

09
10

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2010

B 8784 62. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



MIT DEM OSTENDE-WIEN-EXPRESS AUF TOUR

Lust auf Luxus



PREUSSISCHE G 5.4 IN H0 VON BRAWA
Verlockende Verbundlok

DIORAMA MIT URLAUSFLAIR
Ab in den Süüüüüüden!

E 44 504 IN H0 VON LILIPUT
Die kleine Grüne



Mit einer gewissen Schreckstarre blickten Ökonomen zu Beginn der Wirtschafts- und Finanzkrise in die Zukunft. Wirtschaftsweise und nicht ganz so Weise überboten sich in der beliebten Disziplin Schwarzmalerei. Das ist ja auch praktisch ohne Risiko: Trifft die Prognose zu, steht der Betreffende als hellsichtige Lichtgestalt da, läuft es besser, will auch keiner meckern.

Die Kanzlerin hingegen machte jobbedingt auf Optimismus. „Deutschland wird gestärkt aus dieser Krise hervorgehen“, war damals zu vernehmen und – sie behielt Recht. Inzwischen mehren sich tatsächlich die positiven Meldungen: Den Autobauern gehts wieder besser (Volkswagen meldet ein „starkes Halbjahr“), im Juli 2010 waren 271 000 Menschen weniger arbeitslos als vor Jahresfrist und auch die Konjunkturprognose liegt mit 1,4 % wieder im positiven Bereich. Wären jetzt noch mehr Beschäftigte im sozialversicherungspflichtigen „ersten“ Arbeitsmarkt, könnte man glatt jubeln. Wie auch immer: Der Export hat bereits stark zugelegt und Deutschland wird wieder in seiner gewohnten Rolle als Konjunktur-Lokomotive in Europa gesehen (was freilich nicht heißt, dass unsere Nachbarn diese Entwicklung gerne sehen ...).

Apropos Lokomotive, in diesem Fall kleine Lokomotiven: Märklin teilte in einer Presseerklärung von Juni mit, dass man auch in Göppingen eine posi-

tive Halbjahresbilanz ziehe: ein dickes Plus von 1,8 Millionen (vor Steuern und Zinsen). Das ist umso erfreulicher, als dass in dieser Branche üblicherweise das erste Halbjahr zurückhaltend läuft und der Großteil der Umsätze und Gewinne erst von Herbst bis Jahresende realisiert wird. Entsprechend vorsichtig hatten die Planer die Geschäftsziele formuliert und sind jetzt selbst positiv überrascht.

Konjunktur-Lokomotive

Wie sehr man mit Optimismus in die Zukunft sieht, wird auch an einem anderen Detail deutlich: Im Werk in Győr laufen derzeit Planungen, ein angrenzendes Grundstück zu erwerben, um auf dieser Fläche eine Erweiterung der Fertigung aufzubauen. Schließlich muss der in absehbarer Zeit auslaufende Kooperationsvertrag mit dem chinesischen Hersteller Sanda Kan kompensiert werden.

Märklin findet also wieder in seine alte Rolle als Konjunktur-Lokomotive dieser Branche zurück. Das dürfte nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des in Deutschland traditionell dichten Händlernetzes vorteilhaft für alle sein – meint *Ihr Martin Knaden*



Die fünfte Folge seiner Serie über die Strecke Regensburg–Passau und den Bahnhof Vilshofen widmet Otto Humbach dem legendären Ostende-Wien-Express. Die Zugbildung in Vorbild und Modell mit einem Hauch von Luxus finden Sie ab S. 8. Foto: OH

Zur Bildleiste unten:

Zwei gelungene Neukonstruktionen stellen wir in dieser Ausgabe vor: die preußische G 5.4 von Brawa (Seite 62) und die E 44 504 als Epoche-III-Modell von Lili-pot (S. 20). Zu beiden Fahrzeugen finden Sie auf den davorliegenden Seiten Informationen zum jeweiligen Vorbild. Ein Diorama mit minimalistischem Bahnbetrieb, dafür aber maximalem Urlaubsflair stellt Bruno Kaiser ab Seite 32 vor. Fotos: gp, BK, MK

