

6/12
Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2012
61. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €

Werkstatt

- ▶ Modellbahn-ABC
- ▶ Häuslebau mit Polystyrol
- ▶ Radbremssystem-Eigenbau

Schwerpunktthema: 60 Jahre Eierköpfe



Leserwahl 2012:
Die schönsten Modelle
Die innovativste Technik

Der MEB-Testreport:

- ▶ TT-246 von Tillig
- ▶ Stopfexpress von Viessmann
- ▶ V 36.48 von Veit
- ▶ Prima-Diesellok von Os.kar.
- ▶ TT-Desiro von Tillig
- ▶ CIWL-Schlafwagen von L.S.Models
- ▶ Bautz-Spinne von Busch
- ▶ Merkur-LF16 von Schuco
- ▶ TT-Dreiwegweiche von Tillig



125 JAHRE Fleischmann

Mit Gewinnspiel

Der Name Fleischmann prägt Generationen

Die Geschichte der Firma Fleischmann besteht nicht nur aus der Abfolge fast unzählbarer Modelle, dahinter steht auch die Geschichte der Modellbahn an sich.

Modell-Bahn-Zeit

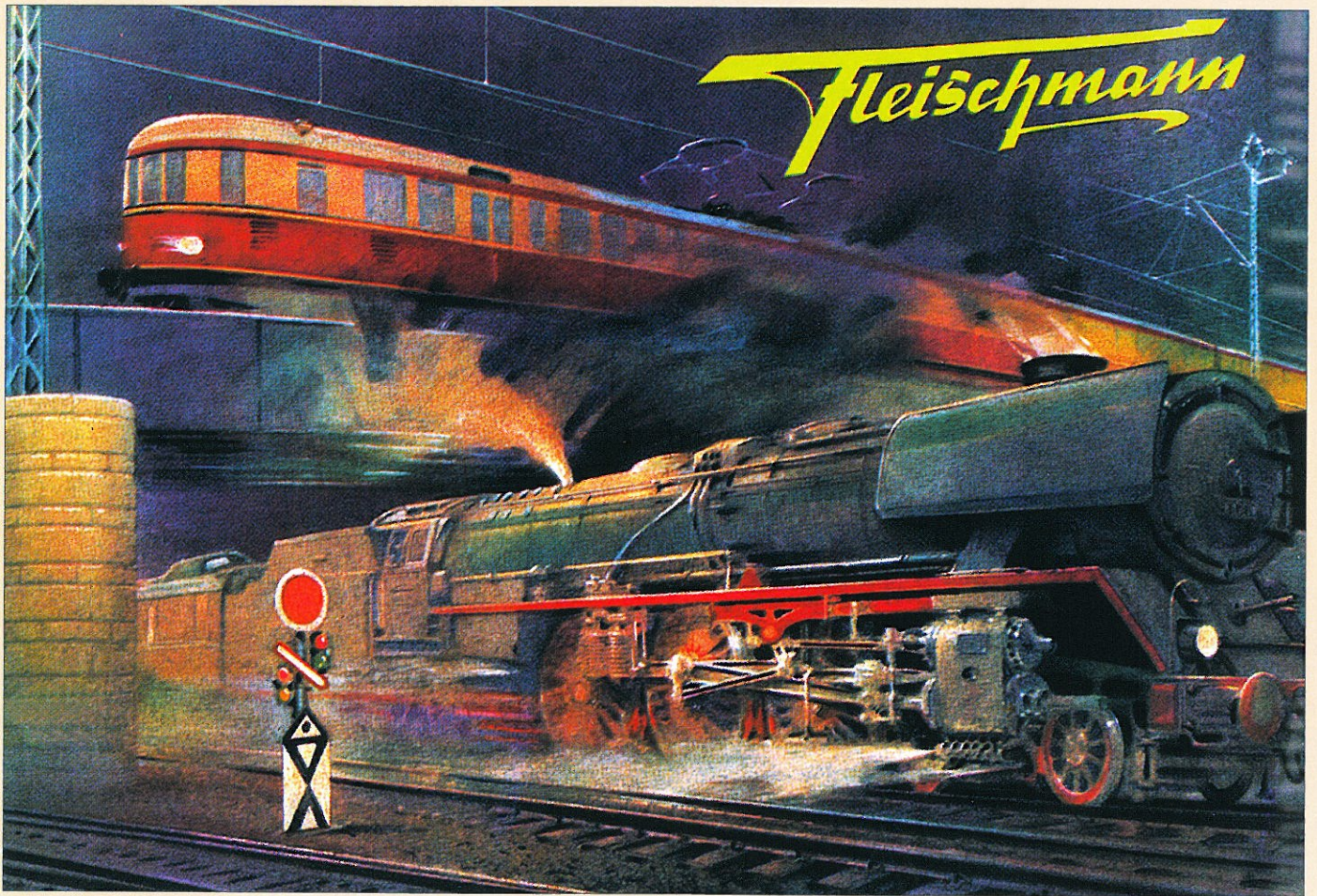


Foto: Sjp, Bronnwers

Beim Titelbild des ersten H0-Kataloges von 1952 sorgte noch ein Zeichner dafür, dass die Faszination des Vorbildes den Modellbahn-Kunden erreichte.

