-Site: <http://www.spurnull.de>

### Erscheinungsweise:

Spurnull.de erscheint zwölfmal im Jahr etwa zu Monatsanfang.

### Anzeigen:

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 4. Kontaktaufnahme über [werben@spurnull.de](mailto:werben@spurnull.de)

### Mitarbeit:

Die Redaktion freut sich jederzeit über Vorschläge und Beiträge, behält sich jedoch das Recht vor, selbst zu entscheiden welche Beiträge veröffentlicht werden. Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitarbeitern für die Unterstützung und Ge-

nehmigung zur Veröffentlichung einzelner Beiträge.

### Haftungsausschluss:

Namentlich gekennzeichnete Beiträge repräsentieren nicht unbedingt auch die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Muster, Modelle, Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

### Copyright:

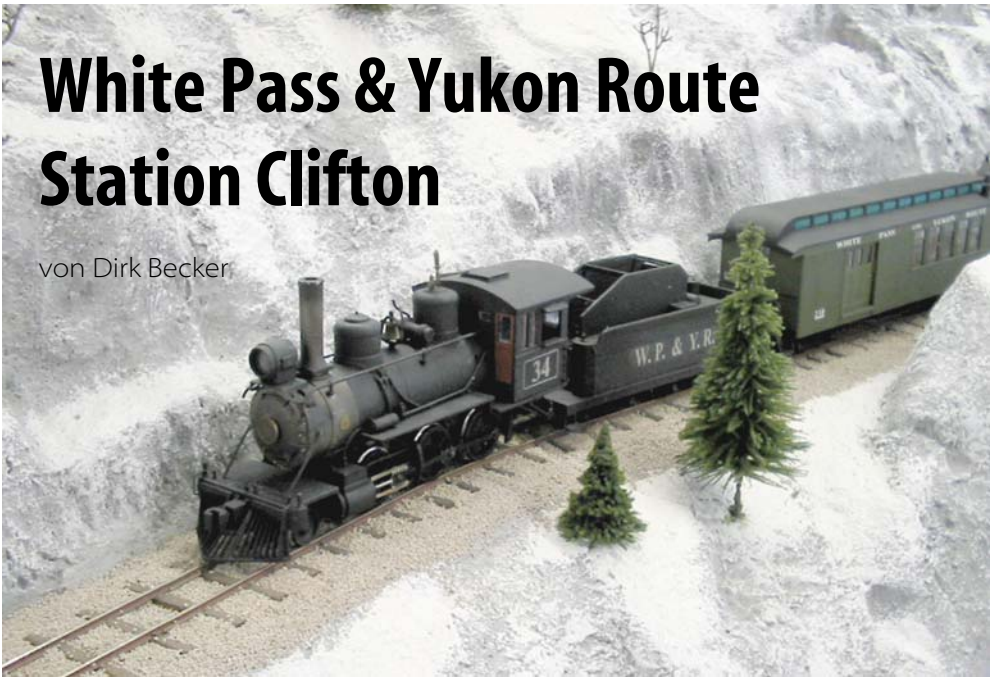
Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers ist nicht zulässig.

### Bibliographische Information:

Die Königliche Bibliothek, Nationalbibliothek Schweden, verzeichnet diese Publikation in der schwedischen Nationalbibliografie unter der ISSN-Nummer 1651-8403.

# White Pass & Yukon Route Station Clifton

von Dirk Becker



Alle Fotos: Dirk Becker

*»Gebt mir genug Dynamit, und ich baue euch  
eine Eisenbahn durch die Hölle«*

*Zitat M.J. Henney*

*(Konstrukteur der WP&YR)*

## **Kurzer geschichtlicher Abriss**

Als im Jahr 1897 in einem Nebenfluss des Yukon Gold gefunden wurde, strömten Tausende Glückssritter in die unwirtliche Wildnis von Alaska auf der Suche nach ihrem Glück. Der Weg bis nach Dawson City war lang und gefahrvoll. Was lag näher, als diese Reise etwas zu verkürzen. Einige Geschäftsleute formierten sich und schließlich wurde am 28. Mai 1898 mit

dem Bau der Strecke begonnen. In der Rekordzeit von zwei Jahren wurden 177,7 km Gleise von Skagway bis Whitehorse verlegt. Ursprünglich sollte der Schienenstrang noch weiter nach Norden verlängert werden, doch im Winter 1900 ging es mit dem Goldrausch im Yukon zu Ende. Der große Boom war vorüber und die Bahn bewältigte nur noch bescheidene Gütermengen. Dennoch reichte es zum Überleben, und mit Eintritt der USA in den zweiten Weltkrieg wurde die Strecke sogar als kriegswichtig erklärt. Die USA bauten einen Highway durch Alaska, und die Bahnlinie war die einzige Möglichkeit, das Material in diese Wildnis zu transportieren.