62 Brawa hat die in großer Stückzahl gebaute preußische G 5.4 in ein perfektes Modell umgesetzt. Bernd Zöllner hat den Kandidaten genauestens untersucht und tatsächlich noch Verbesserungen gegenüber früheren Brawa-Modellen gefunden. Foto: gp



38 Unterschiedliche Firmen, unterschiedliche Bretterwände, unterschiedliche Fugen an den Güterwagenmodellen – Wolfgang Diener erörtert, wie breit die Fugen wirklich sein sollten. Foto: lk

66 Eine Gartenbahn nach Schweizer Motiven ist sowohl beim Bau als auch im Betrieb Erlebnis und Herausforderung zugleich. Peter Wancke hat seine bekannte Gartenbahn um eine interessante Zahnradstrecke ergänzt. Foto: Martin Graf

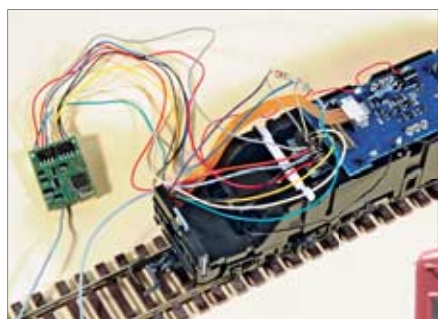




16 Das Erscheinen des Liliput-Modells der E 44 504 veranlasste Bernd Zöllner, an die Vorbildloks E 44 502 bis 505 zu erinnern, die sich zwischen Berchtesgaden und Freilassing über Jahrzehnte hinweg ausgezeichnet bewährten. Foto: Werner Ballon (†), Slg. Ulrich Diener



70 Nach dem MIBA-Motto „Besser planen – schöner wohnen“ entschloss sich Michael Kirsch, seine H0-Anlage „Landwitz“ um den Teil „Landwitz-Hafen“ zu erweitern. Der erste Abschnitt der Ausstellungsanlage für die Messe Leipzig ist fertig. Foto: Michael Kirsch



40 Guido Weckwerth zeigt, wie man die Mehrsystem-Elloks von L.S. Models mit einem beliebigen Decoder digitalisiert und dabei noch zusätzliche Funktionen gewinnt. Foto: GW

74 Der Kleinserienanbieter Wiekra hat sich des Dieselriesen DG 2000 CCM der OHE angenommen und ein anspruchsvolles H0-Modell auf die Gleise gestellt. Ein Kurztestbericht von Gerhard Peter. Foto: gp



MODELLBAHN-ANLAGE

150 Jahre Regensburg–Passau, 5. Teil

Ostende-Wien-Express 8

Italienurlaub in den Sechzigern

Punta Marina 32

Karlshausen – Anlage in Bastelschritten (3)

Jede Menge Kies 42

Mit der Zahnstange in den Garten Eden

Zahn um Zahn 66

H0-Diorama Landwitz-Hafen Teil 1

Landwitz liegt in Leipzig 70

VORBILD

Die Elloks der Reihe E 44.5 (erste Bauserie)

Die Voralpen-Spezis 16

Die preußische G 5.4/BR 54.8

Schnell mit Gestell 58

MIBA-TEST

Die E 44 504 in H0 von Liliput

Die kleine Grüne 20

Die G 5.4 als H0-Modell von Brawa

Verlockende Verbundloks 62

DG 2000 CCM der OHE in H0

Der rote Riese von Deutz 74

GEWINNSPIEL

Das große MIBA-Sommer-Gewinnspiel (3/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo? 24

VORBILD + MODELL

Die Fugenbreite bei deutschen Güterwagen

Mit Nut und Spund 38

DIGITALTECHNIK

L.S.-Mehrsystem-Loks digitalisiert

Und es ward Licht 40

MODELLBAHN-PRAXIS

Waldwipfelweg für die Modellbahn (2. Teil)