Freizzeitgesellschaft und Informationsgesellschaft, das sind Schlagworte für die Welt, in der wir heute leben. Eine Welt, in der immer noch mit der Modelleisenbahn gespielt wird. Als Jean Fleischmann vor 125 Jahren in Nürnberg seine kleine Firma gründete, war

davon und auch von einer Modelleisenbahn noch keine Rede. Die industrielle Revolution nahm ungebremst ihren Lauf und die ersten industriell gefertigten Spielzeuge hielten zögerlich in manches Wohnzimmer Einzug.

Wohlgemerkt in Wohnzimmer, denn es waren die eher wohlhabenden Kreise, die

sich solches leisten konnten. Solche Wohnzimmer waren es denn auch, in denen die ersten Uhrwerks- oder gar elektrischen Eisenbahnen ihre Runden drehten. Das begann in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts, als zum Beispiel die Firmen Bing und kurz darauf Märklin damit in Erscheinung

Genau vermessen: In einer Werksaufnahme präsentiert sich dieses Spur-0-Modell aus dem Jahr 1950, angelehnt an die Baureihe 23, aber als 99 221 beschriftet.

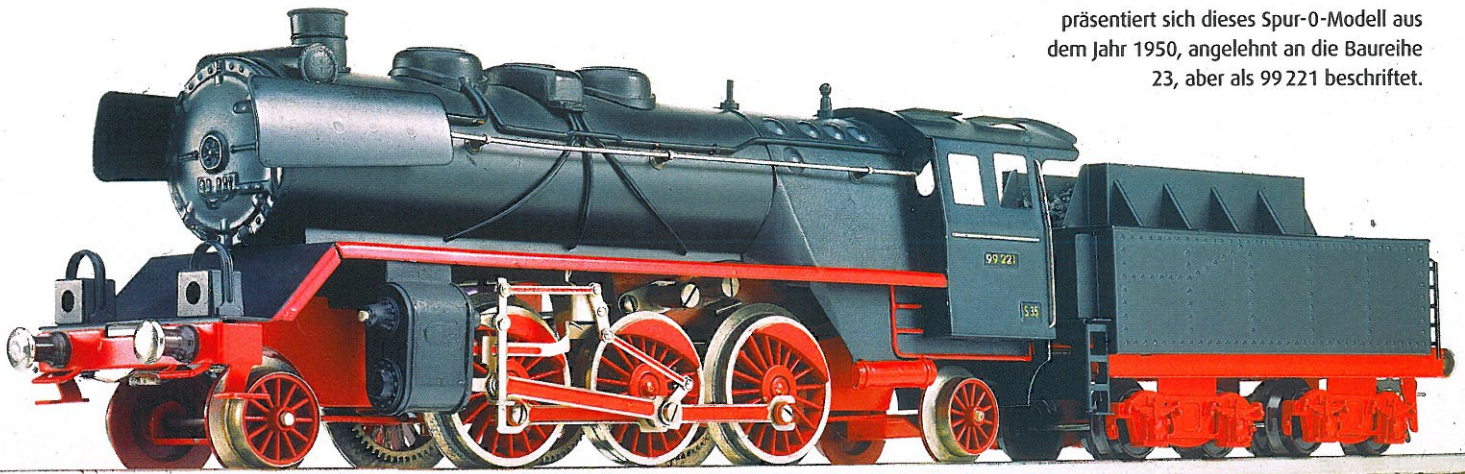


Foto: Sfg, Stadtmuseum Schwabach

traten. Schon 1935 erschienen auch die ersten Tischbahnen in Spur 00. Fleischmann produzierte zu dieser Zeit allerdings noch Schiffe in allen Größen und mechanisches Blechspielzeug.

Erst mit der Übernahme der Firma Doll & Co. im Jahr 1938 begann auch bei Fleischmann der Einstieg in die Welt der Eisenbahn. Es sollte die entscheidende Wendung in der Firmengeschichte werden.

Nach wenigen Jahren war allerdings Schluss mit Spielzeug, Patronengurte und Blechgeschirr mussten in den letzten Kriegsjahren hergestellt werden. Doch schon kurz nach Kriegsende, man hatte die Produktion zuvor nach Dinkelsbühl ausgelagert, lief die Spielzeugherstellung schon wieder an.

Drei Jahre später und ein Jahr nach der Währungsreform, auf der Frankfurter Herbstmesse 1949, stellte Fleischmann seine Spur-0-Eisenbahn vor, die etwas ziemlich Neuar-

Das Gleissystem macht den Unterschied

tiges zeigte. Nicht auf Blechschwellen waren die Gleise verlegt, sondern auf schwarzen und insbesondere isolierenden Pappschwellen. Das Zweileiter-Gleichstromsystem nannte man in der Folge schlicht und einfach das „Fleischmann-System“.