**In dieser Brücke wurden über 33 laufende Meter Holzprofile verarbeitet.**

Nach dem Ende des Krieges ging es wieder ruhiger zu. Erzminen im Landesinneren hinter Whitehorse bedienten sich nun der Bahn zum Transport ihrer Güter zum Hafen von Skagway. Im Jahr 1959 wurde übrigens von der WP&YR der Container erfunden. Im Jahr 1982 sanken die Weltmarktpreise für Erz ins Bodenlose und brachten das plötzliche Aus für die Bahn. Bei diesen Rohstoffpreisen lohnte sich der Transport nicht mehr und die Linie verlor buchstäblich über Nacht ihren wichtigsten Kunden. Knapp vier Monate später wurde der Bahnverkehr eingestellt. Zum Glück dauerte es nur sechs Jahre, bis der Betrieb als Touristenbahn wieder auflebte.

Zunächst fuhren die Züge nur bis »White Pass Summit«, ein Jahr später schon bis »Fraser« und seit 2003 sogar wieder bis »Carcross«. Ein durchgehender Betrieb auf der gesamten Strecke ist nicht vorgesehen.

## **Modell**

Im Jahr 1999 kaufte ich eher durch Zufall eine On30-Zugpackung von Bachmann. Sofort war ich von diesen Modellen begeistert. Doch nur in die Vitrine stellen, das war mir nicht genug. In mir reifte der Gedanke, eine Modellbahnanlage in dieser Spur zu bauen. Nach einigen Entwürfen machte ich mich auf die Suche nach Vor-



**Ein nordwärts fahrender Zug passiert die Stahlbrücke an der südlichen Bahnhofseinfahrt.**

bildmaterial. Zunächst suchte ich im Bereich »Colorado & Southern«, doch dann fand ich durch Zufall gutes Material von der »White Pass & Yukon Route«. Schnell war ich von dieser Bahn begeistert und suchte intensiv nach einem passenden Bahnhof für die Umsetzung im Modell. Da von den ersten Kilometern ab Skagway recht viel Infomaterial zu bekommen war, fiel meine Wahl schließlich auf die Station »Clifton«. Mit seinen steil aufragenden Felsen ist es sozusagen der Idealzustand für eine Modelleisenbahn. Da jedoch von den alten Gleisanlagen kaum Zeichnungen bzw. Unterlagen zu bekommen waren, habe ich den Gleisplan nur in Anlehnung an die

spärlichen Unterlagen erstellt. Die Anlage besteht aus zehn Anlagenteilen, die nicht frei tauschbar sind. Der Rahmen wurde aus 16mm Tischlerplatte gebaut, die Seitenflächen wurden mit 6mm Sperrholz verblendet. Die Felsformationen entstanden ausschließlich aus Styrodurplatten aus einem Baufachgeschäft. Die Platten wurden verklebt und im Anschluss mittels feiner Säge und Raspel in Form gebracht. Darüber wurde eine Schicht aus einem Gemisch aus Sand und Leim aufgetragen. So entstand eine raue und felsenhähnliche, realistische Oberfläche. Als besondere Herausforderung hatte ich mir diesmal die kalte Jahreszeit für meine Modellbahn ausgesucht.



Was im ersten Moment als einfache Lösung erscheint, brachte eher mehr als weniger Arbeit und Probleme mit sich. Ich habe mir dann ein kleines »Zeitfenster« – die Monate April und Mai – ausgesucht. Zu diesem Zeitpunkt ist der Schnee an den sonnigen Lagen schon weggetaut, auf den Schattenseiten jedoch noch reichlich vorhanden. So kommt es also, das stellenweise im Gleis schon kein Schnee mehr zu finden ist, jedoch an den Felsen noch die weise Pracht hängt. Als »Schneersatz« wurde übrigens normale weiße Wandfarbe verwendet. Im Gesamteindruck ist es mir gelungen, diese Jahreszeit glaubhaft ins Modell umzusetzen.

Zum ersten Mal in meiner Modellbahnzeit habe ich bei dieser Anlage die Gleise und Weichen komplett selbst gebaut.

Die Schwellen im sichtbaren Streckenteil wurden aus Kiefernholz einzeln zugesägt und bearbeitet, bevor jede Schwelle vier Mal gebeizt wurde. Als Schienenprofil habe ich Code 100 Profile von Tillig verarbeitet. Insgesamt habe ich 721 Schwellen verlegt.

Da die Schienenprofile auf *jeder* Schwelle mit vier Schienennägeln befestigt wurden, sind demnach stolze 2410 Nägel eingeschlagen worden. Im Schattenbahnhof wurden ebenfalls Flexgleise und Weichen von Tillig verlegt. Als Weichenantriebe arbeiteten im Schattenbahnhof motorische Antriebe von »Hohmann«. Im sichtbaren Bahnhof »Clifton« wurden die Weichen jedoch mechanisch per Hand gestellt. Mit einer Gewindestange M4 wurde die Stellbewegung von der Anlagenkante bis zur

### Die Anlage kurz vor Messeeröffnung in Leipzig noch ohne Fahrzeuge.





### **Ein Passen-Train stoppt kurz vor der mächtigen Felswand der Station Clifton.**

Weichenstellschwelle übertragen. Gleichzeitig wurde mit der Stellbewegung ein Umschalter für die Herzstückpolarisierung betätigt. Da die Bedienung der Anlage von vorn erfolgte, stellte diese Art der Weichenstellung keinen Nachteil dar.

