

# NBAHN MAGAZIN

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

Viel Betrieb auf minimaler Fläche



Raffiniert:  
Spitzkehre  
mit Schleife  
als Anlagen-Vorschlag



DB-Nebenbahn-Idylle der 1970er



Flair von einst  
perfekt inszeniert!



So setzt man historische Vorbildmotive um:  
**Kleinbahnhof mit Bw**  
nach Impressionen der Wriezener Bahn

Attraktiv mit Code 40-Gleis



Darauf kommt es  
an beim Bau eines  
Schau-Dioramas



**Stadtszenen:** Tipps & Tricks  
für die effektive Gestaltung

**Ellok-Legende:** BB 9200 von  
Minitrix und ihre Vorgänger

**Zugbildung:** Postwagen in  
internationalen Einsätzen

**PLUS** Zugbeispiele als Ausklapp-Grafik!

Epochengerechte Atmosphäre



Wie mit einem Fertiggelände  
eine Traumanlage entstand



Inh. Klaus Kramm, Hofstraße 12, 40723 Hilden  
Tel. (0 21 03) 5 10 33, Fax (0 21 03) 5 58 20

Unsere Versand-Hotline  
Tel. (0 21 03) 96 33 99, Fax (0 21 03) 96 33 85

Auf unserer Internetseite finden Sie die aktuellsten Neuheiten + Sondermodelle, lange gesuchte Auslaufmodelle sowie Sonderpreisaktionen + alles an Zubehör für Ihre N-Modelle. Bestellen Sie bequem von Zuhause aus und nutzen Sie unseren Versandservice oder besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft. Bei allen angegebenen Preisen gewähren wir bei Auslieferung bis 30. 12. 2020 den Mehrwertsteuerrabatt von 2,52 Prozent

### Arnold sofort lieferbar



- 2455 Diesellokomotive BR 641 029-1 3-Löwen Takt, DBAG 144,00
- 2455 Diesellokomotive BR 641 029-1 3-Löwen Takt, DCC-Sound 265,50
- 2333 Dampflokomotive BR 42 512, schwarz/grau DRB 251,90
- 2333S Dampflokomotive BR 42 512, schwarz/grau DRB, DCC-Sound 377,10
- 2335 Dampflokomotive BR 42 848, Epoche 3, DR 251,90
- 2335S Dampflokomotive BR 42 848, Epoche 3, DR, DCC-Sound 377,10



- 2429 Dampflokomotive BR 42 555 DB 251,90
- 4310 Set Talgo Intercity Night, blau/weiß, 6-teilig, DBAG 161,90
- 4311 Erg. Schilfw. Intercity Night, blau/weiß, 2-teilig, DBAG 53,90
- 4312 Erg. Steperette Intercity Night, 2-teilig, DBAG 53,90
- 6463 Flachwagen, beladen mit Gefaschwellen, Ep. 4, DB 38,90
- 6464 Flachwagen, beladen mit Drehrollen, Ep. 4, DB 31,40
- 6484 Schiebewagen Transfesa, RENFE 31,40
- 6485 Schiebewagen Transfesa, RENFE 31,40
- 6486 Schiebewagen braun, RENFE 31,40

### Arnold Neuheiten-Auszug

- 2491 E-Lok BR 181.2, blau, Ep. 4, DB 152,10
- 2491S E-Lok BR 181.2, blau, Ep. 4, DB, DCC-Sound 269,10
- 2492 E-Lok BR 181.2, türkis/beige, Ep. 4, DB 152,10
- 2492S E-Lok BR 181.2, türkis/beige, Ep. 4, DB, DCC-Sound 269,10
- 2493 E-Lok BR 181.2, vkrot, Mosel, Ep. 5, DB 152,10
- 2493S E-Lok BR 181.2, vkrot, Mosel, Ep. 5, DB, DCC-Sound 269,10
- 2511 E-Lok Serie E656 5 blau/grau, Ep. 5, FS 161,90
- 2511D E-Lok Serie E656 5 blau/grau, Ep. 5, FS, DCC 197,90
- 2513 E-Lok Serie E656 5 XMPR-Cargo, Ep. 5-6, FS 161,90
- 2513D E-Lok Serie E656 5 XMPR-Cargo, Ep. 5-6, FS, DCC 197,90
- 2515 E-Lok BR 187 420-5 K+S Reklame, Erfurter Bahnserv. 179,90
- 2515D E-Lok BR 187 420-5, Erfurter Bahnserv. DCC 211,40
- 4297 Set 4x Rvw Royal Cars of Transportation, türkis/beige 116,10
- 4298 Set 4x Popwagen, Epoche 4, DB 116,10
- 4299 Set 4x TEE Rheinfleß, rot/creme, DB 116,10
- 4300 Reisezugwagen 2-tlg. EURO EXPRESS, 62,60
- 4301 Reisezugwagen 3-tlg. Alex, 93,60
- 4313 Set 1, Rheingold 3-teilig, Ep. 3, DB 98,80
- 4314 Set 2, Rheingold 3-teilig, Ep. 3, DB 98,80
- 4316 Reisezugwagen 3-tlg. FS, 98,80
- 4317 Reisezugwagen 3-tlg. FS, 98,80
- 6465 Set 2x Silowagen ERMEWA, Ep. 6, 51,20
- 6468 Silowagen Mozart Destillerie, Ep. 6 26,50
- 6476 2x Gaskesselwagen BASF, DB 44,90
- 6477 2x Gaskesselwagen VTG, DB 44,90
- 6479 2x Gaskesselwagen SATI, SNCF 71,10
- 6487 2x Flachwagen mit 4 Euro Traktoren, Renfe 71,10
- 6490 Set Militärwagen 3-teilig, DRG 71,10
- 6496 Gaskesselwagen Repsol, Renfe 29,60