Man sollte das Wort Glaubenskrieg im Zusammenhang mit der Modelleisenbahn nicht verwenden, zu viele schreckliche Geschehnisse sind mit jenen tatsächlichen Kriegen verbunden. Besser sollten wir vielleicht, wieder angelehnt an das Weltgeschehen, von einem Wettlauf der (Modell-eisenbahn-) Systeme sprechen.

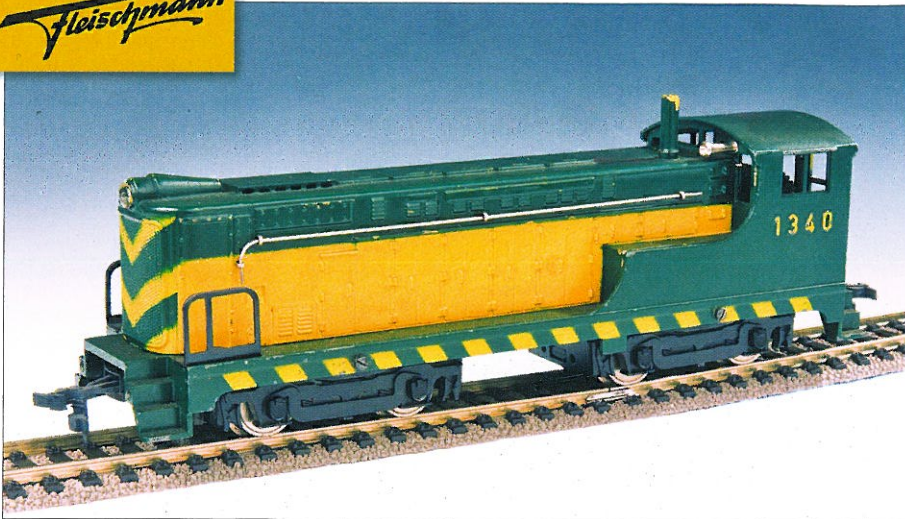
In den Fleischmann-Katalogen der 1970er-Jahre las man jedenfalls in Fettdruck den Slogan: „Wer gleich mit FLEISCHMANN beginnt, braucht später nicht auf FLEISCHMANN umzusteigen“. Umsteigen sollte der Modellbahner, der gesteigerten Wert auf Vorbildtreue legte.

Und damit ist der Begriff genannt, der über alle folgenden Jahrzehnte die Entwicklung der Modellbahn bei Fleischmann prägen wird. Er gilt für alle neu entwickelten Modelle, seien es Lokomotiven, Wagen, Gleise und das Zubehör. Immer sind das Bemühen, oder besser, die Erfolge sichtbar, die große Eisenbahn als Vorbild möglichst getreulich nachzubilden.

Im Museum in Schwabach anschaulich illustriert: Die Modellbahn war zunächst etwas für gehobene Schichten. Dabei sollte es nicht bleiben, die Tisch-eisenbahn sollte bald die großen Modelle in Spur 0 oder in noch größeren Maßstäben ablösen.



Der Dieseltriebwagen aus dem Jahr 1956 wurde ein Jahr vorher schon in skandinavisch anmutendem Braunton produziert. Das Modell ohne echtes Vorbild blieb nur kurz, bis 1960, im H0-Programm.



Das Exportprogramm hatte gerade in den Anfangsjahren einen hohen Stellenwert. Der Schwerpunkt lag bei US-Modellen, hier als Beispiel ein nicht ganz vollständiges Diesel-Exemplar von 1957, es fehlt der Tank.



Einer von vielen Meilensteinen: Das erste H0-Dampflokmodell mit Tenderantrieb und damit möglicher freier Durchsicht zwischen Fahrwerk und Kessel war 1966 die Baureihe 55 von Fleischmann.



Ein Klassiker im Fleischmann-Programm: Die E 44 war schon bei den ersten H0-Modellen 1952 dabei. Die abgebildete Version wurde ohne große Änderungen von 1960 bis 2002 verkauft. Das hat sich mal gelohnt.

Ja, der Slogan muss kommen, er kommt schon jetzt, und er ist untrennbar mit der Fleischmann-Geschichte verbunden:

„Fleischmannbahn, das präg dir ein, ist die Bundesbahn in klein“.

Es hat sich eingepreßt. Allerdings finden sich noch viele andere schöne Slogans in früheren Fleischmann-Werbemitteln, die vielleicht auch in Erinnerung bleiben sollten: „Selbst Experten seh'n verwundert auf die Fleischmann V 200.“ Zur E 10 mit Bügel-falte dichtete man etwas holprig: „Von Holland bis ins Schweizerland sind diese E 10 bekannt.“ Besser im Versmaß, und auch das fachlich richtig, wurde zur selben Lok gereimt: „Von der Nordsee bis zum Brenner kennt man diese blauen Renner.“ Waren das noch Zeiten!