Über und unter den Baumwipfeln 50

RUBRIKEN

Zur Sache 3

Leserbriefe 7

Bücher und Videos 78

Veranstaltungen · Kurzmeldungen 81

Neuheiten 84

Kleinanzeigen 94

Impressum · Vorschau 106

MIBA-Spezial 85

Tolle Übersicht

Hiermit meinen herzlichen Glückwunsch zum letzten Spezial mit dem Thema „Felder, Wiesen und Auen. Moderne Materialien zur Modellbahngestaltung“. Ich hatte mir diese Ausgabe zunächst extra wegen des Grundlagenartikels mit der Überschrift „Acker, Feld und Wiese“ gekauft, bin aber längst auch von den anderen Beiträgen sehr angetan.

Insgesamt ist Ihnen eine tolle Übersicht darüber gelungen, was alles (in der Regel) an Pflanzen gleichzeitig auf einer Modellbahnanlage gezeigt werden kann. Natürlich (im wahrsten Sinne des Wortes) ist manches „im Fluss“: Während früher Sonnenblumen den Erntedanktisch zierten, blühten beispielsweise in diesem Jahr die Felder im Kraichgau bereits vor dem Einsatz des ersten Mähdreschers zur Mahd und zum Drusch der Wintergerste. Der Raps blüht als Gründüngung auch im Oktober, etwa zeitgleich mit der Rüben-ernte, und der Mais wird teilweise Ende November/Anfang Dezember gedroschen. Allerdings sind die Pflanzen da schon seit Wochen nicht mehr grün, sondern eher trocken und erscheinen in einem beigen, auch bräunlichen Farbton.

Ich habe in den letzten Jahre darauf geachtet, ob Sonnenblumen zeitgleich mit der Rüben-ernte dargestellt werden können. Meine Erkenntnis: Es geht, wenn man die Blumen in Gärten „ansiedelt“. Wirklich interessant wäre, wie sich die Dinge früher zeigten, oder ob der vielzitierte Klimawandel auch auf diesem Gebiet „zuschlägt“, mit ungewöhnlichen Folgen, was das Bild der Natur betrifft. Nochmals Glückwunsch zum Spezial 85 und besten Dank für diese Ausgabe. *Klaus Wagner (E-Mail)*

MIBA 6/2010 Neuheiten

Schilder für Bahnhofsnamen

Keine Frage – diesem Beitrag ist erste Wichtigkeit zu bescheinigen, weil er sowohl hervorragend informiert als auch beste Internetquellen nennt.

Schon seit längerer Zeit war ich auf der Suche nach der typischen, „runden“ DB-Schrift, konnte sie aber einfach nicht finden. Jetzt endlich weiß ich, aus welcher Quelle ich schöpfen kann. Danke! Wieder ein Problem weg-MIBAnisiert!

Übrigens ist den genannten Internet-sites großer Dank zu zollen. Wenn man die uneigennützig Arbeit dahinter bedenkt – das gibt es im Modellbahn-bereich nicht! Herr Peter Wiegel hat beispielsweise nicht nur die gelisteten, sondern auch viele andere, etwa für Plakate und Schilder in der Modellstadt geeignete Schriften im Programm, alle kostenlos erhältlich! So etwa unter <http://www.peter-wiegel.de/Midroba.html> eine Mitropa-Schrifttype und (tatsächlich) auf derselben Site unter [Verfont.html](http://www.peter-wiegel.de/Verfont.html) bzw. [Verfont2.html](http://www.peter-wiegel.de/Verfont2.html) Verkehrs-zeichen der Epochen III und IV. Man scrolle in der Liste auf der Seite einfach nach ganz unten.