Der Fahrzeugpark stammte aus der Bachmann-Spectrum-Produktion. Alle Modelle wurden entsprechend dem Vorbild neu lackiert und beschriftet sowie im Anschluss gealtert. Die Lokomotiven wurden durch verschiedene Aufbauten und/oder Änderungen am Gehäuse leicht modifiziert.

Zu Beginn der ersten Ausstellung 2002 in Sinsheim wurde die Anlage mit dem REPA-Lok-Aus-System gefahren und die Lokomotiven entsprechend umgerüstet. Doch schon in den ersten Betriebsstunden zeigten sich Mängel, die letztendlich nach vier Messetagen zum Totalausfall dieses Systems führten. Sofort nach der Ausstellung wur-

den die Lokdecoder wieder zurückgebaut und in den Bahnhofsbereichen wieder abschaltbare Gleise eingerichtet. So bereitete die einfache elektrische Ausrüstung bei den folgenden Ausstellungen keine Probleme mehr.

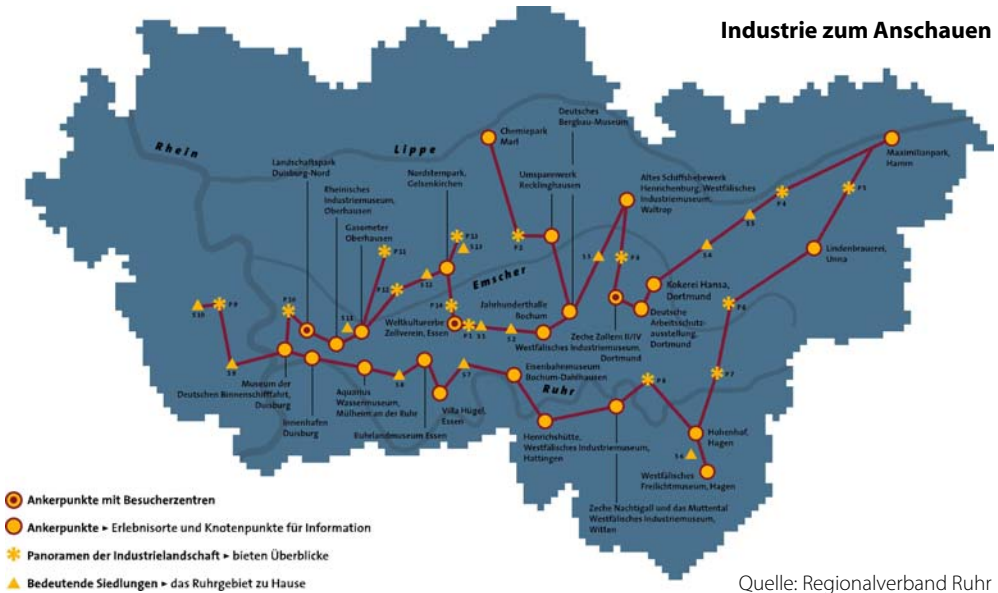
Als Hochbauten waren nur zwei Gebäude vorhanden. Das Empfangsgebäude entstand komplett im Eigenbau aus Pappe und Styrodurplatten. Ein kleines Holzhäuschen stammte von »Foothill« und bestand aus Resinteilen. Ein Wasserturm von »Evergreen« komplettierte die Anlage.

Nach drei Ausstellungen machte sich bei mir zu Hause erheblicher Platzmangel bemerkbar. So wurde die Anlage schließlich direkt nach der Messe in Leipzig verkauft und fand einen neuen Besitzer in Berlin.

Weitere Infos und Bilder finden sie unter <http://www.dibero.gmxhome.de>







# Das Ruhrgebiet – Ein starkes Stück Deutschland

von Frank Ulbrich

Dieser Slogan wurde vor Jahren benutzt, um die wirtschaftliche und touristische Bedeutung des Ballungszentrum in Nordrhein-Westfalen deutlich zu machen.

Seit dem Mitte der 1960er Jahre begonnenen Rückzug der Montanindustrie ist das Ruhrgebiet vom Strukturwandel durchgerüttelt worden. Nach 150 Jahren Dominanz der Montanindustrie, stehen heute neue und moderne Branchen im Mittelpunkt. Informationstechnologie, Medizin, Logistik

sowie Energie- und Wasserwirtschaft bestimmen jetzt die wirtschaftliche Ausrichtung des Reviers.