Längst vorbei sind auch die Zeiten, in denen die Fleischmann-Loks noch liebevolle Namen trugen. Waren das „schwarze Step-penpferd“ und der gleichfarbige „Bubikopf“ noch dem Jargon der Eisenbahner oder Eisenbahnfreunde entlehnt, sind andere Lok-Tierarten der schönen Phantasie entsprungen. Der „Schwarze Mustang“ war die Baureihe 50, der „Schwarze Elefant“ wurde, warum auch immer, der kleineren 55 zugewiesen. Der „Grüne Carl“ kletterte als Zahnstangen-Baureihe 80 bis zu 35 % steile Rampen empor. Dass die Tiernamen auch für manchen Schmunzler sorgten, daran kann sich Wolfgang Altmann (siehe Kasten rechts) erinnern:

„Der Rote Elch steigt über die Weichen“

Dies schrieb ein Kunde erobert oder zweifelt? Gemeint war die V 200, deren Fahrverhalten wohl zu Tadel Anlass gab.

Zu Tadel Anlass gab bei den Modellbahnfreunden nach einiger Zeit der von Fleischmann gewählte Maßstab: Die ersten Modelle sollten ganz bewusst etwas größer ausfallen, der Hersteller versprach sich davon eine imposantere Erscheinung und mehr Tiefenwirkung. Die Loks waren in etwa im Maßstab 1:82 gehalten. Nun ja, zum Ausgleich waren die Wagen extrem verkürzt. In zwei Schritten ging es in Richtung des normierten Maßstabs: Ab 1966 wurden die Lokomotiven im Zwischenmaßstab 1:85 aufgelegt, als Repräsentant dient die links abgebildete 55. Ein letztes Modell in diesem Maßstab ist übrigens auch im aktuellen Katalog noch enthalten: Ein Bauzug-Set mit der Zahnrad-E-Lok in der Form der E 69. Im Jahr 1969 erschien dann die erste Lok im Maßstab 1:87, die Schweizer Re 4/4.

Ich fragte Wolfgang Altmann auch, was denn die Marke Fleischmann ausmacht.

Im Stadtmuseum Schwabach lebt die ganze Fleischmann-Geschichte



Mit moderner und ansprechender Architektur begrüßt das Museum seine Besucher. Das Hauptgebäude diente ehemals als Kaserne.

packt, möglicherweise kommt noch manche Rarität zum Vorschein.

Fleischmann-Archiv heute in Schwabach

Doch auch über andere Wege wuchs die Sammlung in Schwabach. „Ein ehemaliger Stanzer aus der Schiffs-Ära brachte uns eines Tages Kartons mit altem Spielzeug. Darin war ein unversehrtes Karussell der Firma Doll“. Bei Fleischmann wurde der Kauf zunächst abgelehnt. Dann aber war der Eintauch gegen einen Preußen-Zug in N möglich. Heute hat das Karussell einen Ehrenplatz im Museum. Auch die persönliche Dampfmaschine von Horst Fleischmann konnte ins Museum gelan-

Den Anstoß für die Schwabacher Fleischmann-Ausstellung gab eine geerbte Privatsammlung eines Schwabacher Bürgers. „Bei Fleischmann wollten sie das nicht haben“, sagt Wolfgang Altmann. 31 Jahre Fleischmann-Mitarbeiter, leitete er dort die Kundendienstabteilung. Fast automatisch ergab sich dadurch die Beschäftigung mit dem Fleischmann-Archiv. Zur Beantwortung der Kundenanfragen mussten Ordnung geschaffen und Listen angelegt werden. Unterschiedliche Modellvarianten waren auseinanderzuhalten, und technische Besonderheiten wurden notiert. „Eigentlich wäre die Archiv-Arbeit ein Vollzeitjob gewesen“, erinnert sich Altmann, „man hätte mehr Zeit gebraucht.“

Archiv-Arbeit im Kundendienst

Doch auf Initiative von Oskar Fleischmann wurden immerhin Vitrinen für das Werksarchiv in Nürnberg angeschafft. In Zusammenarbeit zwischen dem Stadtmuseum und der Firma Fleischmann wurde schließlich die



Im dritten Stock wird die 125-jährige Geschichte der Firma Fleischmann präsentiert. Mit altem Blechspielzeug, Dampfmaschinen und Schiffmodellen kommen auch Nicht-Modellbahnfans auf ihre Kosten. Sehr gut gemacht: Die Firmengeschichte wird in den Bezug zur gesellschaftlichen Entwicklung gestellt.