Vielleicht hat er ja auch Lust auf eine Signalschriftart? Auch fragen kostet bei ihm sicher nichts. *Guido Ipsen (E-Mail)*

MIBA 7/2010 Neuheiten

Farbvariante des G 40

Auf der Seite 85 im Juli-Heft stellen Sie eine neue Variante des G 40 von Piko vor (Art.-Nr. 54980). Abgesehen davon, dass es sich um keine Formvariante, sondern nur um eine Farbvariante handelt, ist die beigegebene Erklärung irreführend. Der gezeigte Waggon ist ein „wagon de service de deuxième catégorie“, was bei uns in Deutschland

einem Bahnhofswagen entspricht. Diese Wagen tragen nur eine Inventar-nummer des Heimatbahnhofs und eine rudimentäre Beschriftung, die ihre Verwendung, etwa als Lagerwagen, betrifft. Der leuchtend gelbe Warnanstrich der Wagenenden soll verhindern, dass diese Wagen versehentlich in Züge eingestellt werden. Wegen dieses Anstrichs werden die Wagen in Frankreich auch als „culs jaunes“ bezeichnet, also als „Gelbärsche“. Das Modell eines solchen Wagens passt mithin in keinen Zug, sondern nur auf einen französischen Bahnhof. Der Modellwagen sollte daher, wenn möglich, etwas gealtert werden. Auf keinen Fall darf man diesen Wagen als „Farbtupfer“ etwa „auf deutschen Gleisen“ einsetzen, wie es (übrigens nicht nur in der MIBA) empfohlen wird. *Paul Scheller (E-Mail)*

Messe-Umfrage

MIBA-Überraschung

Vielen herzlichen Dank für die MIBA-Prämierung, die mich mit dem Preis für meine Teilnahme an der Umfrage „Zur Messe 2011 wünsche ich mir“ kürzlich erreicht hat.

Ich war total überrascht, als der Paketbote mir das MIBA-Geschenk übergab, zumal ich bisher noch nie etwas gewonnen hatte. Es ist ein sehr schönes Geschenk und ich möchte mich nochmals bei der Verlagsgruppe Bahn GmbH ausdrücklich bedanken.

Ich bin überzeugt davon, dass mir die weitere Lektüre der MIBA-Monatsausgaben, der Spezial-Ausgaben, der Reports und der stets interessanten Planungshefte ein Optimum an Ideen, Anregungen und Konzeptionen vermitteln wird. Auch die Wahl des Wunschmodells führte ja wiederholt zum Erfolg; erwähnt sei hier nur die Baureihe 56.2 von Liliput. *Peter Schloßbarek (E-Mail)*