Das Klischee vom »Pott« hält sich aber wacker im Rest der Republik und den Nachbarländern. Und ganz verschwunden ist die gute alte Zeit auch noch nicht.

Eine Oase inmitten der Moderne ist eine kleine Gruppe Essener Spur Nuller. Sie treffen sich und lassen dabei die gute alte Zeit wieder aufleben.

Ja, das waren noch Zeiten, als bei Krupp in Essen Lokomotiven gebaut worden sind. Der Motor der deutschen Industrie und Vorreiter in der sozialen Absicherung der Mitarbeiter hat in dieser Stadt wahrlich Zeichen gesetzt.


Und so ist es auch nicht verwunderlich, dass sich gerade die Essener Spur Nuller eines kleinen aber feinen Projekts annehmen. Zusammen basteln sie an der Baureihe V60 – so eine wie sie bei Krupp in Essen gebaut worden ist.

Um auf ihre Arbeit hinzuweisen, haben die Essener nun auch ein kleines Forum im Internet eingerichtet. Zunächst wird auf der Homepage nur informiert, aber vielleicht wird ja auch noch mehr daraus. Unter <http://www.lowa2-essen.de.vu> kann man Kontakt zu den Essenern aufnehmen und wenn man will auch mit Rat und Tat dem V60 Projekt beistehen.

### **Die Baureihe V60**

Die V60 wurde aber nicht nur in Essen bei Krupp gebaut. Das »Arbeitstier der DB« – wie es manchmal liebevoll genannt wird, wurde auch bei MaK, Deutz und anderen Herstellern gebaut. Einen kompletten Überblick finden Sie im Baureihenbuch zur V60 aus dem EK-Verlag. Arno Bretschneider und Manfred Traube haben sich auf die Spurensuche begeben und akribisch die Herstellung und den Verbleib der Loks ermittelt. Diese Information findet man eben in dem schönen EK-Buch zusammen mit

vielen anderen wissenswerten Sachen. Dazu zählen beispielsweise die geschichtliche Entwicklung der V60 ebenso wie der Einsatz der Loks bei der DB. Viel Wert wird auch auf die technischen Einzelheiten gelegt. Laufwerk, Bremsenrichtung, Kühl- und Lüfteranlage, sind nur Beispiele für diese umfangreiche Darstellung.

Wer also wie die Essener an der V60 interessiert ist, wird kaum an diesem Nachschlagewerk vorbeikommen. 

### **Die Essener Spur Null Freunde**

finden Sie im Internet unter:  
<http://www.lowa2-essen.de.vu>

### **Bezugsmöglichkeit**

Das Buch erhalten Sie bei Ihrem Buchhändler:

Arno Bretschneider und  
Manfred Traube

»Die Baureihe V 60 - Das Arbeitstier der DB«

Freiburg: EK-Verlag  
ISBN: 3-88255-582-3

Preis: Euro 45,50 (D)

416 Seiten mit 300 Abbildungen,  
teilweise in Farbe.

# Mehr als drei Wünsche ...

von Frank Ulbrich

Dass wir uns drei Wünsche auf einmal erfüllen können, wissen wir spätestens seit der Werbung fürs Überraschungsei. Ob das aber auch für die Modellbahn gilt? Spannung und Spielen stehen hoch im Kurs – Schokolade vielleicht etwas weniger.

Schauen wir uns einmal die neue Intellibox IR der Firma Uhlenbrock an. Hat diese die gleichen Qualitäten wie das berühmte Überraschungsei? Was erwarten wir heute von einer Digitalzentrale: Nun, steuern sollte man einen Zug können, Weichen sollten sich schalten lassen und das alles problemlos mit einer Box.

Volltreffer! Alle diese drei Wünsche erfüllt bereits die »alte« Intellibox. Über die Regler kann man Züge steuern, Weichen schalten und an die Box muss nur noch die Stromversorgung gekoppelt werden. Wenn aber schon alle Wünsche erfüllt sind, weshalb kommt dann eine neue Version auf den Markt?



Genauer hingeschaut, sieht man kleine Unterschiede, die es in sich haben. U.a. hat man »IR« und »F12« mit aufgedruckt. In der Automobilbranche würde das schon reichen, um ein »Face-geliftetes« Modell als Weltneuheit zu präsentieren – wir Modellbahner lassen uns aber nicht so schnell was vorgaukeln. Also muss auch innen etwas Neues dabei sein.

Fangen wir mit dem »IR« an. Es ist meines Erachtens die wichtigste Neuerung an der Intellibox. Vor einiger Zeit kam die Firma Uhlenbrock bereits mit einer drahtlosen Steuereinheit auf den Markt (vgl. auch [Spurnull.de](http://Spurnull.de) 10–11/2004). Diese konnte über eine zusätzliche Empfangseinheit an die Intellibox angeschlossen und zum Steuern der Fahrzeuge und Schalten der Weichen genutzt werden. Der Umweg über eine zusätzliche Empfangseinheit fällt also weg und ab sofort kann der Regler direkt mit der Intellibox IR genutzt werden.