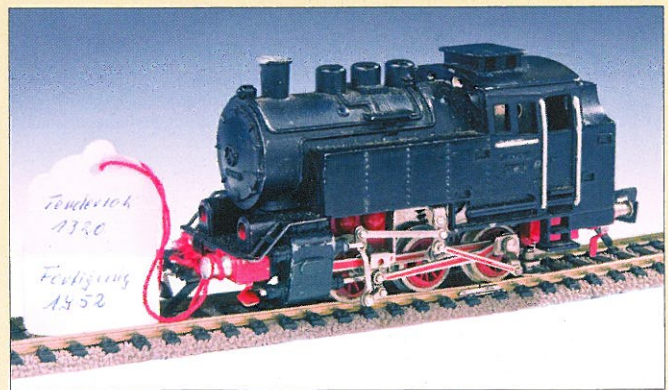
Fleischmann-Ausstellung vorbereitet. Im Jahr 2005 konnte die Schau eröffnet werden. Mit der Aufgabe des Firmensitzes in Nürnberg 2008 wurde schließlich das Firmenarchiv komplett nach Schwabach gebracht. „Leider ohne großes System, wir wussten nicht, was in den Kisten ist.“ Einiges davon ist auch heute noch unausge-

gen, „zunächst nicht ganz abgestimmt mit dem Chef, aber letztendlich doch einvernehmlich“, wie Altmann zugeben muss.

Man mag sich gar nicht vorstellen, wie die Fleischmann-Geschichte für die nachfolgenden Generationen überliefert werden sollte, gäbe es Wolfgang Altmann nicht. *ABP*



Von Vorbild und Modell träumte der Autor als kleiner Junge: Der Porsche 917/10 stellte damals das Non-Plus-Ultra unter den Rennsportwagen dar.



Sorgfältig etikettiert: Die allerersten H0-Modelle, hier eine 80 noch mit Pilz-Stromabnahme, trugen als Betriebsnummer das Entstehungsjahr: „80 1952“.

Aufbruchstimmung im Werk Heilsbronn



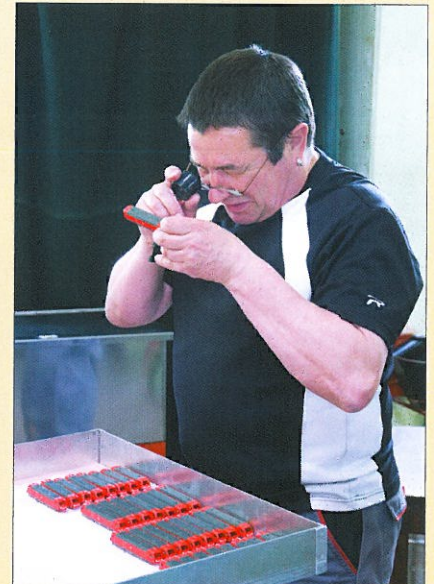
Frisch aus der Form präsentiert Jürgen Singer, Geschäftsführer in Heilsbronn, das noch unlackierte Kunststoffgehäuse eines Fleischmann-Klassikers, der Baureihe 03.10 der DRG in H0.

„Es macht einen Riesen-Spaß mit den Leuten zusammen.“ Jürgen Singer, der frisch gebackene Geschäftsführer, leitet seit dem 1. Januar 2012 die Geschicke des Standortes Heilsbronn der Modelleisenbahn GmbH. Hier werden die Fleischmann-Modelle entwickelt und produziert. Nach kräftigen und schmerzvollen Einschnitten in den letzten Jahren ist beim Werksrundgang eine gute Stimmung zu spüren. Ein Ruck sei durch die Belegschaft gegangen, nun blicke man sehr zuversichtlich nach vorn. Singer hat nach 25 Berufsjahren in der Automobil-Zulieferindustrie sein Hobby zum Beruf gemacht. „Ich habe dort aufgehört, um

hier anzufangen mit der Begeisterung eines Modelleisenbahners.“ Und die Leute ziehen mit. In wenigen Wochen steigt die Geburtstagsfeier der „Familie Fleischmann“ im Stadtmuseum in Schwabach. Das Interesse dafür ist enorm, gerne würde die doppelte Anzahl der nun 300 Gäste vorbeischaun. Mehr fasst der Saal leider nicht.

Jubiläumslok ist ein voller Erfolg

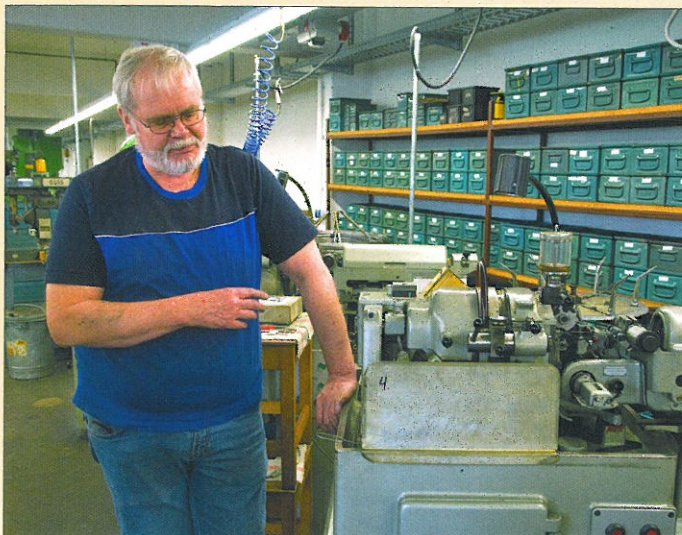
Auch in Stendal herrschte sehr gute Laune: „Während man die Tür aufmachte im Lokschuppen, hat mich eine leichte Gänsehaut überzogen, weil das eine wunderschöne Lok ist“, sagt Singer. Die Jubiläumslok der Pressnitztalbahn GmbH



Peinlich genau: Die lackierten und bedruckten N-Modelle der DB-Baureihe 182 dürfen keinen noch so kleinen Fehler aufweisen. Ohne Kontrolle verlässt kein Bauteil das Werk.