150 Jahre Regensburg–Passau, 5. Teil

Ostende-Wien-Express

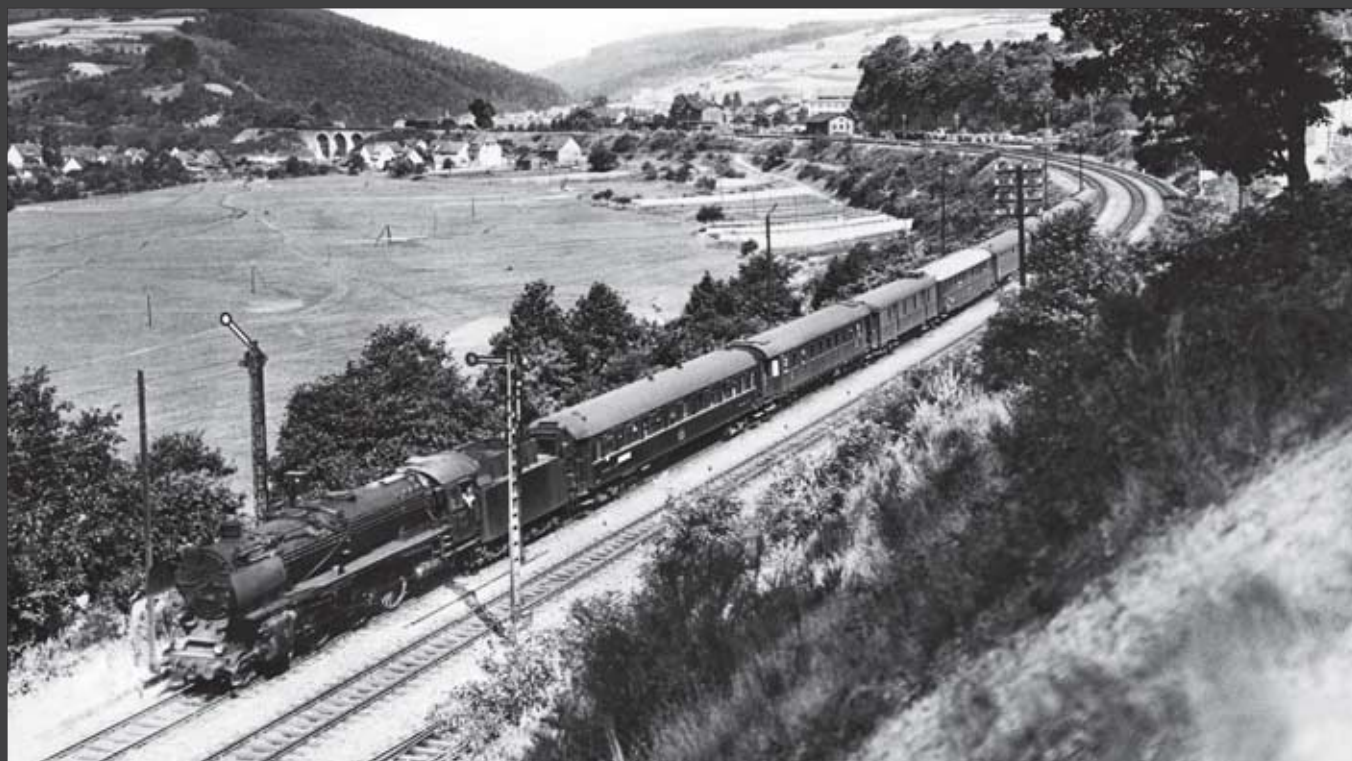
„Decline“ – zu deutsch „Niedergang“ – nennt eine englischsprachige Website über Luxuszüge die Zeit der 50er- und 60er-Jahre, in denen der letzte Glanz dieser Relikte aus der „Belle Epoque“ endgültig verblasste.

Der bedeutendste und traditionsreichste Zug auf der KBS 417 ist zweifellos der „Ostende-Wien-Express“. Seine Jungfernfahrt erlebte er bereits 1894, als zweite Luxus-Kreation der

„Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, kurz „CIWL“ oder in Deutsch „Internationale Schlafwagen Gesellschaft“ (abgek. „ISG“). Der erste Zug dieser noblen Firma lief bereits ab 1883 als „Orient Express Paris–Giurgiu“ und ab 1888 als der legendäre „Orient-Express Paris–Istanbul“. Unser Zug, der in der Gegenrichtung logischerweise „Wien-Ostende-Express“ hieß und die Zugnummern L 53/54 („L“ für „Luxuszug“) trug, führte selbstverständlich auch Kurswagen, die in Wien dem „Orientexpress“ beigestellt wurden – zur Bequemlichkeit des erlesenen Publikums. Von 1895 bis 1900 lief der

Zug sogar bis Triest, um dort die Schifffahrtslinien nach Fernost zu erreichen. Bekanntlicherweise beendete allerdings bereits der Erste Weltkrieg so manche feudale Snobismen. Trotzdem überlebten die großen Expresszüge – etwas gerupft und mit deutlich weniger Gehalt an blauem Blut – diesen epochalen Umbruch genauso wie die turbulenten Jahre danach. Während des Ersten Weltkrieges zwar eingestellt, lief der „Ostende-Wien-Express“ ab 1925 wieder auf seiner Stammstrecke. Dieser „Zwischenkriegszeit“ entstammen auch die ersten blauen Ganzstahlwagen der CIWL, die die bis dahin üblichen Teak-

Unten: F 52 „Ostende-Wien-Express“ am 6. Juli 1952 bei Partenstein im Spessart. Es führt 01 196 im typischen Epoche-IIIa-Look mit Pumpen vorne, Zweilichtspitzensignal, Behelfsführerhausdach, flacher Rauchkammertür etc. Foto: Carl Bellingrodt, Slg.Brinker