Eine weitere Änderung im Rahmen der Produktpflege ist, dass die Intellibox IR an den steigenden Funktionsumfang unserer Fahrzeuge angepasst wurde. Reichten zu Beginn ein, zwei Funktionen um Licht und Kuppelung zu schalten, sind in den letzten Jahren zahlreiche Soundoptionen wie Glocke, Pfeife usw. hinzugekommen. Blinklichter u.v.m. machen unsere Fahrzeuge heute zu absoluten Hinguckern. Um all diese Funktionen individuell ansteuern zu können, ist ein Update der Zentrale erforderlich gewesen. Die Firma Uhlenbrock hat das erkannt und die Intellibox IR entsprechend vorbereitet.

Ein weiterer Pluspunkt der Box ist die Möglichkeit, einen Computer an die Intellibox IR anzuschließen. Dies ist zum Steuern, Programmieren und Updaten eine feine Sache. Als man damals mit der ersten Variante der Intellibox auf den Markt kam, war der RS 232 Anschluss noch zeitgemäß. Heute, im Zeitalter der Computer, die nicht mal mehr ein Diskettenlaufwerk geschweige denn einen RS 232 Anschluss haben, hat man leider den Anschluss im wahrsten Sinn des Wortes verpasst. Ein USB- oder direkt ein Netzwerkanschluss (wie z.B. die neue Digitalzentrale »ECoS« von ESU aufweist, vgl. Seite 17 in dieser Ausgabe), wäre im Rahmen der Produktpflege wirklich angebracht gewesen. Andererseits wäre dann wohl auch der Preis erheblich gestiegen. Um den Kunden diese Mehrkosten zu ersparen, verweist man lieber auf ein USB-Seriell-Adapterkabel das für ca. 10,- Euro im Handel erhältlich ist.

Abgesehen vom Computeranschluss steckt in der Intellibox IR viel Power. Das Beste ist die Integration des IR-Empfängers in die Box. Denn die Möglichkeit einen mobilen Handregler ohne Kabel anzuschließen, ist goldwert. Beim Rangieren und Kuppeln kann man somit nah an die Modelle herangehen und hat größte Freiheit. Das alleine macht die Anschaffung wert und positioniert die Intellibox IR weit oben auf der Wunschliste fürs diesjährige Weihnachtsfest.



**Zusammen mit der Fernbedienung ist die Intellibox IR eine starke Kombination zum Steuern unserer Fahrzeuge.**



# Lackieren und Beschriften der Lima-Wagen

von Jürgen Boldt

Nun werden die Lima-Wagen langsam fertig und es geht daher in diesem Abschnitt um das Lackieren und Beschriften.

Zunächst habe ich die Wagenkästen ordentlich abgeschliffen und dabei auch gleich die runden Fensteröffnungen entfernt, die Wagenenden etwas gerundet und die Türen angepasst. Dabei habe ich sowohl ein scharfes Skalpell als auch 400er Nassschleifpapier benutzt.

Das Abschleifen des ganzen Wagenkastens war nötig, da die alte Beschriftung nach dem Lackieren der Wagen sonst leicht erhebend stehen bleibt. Das sieht nicht schön aus und so wurde kurzerhand der Wagen komplett überarbeitet.

Nach dem Schleifen wird zunächst eine Grundierung aufgetragen. Wenn diese gut durchgetrocknet ist, wird eine weiße Grundfarbe aufgetragen. Nach diesem Lackiergang wird noch einmal kontrolliert, dass keine Schleifspuren oder Staubeinschlüsse sichtbar sind. Falls doch, kann noch einmal vorsichtig nachgeschliffen werden.

Jetzt wird der Wagenkasten mattsilber gespritzt. Es ist der gleiche Farbton wie der der Beschriftung und wird hier zur Darstellung der Zierlinien genutzt. Nach einigen Tagen können dann die Zierlinien mit dünnen Tesastreifen abgeklebt werden und der Wagen bekommt sein endgültiges Farbleid blau. Die Teststreifen nach einigen

Stunden vorsichtig entfernen und fertig ist der Wagenkasten. Zu guter Letzt werden dann noch der Rahmen und die Schürzen laut Farbenschema nach dem selben Prinzip gespritzt.

Nach dem Lackieren steht das Beschriften an. Ich habe mir bei Simrock+Simrock ein paar Anreiber mit dem Schriftzug »Deutsche Bundesbahn« herstellen lassen (Anm. d. Red. vgl. auch Spurnull.de 12/2004 zur Herstellung eigener Anreibebeschriftung) und diese angebracht.