(siehe Seite 6) würde allseits gelobt, auch in den Foren. Mindestens ein Jahr wird sie im Fleischmann-Design unterwegs sein.

Doch Fleischmann plant noch weitere Überraschungen: „Was Innovationen betrifft, haben wir für dieses Jahr noch ein paar tolle Ideen“ sagt Singer. „Jeder, der modellbahnbegeistert ist, weiß, dass Loks kaum im Neuzustand unterwegs sind. Vielmehr zeigen sich Gebrauchsspuren.“ Es wird also professionell und dezent gealterte Modelle geben. Neben einer 218 der Westfrankenbahn mehrere Güterwagen und Sets. Die N-Bahner werden mit der ersten Fleischmann-Dampflok mit Sound beglückt. Die kleine H0-Dampflok namens „Nürnberg“ wird in einer Startpackung ebenfalls mit Sound angeboten. Die Besonderheit: Alle Geräusche funktionieren auch im Analogbetrieb. Das erste Muster drehte in Heilsbronn schon seine Runden. ABP



Der Dreher, Manfred Fleischmann, kennt die Präzisionsmaschine aus Schweizer Fertigung mit jeder Schraube und schwört auf sie.



Die Nieten für die Steuerung einer N-Dampflok werden mit einem 0,3-mm-Bohrer aufgebohrt. Das geht zirka 250000mal, wenn man den eingespannten Bohrer nicht mehr anrührt.



Neben der klassischen blauen Variante wurde die Bügelfalten-E10 natürlich auch in den Rheingold-Farben und als TEE-Lok von 1965 bis 1987 produziert.

Der Ausspruch „Fleischmann brauchst du nicht probefahren“ fiel ihm als erstes ein. Die Qualität war sprichwörtlich, der 1958 erstmals eingeführte Fleischmann-Rundmotor unverwüstlich. „Das Beste, was es gab!“, behauptet Altmann. Die Stiftung Warentest vergab an Fleischmann das Qualitätsurteil „sehr gut“, was wollte man mehr für die Werbung in eigener Sache? Lange Zeit warb der Hersteller auch mit seinen Rekord-Loks. Eine P8 wurde prominent herausgestellt, die genau 2299 echte Kilometer in einer Vitrine im Nürnberger Hauptbahnhof abspulte. Ohne diese zu verlassen, das wurde betont.

Weniger bekannt, aber in der Modellbahnpresse veröffentlicht, ist ein Dauertest, der mit zwei N-Loks der Baureihe 218 durchgeführt wurde. Die kleinen Modelle liefen in 2900 Stunden jeweils 2230 km, dann wurde der Test abgebrochen. Mit dem Maßstab 1:160 umgerechnet waren das 372800 echte Kilometer. Zwar wurde zwischendurch geölt, und die Kohlen wurden getauscht, trotzdem ist die Strecke beeindruckend.

„Wie war es denn damals bei Fleischmann?“, wollte ich von Wolfgang Altmann wissen. Wir kamen auf Horst Fleischmann zu sprechen, von 1969 an in der Firma und lange Jahre bis zu seinem Weggang 2008 der „große Boss“. Keiñ Gerücht ist die Geschichte, dass jedes neue Modell die Testan-

Horst Fleischmanns Teststrecke stellte hohe Anforderungen

lage von Horst Fleischmann passieren musste. Diese war gespickt mit verzwickten Weichenstraßen und einem Eselsrücken. Kein Modell ging in die Produktion, das diesen Parcours nicht anstandslos passiert hätte. Die engagierten und an einem möglichst vorbildgetreuen Modell interessierten Konstrukteure waren nicht selten vor schwierige Aufgaben gestellt und machmal zu Kompromissen gezwungen.

Auch die langjährige Maxime „Ein Fleischmann-Modell muss man schieben können“ zwang eines Tages zu speziellen Konstruktionen: So musste in der letzten T3



Drei Generationen der DB-Pazifik-Modelle: Hinten die erste 01 1952, in der Mitte die 01 220, der „Schwarze Gigant“ von 1967 und vorne die aktuelle 03. Die Fortschritte der Modellkunst sind eklatant.



Paukenschlag für die Spur N: In der Detaillierung war die Baureihe 50 von 1969 der Konkurrenz deutlich voraus. Der Kabinentender war damals auch beim Vorbild noch allgegenwärtig.