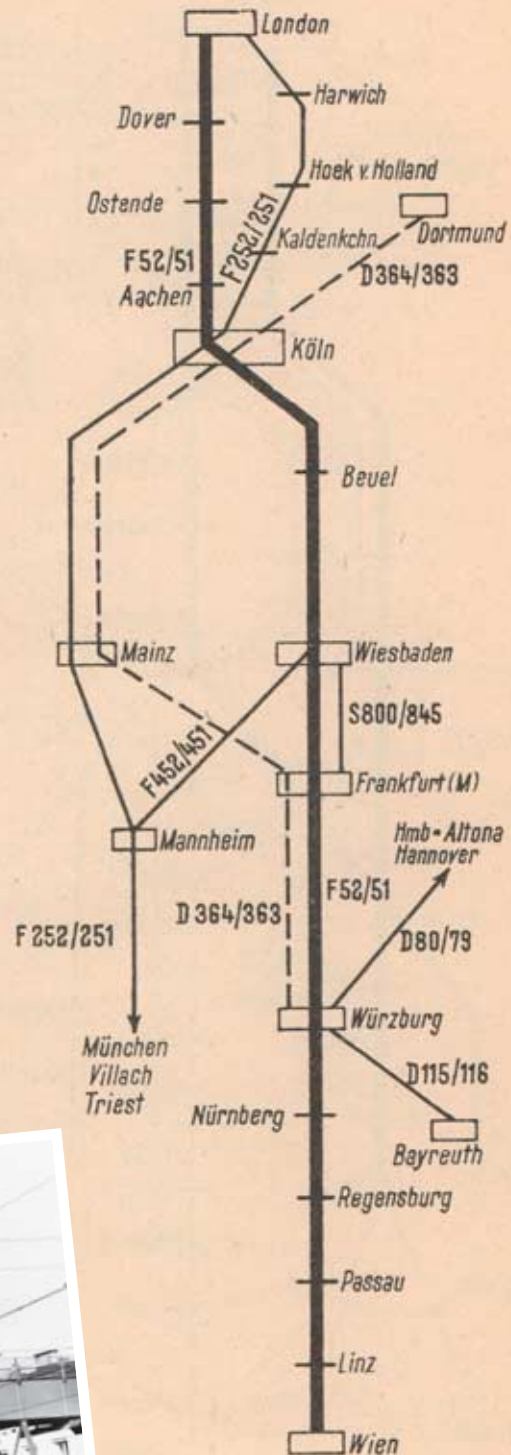
Im Kursbuch des Jahres 1953 fand man noch die Laufwege der internationalen Expresszüge. Hier der F 51/52 „Ostende-Wien-Express“ mit seinen Kurswagenläufen. Der Laufweg dieses Zuges blieb in seiner fast 100-jährigen Geschichte nahezu unverändert. Da der Zug rechtsrheinisch unterwegs ist, wird die damalige Bundeshauptstadt Bonn nicht direkt angefahren, sondern über Beuel eingebunden. Interessant sind auch die Kurswagenläufe nach Bayreuth während der Festspielzeit.