Das Anbringen der Anreiber war aber eine nervenaufreibende Sache. Wenn ich zu leicht drückte, ließ sich nicht die ganze Anschrift übertragen; wenn ich zu feste drückte kam beim Wegziehen der Trägerfolie der blaue Lack mit runter. Was tun? Wie sich herausstellte, kommt es weniger auf den richtigen Druck an, als auf die Umgebungstemperatur. Daher sollte man vor dem Anreiben den Wagenkasten noch einmal ordentlich polieren und dadurch Rei-



### Beschriftungen für die Wagen. Köln und Düsseldorf müssen noch den Platz tauschen.

bungswärme erzeugen. Wenn dann die Anreiber direkt angeedrückt werden, lassen sie sich prima aufs Modell übertragen.

Nun fehlten nur noch Lauf- und Raucher-/Nichtraucher-Schilder. Diese habe ich im Programm »Foto Paint« erstellt, auf Selbstklebepapier ausgedruckt und angebracht.

Abschließend folgt nur noch eine Schicht Klarlack zum Schutz der Anschriften, und der Wagen ist fertig. 🚂



# Neuheiten

## **rail4you**

Der neue LichtDecoder LiDec ist als Funktionsdecoder speziell für die (Raum-) Beleuchtung einer Modellanlage entwickelt worden. Der Decoder verfügt über vier programmierbare Lichtausgänge mit hoher Leistung und kann über eine handelsübliche Digitalsteuerung bedient werden. Der LiDec ist wahlweise einzeln oder in frei wählbaren Gruppen ansteuerbar. Die Anzahl der eingesetzten Decoder ist dabei fast unbegrenzt.

Der Clou ist, dass mit dem Decoder gewöhnliche Glühbirnen (Modellbahnglühlämpchen), Halogenlampen (Heimmarkt, Autbedarf etc., 12 oder 24V), LEDs in vielen Varianten und Farben und sogar Leuchtstoffröhren mit dimmbaren EVG angesteuert werden können.

Die Einbindung in ein Softwaresteuerungsprogramm, wie z.B. das hauseigene railX, ermöglicht die zeitliche Abfolge von Tag & Nacht, Licht ein/aus, diverse Lichtintensitäten und Effekte im Einklang mit dem Fahrplan der Züge bzw. der maßstäblich einstellbaren Uhr der Programme.

Der Fantasie sind kaum Grenzen gesetzt ...

Der LiDec kann auch unabhängig von einer digitalen Modellbahn aufgebaut und betrieben werden.

Mehr Informationen finden Sie auf der Homepage der Firma rail4you.

rail4you.ch

Postfach

CH-5442 Fislisbach

Schweiz

Telefon: +41 (0)56 493 24 67

E-Mail: [info@rail4you.ch](mailto:info@rail4you.ch)

Web: <http://www.rail4you.ch>



# Neuheiten



## Wiener Modellbau Kröss

Sonnenblumen und Mais sind eine neue, individuelle Möglichkeit für eine anspruchsvolle und abwechslungsreiche Gestaltung von Anlagen, Modulen und Dioramen für die Baugröße 0.

Die Sonnenblumen sind nicht nur auf einem Feld attraktive Hingucker, sondern sicher auch in jedem Vorgarten.

Diese Neuheiten aus Feinzinnguss produziert und liefert Wiener Modellbau Kröss ab Dezember direkt an Kunden.


Packung 20 Stk. Euro 25,50

Packung 60 Stk. Euro 61,20 ca. Fläche 10 x 10 cm

Packung 300 Stk. Euro 229,50 ca. Fläche 10 x 50 cm

Lackiert auf Anfrage.

Preise inkl. Ust/Excl. Versand.

Anfragen und Bestellungen bei: Erich Kröss, Wiener Modellbau Kröss Ges.n.b.R,  
Nesselgasse 9/1-2, A-1170 Wien, Österreich, Tel./Fax: +43 1 489 48 73 

## LaserSachen


Nachdem wir in der letzten Ausgabe direkt zwei Bausätze von LaserSachen vorstellen konnten, ist die Firma auch direkt umgezogen. In neuer Umgebung können Ihre Bausätze nun noch besser produziert werden und Sie erreichen die Firma LaserSachen nun unter:

LaserSachen  
Breitestr. 2

D-50 354 Hürth

Telefon: 02233-20 66 31

Fax: 02233-20 66 32

Web: <http://www.lasersachen.de> 



# Neuheiten

## **ESU electronic solutions ulm GmbH**

Die ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG, Ulm (»ESU«) stellte anlässlich der Internationalen Modellbahnausstellung in München erstmals ein Vorserienmuster der neuen Digitalzentrale »ECoS« vor.

Unter dem Motto »ECoS - Just play« präsentiert sich die brandneue Digitalzentrale ECoS dem Publikum. In ECoS steckt eine Fülle von Funktionen, die das Steuern einer Modellbahn in Zukunft extrem vereinfachen:

ECoS unterstützt die Datenformate DCC, Märklin® Motorola® und Selectrix®. Mit ECoS lassen sich hierbei bis zu 16384 Loks und maximal 2048 Weichen steuern sowie 1024 Fahrstrassen schalten. Weiterhin bietet ECoS die Möglichkeit, 8 Züge unabhängig voneinander pendeln zu lassen (eingebaute Pendelzugsteuerung). Hierzu benötigt man pro Strecke lediglich zwei s88-Rückmeldekontakte. Diese Rückmeldekontakte können direkt an die ECoS angeschlossen werden und auch Fahrstrassen auslösen.