Die Prototypen der Bauarten ABvmz 227 und Bvmz 237 wurden in N und in H0 aufgelegt. Damals freute man sich trotz kleiner Unstimmigkeiten einfach über neue Wagenmodelle in schöner Lackierung.



Mit der Serie der H0-Interregiowagen wurde 1990 erstmals eine LüP von 282 mm, entsprechend einem Längenmaßstab von 1:93, eingeführt. Damit konnten sich die Wagen noch im R1 und R2 begegnen.



Innovation und Klassiker in H0 und N: Der Pendolino, Baureihe 610, war nicht das einzige Fleischmann-Modell mit funktionierender Wagenkasten-neigung, aber ein sehr schönes. Die 218-Modelle verdienen das Prädikat „All-Time-Classics“. Die gelungene Modellumsetzung ist in beiden Maßstäben noch heute konkurrenzfähig. Unter der Bogenbrücke treffen sich die N-Modelle.

ein komplizierter Ratschen-Mechanismus im Getriebe verbaut werden. Doch nichts bleibt, wie es ist. Mit der Baureihe 101 hielt 1997 schließlich doch der Mittelmotor (von Bühler) mit Schneckengetriebe Einzug. In manchem Dampflok-Tenderantrieb wurde auch der Motor aus den Autorennwagen eingebaut. Er erwies sich allerdings als zu schwach.

Ausflug in den Rennsport

Apropos Aurorenbahn: Die ersten Fleischmann-Fahrzeuge des Autors waren keine N-Modelle, sondern zwei Alfa-Romeo, einer rot, einer blau. Die später „Rallye Monte Carlo“ genannte Rennbahn für Slot-Cars wurde 1967 vorgestellt und war im Maßstab 1:32 mit den Produkten vieler anderer Hersteller kompatibel. Still und leise verschwand das Renn-Angebot 1989 aus dem Katalog. Meine Alfas habe ich heute noch, meine Kinder mochten die Heckschleudern allerdings nicht so recht.

Doch nicht nur an Fahrzeuge sei erinnert. Wer kennt noch den Video-Train, 1988 vorgestellt? Zumindest auf Anlagen und in Sammlungen wird er fehlen, ging er doch, wegen Problemen mit dem us-amerikanischen Lizenzgeber, nie in Serie. Die Zeit war dazu wohl noch nicht reif. Auf der letzten Spielwarenmesse in Nürnberg jedoch wurde bei der Vorstellung der neuen Z21-Zentrale das Thema Video wieder angesprochen. Sollte es tatsächlich gelingen, eine solche Funktion in den virtuellen Führerstand zu integrieren, das wäre eine phantastische Geschichte. Die selbst erschaffene Welt aus der Lokführer-Sicht zu erfahren, davon träumen sicherlich die meisten Modelleisenbahner.

Produkte für Profi-Modellbahner

Mit dem Schotterbett-Gleis für H0 hielt 1982 der Begriff „Profi“ Einzug in die Fleischmann-Welt und in das Firmenlogo. Obwohl man schon vorher professionell gearbeitet haben muss. Auch das Schotterbett hatte man schon früher erfunden, 1969 mit dem Komplett-Einstieg in die Spur N, damals „piccolo“ genannt. Arnold hieß damals auch noch „rapido“. Für die Profis unter den Modellbahner war auch die Kurzkupplung mit



Zum runden Geburtstag ein besonderes Modell. Die Ae 6/6 11604 der SBB mit Wappen „Obwalden“ wurde anlässlich 40 Jahren Spur N bei Fleischmann in einer Holzschatulle herausgebracht.



Die Magic-Train-Stainz repräsentiert die Baugröße 0e von Fleischmann. Eine zeitgemäße Wiederauflage wird in Heilsbronn nicht ausgeschlossen.



Eher spät, aber dann um so überzeugender wurden typische Modelle der DR angeboten. Die erste DR-Variante kam zwar schon 1991 mit einer 94, aber erst in den letzten Jahren ist die Reichbahn der DDR eine feste Größe im H0- und N-Sortiment, wurden die bekannten Reko-Dampflok aufgelegt.

Kulissenführung und Vorentkupplung gedacht, die 1985 für H0 und zwei Jahre später für die N-Bahner vorgestellt wurde. Die Profi-Drehscheibe von 1977 war so gut, dass sie sogar den Weg nach Göppingen fand, über alle Systemgrenzen hinweg.

Feine Fleischmann-Radsätze wurden kurze Zeit auch für Roco-Dampflok produziert. Dass der Roco-Stachel tief saß, dem musste Wolfgang Altmann in unserem Gespräch zustimmen. Und zwar schon viele Jahre vor der Übernahme durch die Modelleisenbahn Holding 2008. Der junge Hersteller aus Salzburg produzierte nach dem Auftauchen auf dem Markt sehr schnell mehr als Fleischmann, dazu zu deutlich günstigeren Preisen. Anfangs konnte man in Nürnberg auf höhere Qualität der eigenen Produkte verweisen.