Ostende-Wien-Expreß

19.39	20.00	ab	London Vict	an	20.50	21.00	...
...	11.35	an	Dover Marine	WEST	18.15	...	...
...	12.20	ab	Oostende Keel	MET	18.30	...	...
...	15.50	an	...	...	...	...	...
5.000 F 252/251	F 52	Zug Nr	...	Zug Nr	F 51 F 451 F 251 S 845	...	...
...	16.55	ab	Oostende Keel	an	13.32	...	...
...	17.19	an	Brugge (Brügge)	an	13.21	...	...
...	17.42	an	Gent (Gt-?)	an	12.50	...	...
...	18.32	an	Bruxelles (Brüssel) Central	an	12.00	...	...
...	20.19	an	Lüttich (Lüttich) Bull	an	10.30	...	...
...	21.21	an	Herbesthal	an	9.05	...	...
...	21.39	an	Aachen Hbf	an	8.43	...	...
...	21.55	an	Köln Hbf	an	8.23	...	...
...	22.51	an	...	an	7.20	...	...
...	18.43	an	Hoek v Holland Hav	an	...	...	...
...	22.40	an	Köln Hbf	an	...	...	...
...	23.08	an	Köln Hbf	an	6.57	...	...
...	23.33	an	Basel (Basel)	an	6.29	...	...
...	1.49	an	Wiesbaden Hbf	an	...	...	...
...	2.57	an	Mannheim Hbf	an	...	...	...
...	3.22	an	München Hbf	an	...	...	...
...	8.07	an	Villach Hbf	an	...	...	...
...	15.55	an	Trieste (Trieste) C	an	...	...	...
...	22.44	an	...	an	...	...	...
...	2.13	an	Wiesbaden Hbf	an	...	...	...
...	2.49	an	Frankfurt (M) Hbf	an	...	...	...
...	3.00	an	Würzburg Hbf	an	...	...	...
...	5.02	an	Neuenmarkt-Wirsberg	an	...	...	...
...	6.28	an	Bayreuth Hbf	an	...	...	...
...	9.52	an	...	an	...	...	...
...	10.21	an	...	an	...	...	...
...	19.02	an	Dortmund Hbf	an	...	...	...
...	19.42	an	Essen Hbf	an	...	...	...
...	20.32	an	Düsseldorf Hbf	an	...	...	...
...	21.24	an	Köln Hbf	an	...	...	...
...	23.02	an	Koblenz Hbf	an	...	...	...
...	0.26	an	Mainz Hbf	an	...	...	...
...	1.14	an	Frankfurt (M) Hbf	an	...	...	...
...	3.37	an	Würzburg Hbf	an	...	...	...
...	20.18	an	Hamburg-Altona	an	...	...	...
...	23.25	an	Hannover Hbf	an	...	...	...
...	3.11	an	Fulda	an	...	...	...
...	4.55	an	Würzburg Hbf	an	...	...	...
...	5.15	an	Würzburg Hbf	an	...	...	...
...	7.17	an	Nürnberg Hbf	an	...	...	...
...	8.50	an	Regensburg Hbf	an	...	...	...
...	10.32	an	Passau Hbf	an	...	...	...
...	11.10	an	Schöding	an	...	...	...
...	11.25	an	Neumarkt-Kallham	an	...	...	...
...	12.01	an	Grieskirchen-Gallspach	an	...	...	...
...	12.14	an	Bad Schallerbach-Wallern	an	...	...	...
...	12.23	an	Weis	an	...	...	...
...	12.37	an	Linz Hbf	an	...	...	...
...	13.05	an	St Valentin	an	...	...	...
...	13.47	an	Amstetten	an	...	...	...
...	14.20	an	St Pölten	an	...	...	...
...	15.09	an	Wien Westf	an	...	...	...
...	16.00	an	...	an	...	...	...

① siehe auch Austria-Expreß ab bzw an London Liv St, † an 21.18

- ☐ Ostende-Wien
- ☐ Ostende-Wiesbaden-Trieste
- ☐ Ostende-Würzburg-Bayreuth (19./20. VII. - 24./25. VIII.; Gegenrichtung 20./21. VII. - 25./26. VIII.)
- ☐ Aachen-Wiesbaden-München
- ☐ Hoek v Holland-Köln-Wien
- ☐ Hamburg-Altona-Würzburg-Nürnberg (Gegenrichtung mit D 57/79)
- ☐ 1. 2. Ostende-Wien
- ☐ 1. 2. Aachen-Wiesbaden-München
- ☐ 2. 3. Hoek v Holland-Frankfurt (M)
- ☐ 1. 2. Hamburg-Altona-Würzburg-Nürnberg (Gegenrichtung mit u 57/79)
- ☐ Ostende-Herbesthal
- ☐ Nürnberg-Wien



Links: 18 541 hat den F 52 von Regensburg nach Passau gebracht. Nach ausgiebigen Rangierarbeiten (DSG-Schlafwagen vom Zug, ÖBB-Reisewagen zum Zug) wird eine österreichische E-Lok den Ostende-Wien-Express übernehmen. Foto am 18. März 1956: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Wien—Ostende-Express