ECoS verfügt über zwei eingebaute Fahrpulte mit je einem motorgetriebenen Analogregler und 8 Funktionstasten. Pro Lok stehen bis zu 20 Funktionen zur Verfügung. Zudem haben die Entwickler

zwei Joysticks mit je zwei Achsen eingebaut, mit denen die Pfeifdauer und Frequenz des LokSound Decoders bestimmt oder in Zukunft Kräne einfach gesteuert werden können.

Die Bedienung soll relativ einfach sein: Ein 7 Zoll großes, weiß hinterleuchtetes Grafikdisplay sorgt für eindeutige Anzeigen im Klartext; Kommandos werden über ein eingebautes Touchpanel (per Finger oder beiliegendem Stift) abgegeben.

ECoS verfügt über einen eingebauten Booster mit 4 Ampere Ausgangsleistung und ist damit die ideale Basis auch für größere Anlagen aller Spurweiten. ESU liefert mit jeder ECoS ein passendes Netzteil mit 90VA Leistung gleich mit.

ECoS ist bereits ab Werk hardwareseitig für den kommenden NMRA/ DCC BiDirectional Communication Standard (»Railcom«) ausgerüstet und kann über eine Netzwerkbuchse an den PC angeschlossen werden. Über diese können Softwareupdates bezogen oder Computersteuerungen angebunden werden.

ESU wird die ECoS Zentrale ab Anfang Juni 2006 in den Handel bringen.

Mehr Informationen kann man auf der Homepage von ESU finden unter:  
<http://www.loksound.de>




# Neuheiten

## Th. Jacob und A. Pucka GbR

Die Th. Jacob und A. Pucka GbR ist eine neue Firma, die erschwingliche Modelle als Bausatz oder Fertigprodukt in Kleinserie anbietet. Das erste Modell der Firma Th. Jacob und A. Pucka GbR ist ein 3-achsiger Rekowagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Das Modell entspricht der Ausführung in Epoche IV. Er ist als Sitzwagen (Gattung Bage) oder Traglastenabteilwagen (Gattung Bagtre) erhältlich.



Konzipiert ist das Modell in Mischbauweise. Der Wagenkasten besteht aus passgenauen Messingblechteilen, welche im Laserschnittverfahren gefertigt wurden. Der Zusammenbau erfolgt durch herkömmliches Weichlöten. Teile des Fahrwerkes, die Inneneinrichtung und das Dach bestehen aus eingefärbtem bzw. lackiertem Kunststoff. Der mittlere Radsatz ist seitenverschiebbar gestaltet und im Gegensatz zu den äußeren Achsen etwas schwächer abgedefert.

Die Wagen werden sowohl als Fertigmodell als auch als Bausatz ab 175,- Euro angeboten. Alle zur Fertigstellung des Modells benötigten Teile sind auch einzeln zum Selbstbau erhältlich. Die Messingblechteile können allerdings nur im Satz geordert werden. 

Th. Jacob und A. Pucka GbR  
PF 280126, D-01141 Dresden  
Tel.: 0351 4902746  
Fax: 0351 4902746  
Email: [info@jundp-modellbau.de](mailto:info@jundp-modellbau.de)  
Web: [www.jundp-modellbau.de](http://www.jundp-modellbau.de)



# Neuheiten

## Pradomodel

Viele Jahre lang stellte Herr Dobeš in seiner Firma Pradomodel qualitativ hochwertige Eisenbahnmodelle in Spur 0 her. Aus Altersgründen wird er uns zum Jahresende seine Firma mit alle Kenntnissen und Facharbeitern sowie seine Werkstätte mit Maschinenpark übergeben.

Die Firma wird ab dem 1.1.2006 von den Mitgliedern des Modelleisenbahnverein Spur O in Prag weitergeführt. Deren Bestreben ist es, die Modelle weiterhin mit dem bekannt hohen Standard herzustellen

und das Sortiment zu erweitern. Anregungen oder Wünsche werden gerne entgegen genommen.


Informationen über die Produkte von Pradomodel finden Sie unter <http://www.volny.cz/pradomodel>

Eine aktuelle Preisliste kann schriftlich oder telefonisch angefordert werden.

Pradomodel

CZ - 252 25 Jinocany 240

Telefon: + 420 / 2579 60 685

E-Mail: [pradomodel@volny.cz](mailto:pradomodel@volny.cz) 

# Veranstaltungshinweis

## 1. Holzwickeder-Spur-0-Tage vom 27.01. bis 29.01.2006

Die Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Dortmund e.V. stellt in Holzwickede bei Dortmund eine fast 70 Meter lange Modulanlage in Spur 0 aus. Die Anlagenelemente sind bis ins Detail ausgestaltet und voll betriebsfähig (Betrieb in DCC Digital).