Roco und Fleischmann unter einem Dach

Heute ist das kein Thema mehr. Beide Marken sind unter einem Dach vereint, und es gilt, die vielbeschworenen Synergieeffekte zu nutzen. Wir wünschen eine erfolgreiche Zukunft und alles Gute zum Fleischmann-Jubiläums-Geburtstag.

Nur ein Punkt soll noch angesprochen werden: Mehr Geld, mehr Freizeit, das prägte lange Zeit die Entwicklung unserer Gesellschaft. Die Modellbahnbranche konnte davon mit stetig steigendem Umsatz immer profitieren. Doch in den letzten Jahren zwangen niedrigere Stückzahlen zu immer höheren Preisen. Für den Nachwuchs und für Normalverdiener wurde die Schmerzgrenze bei vielen Modellen notgedrungen

Gewinnspiel

Sollten Sie Lust bekommen haben, liebe Leser, ein neues Fleischmann-Modell in Ihre Sammlung aufzunehmen oder auf Ihrer Anlage einzusetzen, jetzt haben Sie die Gelegenheit. Als aufmerksamer Leser können Sie unsere folgende Preisfrage sicher leicht beantworten: Welchen Durchmesser hat das kleinste, in der Fleischmann-Dreherei hergestellte Bauteil?
a) 0,3 mm
b) 0,5 mm oder
c) 1,0 mm?

Senden Sie uns die richtige Antwort bitte bis zum 15.06.2012 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort „Fleischmann-Gewinnspiel“, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an gewinnspiel@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir zehn aktuelle Fleischmann-Modelle in den Baugrößen H0 und N. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir wünschen Ihnen viel Glück!



Zehn Fleischmann-Modelle in den Baugrößen H0 und N im Wert von 1500 Euro warten auf Sie!

Fotos: (23) Bauer-Portner

bereits deutlich überschritten. Die Geschichte der Modellbahn begann als Spielzeug für Reiche. Dahin sollte aber die Entwicklung nicht wieder führen, meint *Andreas Bauer-Portner*

Ein Kunstwerk auf Rädern im Maßstab 1:87: Die bayerische S 3/6, Königin der Dampflok, wird als Jubiläumsartikel 2012 im grünen Epoche-II-Lack der Gruppenverwaltung Bayern angeboten. Schöner geht's nicht.

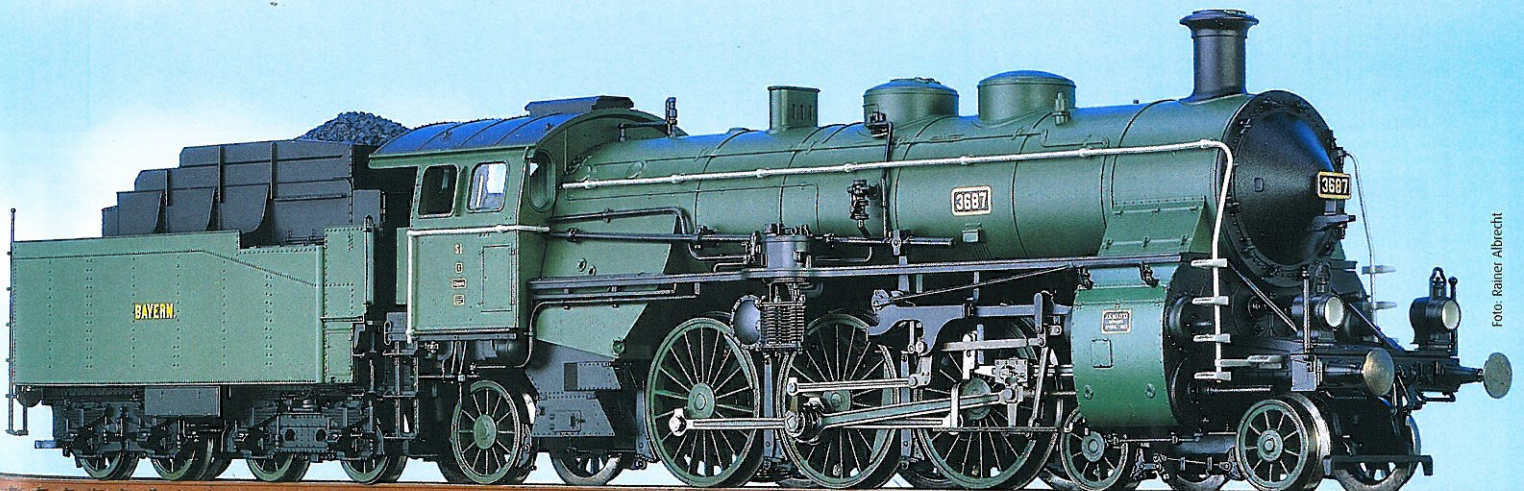


Foto: Rainer Albrecht