Wien Westbf 8.00—Passau 13.30/14.22—Nürnberg—Frankfurt (M)—
Wiesbaden—Beuel (Bonn)—Köln—Aachen 3.13/3.58—Bruxelles N—
Ostende 8.21(—London B 16.23) GBB West
Elektrische Heizung Regensburg—Nürnberg

FD 51		Passau und Wiesbaden ab:				
1. 2. 3.	1 Post4	1319	Röln—Ostende	54	10/1	
Pa-Nu	1 Post4	547	Wiesbaden—Röln	102	10/36	W
400 t	1 Post4	"	" " "	3289	10/24	S
ab Nu	1 Pw4ü	133	(Wien West—) Passau—Ostende	52	3000	8 m² Passau- Aachen 10/101
575 t	1 WLAB*)	"	(Wien West—) " "	"	11605	*) So Mo, Di/Mi, Mi/Do, Fr Sa;
ab Wu	1 AB4ü	"	" " " "	"	10941	
600 t	1 C4ü	"	" " " "	"	3000	
ab Köl	1 AB4ü	106	(Baha—) Nürnberg—Ostende	"	10030	
500 t	1 WLAB §	"	(Bratislava—) Nürnberg—Ostende	"	11606	Mo/Di, Do/Fr, Sa/So
**	1 WLAB §§	"	(Warszawa—)Nürnberg— Köln(—Soel)	251	11607	§§ So/Mo, Mi/Do, Fr/Sa
99 %	1 ABC4ü	"	(Baha—)Nürnberg— Köln(—Soel)	"	11301	
ii	1 WLAB**)	52	Nürnberg—Köln(—Soel)	"	"	** ab Nu Mo, Di, Do, Sa
	1 ABC4ü	589	(München—)Nürn- berg—Köln(—Soel)	"	882	
	1 C4ü	133	(Wien West—)Passau— Köln(—Soel)	"	10910	
	1 AB4ü	"	(Wien West—)Passau— Köln(—Soel)	"	3203	
	1 ABC4ü	"	(Wien West—)Passau— Köln(—Soel)	"	10910	
	1 WR	"	(Wien West—) Passau—Wiesbaden	52	11503	

Frankfurt (M) ab: umgekehrte Wagenreihung

Oben: 18 514 mit FD 51. Ein Blick auf den dazugehörigen Reihungsplan (links) zeigt, dass es sich bei dem Aufnahmetag um einen Montag, Donnerstag oder Samstag gehandelt haben muss, da der CIWL-Schlafwagen hinter dem Pw fehlt. 1950 wurden die Bahnverwaltungen in den Reihungsplänen nur mit Zahlen angegeben, das bedeutet, dass der Pw von der ED Köln kommt (3000), der AB4ü stammt von der ÖBB (10900-10949), der erste C4ü wiederum aus Köln, der zweite wieder von der ÖBB, der folgende AB4ü aus Köln und am Schluss läuft ein Speisewagen der CIWL/ISG (11500-11999). (Blaue Markierungen entsprechen dem Streckenabschnitt Passau—Regensburg) Foto, 1950 bei Plattling: Carl Bellingrodt

holzwagen ablösen. Auch der Zweite Weltkrieg unterbrach die Verbindung zeitweise. Ab 1947 verkehrte unser Express aber wieder planmäßig, jetzt als FD 51/52. Damit sind wir auch schon in unserer Lieblingsepoche angelangt und werden uns nun gleich näher mit der Umsetzung dieser immer noch mit dem Hauch des Noblen umgebenen Garnituren in den Maßstab H0 beschäftigen. Zunächst aber noch zum weiteren, erwartungsgemäß traurigen Schicksal des „Ostende-Wien-Express“ beim Vorbild: Bereits Anfang der 60er-Jahre erfolgte die Herabstufung auf einen „D“-Zug, kurz darauf auch noch die