Ein Genuss für Augen und Ohren (jede Menge Sound!). Wir machen rangierintensiven Betrieb, überwiegend in der Epoche III.

Schwerpunktthema: Industrieanschlüsse.

Für Speis und Trank ist gesorgt.

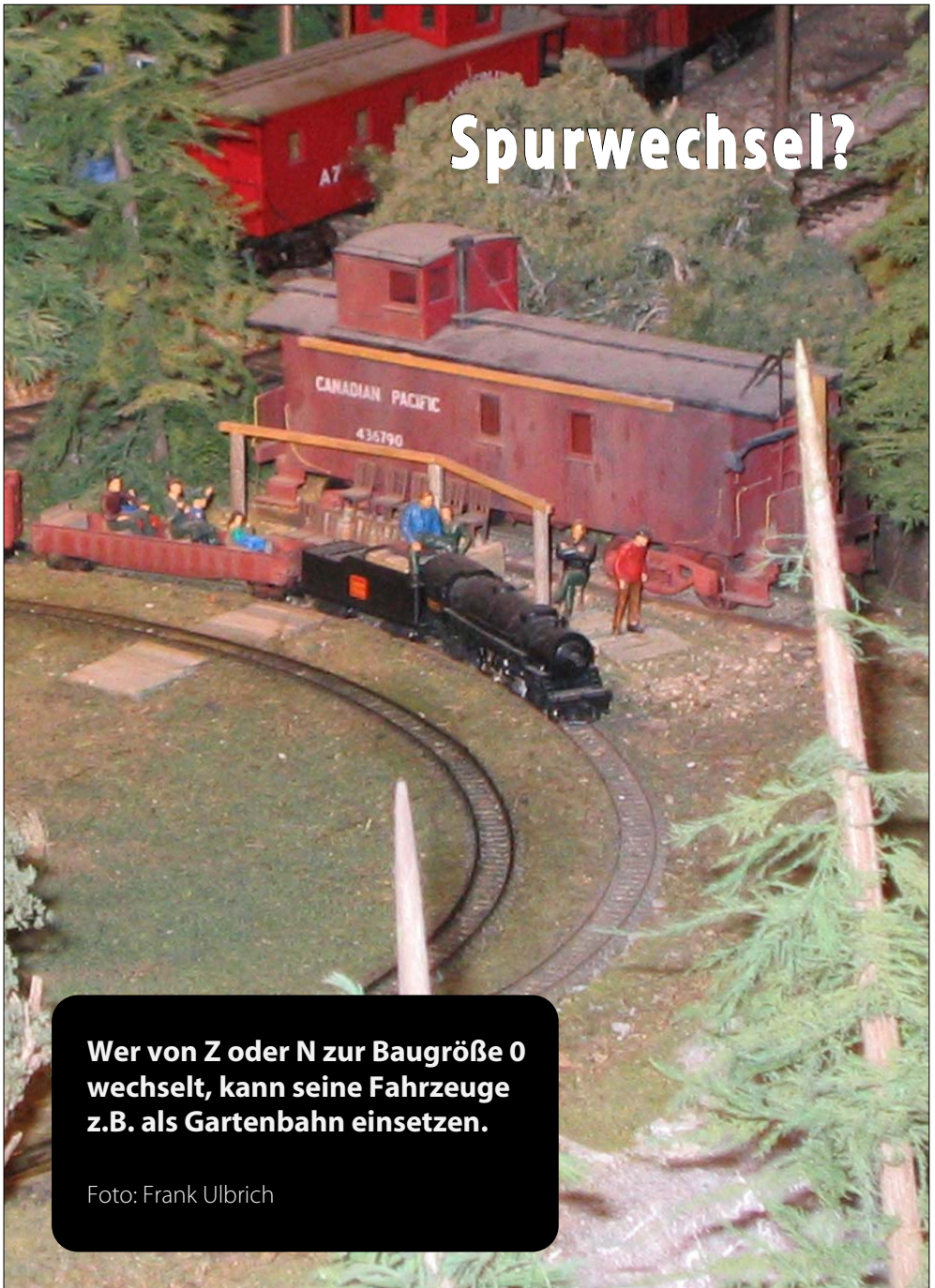
<http://www.modellbahn-dortmund.de>  
[info@modellbahn-dortmund.de](mailto:info@modellbahn-dortmund.de)

Arge Modellbahn Dortmund  
c/o Gerd Backhaus  
Wannen 53

D-58455 Witten

Telefon: 02302 – 23132

# Spurwechsel?



**Wer von Z oder N zur Baugröße 0 wechselt, kann seine Fahrzeuge z.B. als Gartenbahn einsetzen.**

Foto: Frank Ulbrich