### Piko

Bereits ausgeliefert

- 40370 E-Lok Rh 1100, Bullaugenlok, blau, Ep. 4, NS 197,99
- 40371 E-Lok Rh 1100, Bullaugenlok, blau, NS, DCC-Sound 296,99
- 40502 Diesellokomotive BR V 200.1, Ep. 3, DB 101,79
- 40503 Diesellokomotive BR V 200.1, Ep. 3, DB, DCC-Sound 194,29
- 40480 Diesellokomotive Rh 6466, Ep. 5, NS 147,99
- 40620 N-Schürzenneilzugwagen 2. Kl. DB 46,29
- 40622 N-2x Schürzenneilzugwg. 3. Kl. ÖBB 101,79



- 94161 Trw Rbe 4/4 Seetal-BDI Steuer, Ep. 4, grünt Front, SBB 376,19
- 94163 Trw Rbe 4/4 Seetal-BDI Steuer, Ep. 4, DCC-Sound 485,19

### Joswood Sonderserie

Unsere DEMAG Ladegut-Serie wird weiter ausgebaut



- 95020 Ladegut Kranbrücke DEMAG, Hauseigene Sonderserie! 7,50
- 95018 3 kleine Kästen DEMAG, für Schiff, Bahn oder LKW 9,00
- 95019 2 große Kästen DEMAG, für Schiff, Bahn oder LKW 9,00

### Wiking

- 095003 MB Containersatzzug ASG 10,80

### 1:160



- 097401 Hanomag Radlader wasserblau 11,20

### Trix Sommer Neuheiten



- 16297 Diesellokomotive BR 290, altrot, DB, DCC/SX Sound Decoder 252,00
- 15484 Set 4 tlg. Snps Stahltransport, versch. Stahladungen 179,10
- 18901 Güterwagenset 3tlg, obs 258, DBAG 99,00

### Trix Neuheiten-Auszug

- 15409 Set Umbauwagen 2-teilig, Epoche 3, LED Innen., DB 116,99
- 15451 Umbauwagen 2.Kl, Epoche 3, LED Innen., DB 53,99



- 16086 E-Lok BR 101, 160 Jahre Märklin, DBAG 269,99
- 16153 E-Lok BR 150, Ep. 4/5, grün, DCC-Sound 301,49
- 16188 Dampflokomotive BR 18.6, DB, DCC-Sound 404,98
- 17939 Diesellokomotive BR 232, DR, DCC-Sound 179,99
- 16276 Diesellokomotive BR V 169 001, Prototyp, DB 256,49
- 16663 E-Lok BR 144 071-8, türkis/beige, DB 251,99
- 16705 Diesellokomotive BR 67400, blau, Ep. 5, SNCF, DCC-Sound 265,49
- 16983 Schienenbus BR 798 Erliebte Eisenbahn, DCC 206,99

### Brawa Neuheiten

- 61216 Diesellokomotive BR V160 069, DB 148,41
- 61217 Diesellokomotive BR V160 069, DB, DCC-Sound 233,91



- 64512 Twindex Vario IC2 Doppelstockset, 3tlg, IB, DBAG 224,91
- 64513 Twindex Vario IC2 Doppelstockwagen 1.Kl, IB, DBAG 67,41
- 64514 Twindex Vario IC2 Doppelstockwagen 2.Kl, IB, DBAG 67,41

### Ab Oktober lieferbar

- 64515 E-Triebw. Twindex Doppelstock, 3tlg, DBAG 251,91
- 64516 Twindex Doppelstock, 1/2 Kl, DBAG 67,41
- 64517 Twindex Doppelstock, 2 Kl, DBAG 67,41
- 64519 E-Triebw. Twindex Dosto, IB, DBAG, DCC-Sound 350,91
- 64520 Twindex Doppelstock, 1/2 Kl, DBAG, DCC 94,41
- 64521 Twindex Doppelstock, 2 Kl, DBAG, DCC 94,41

### NME Sofort lieferbar !!!

- Hauseigene Sondermodelle mit exklusiver Beladung für die Zechenausgestaltung, leicht getaltert Einzelpreis 39,90
- ab 3 x Wagen Einzelpreis 36,66 gesamt 109,98
- ab 5 x Wagen Einzelpreis 32,99 gesamt 164,95



- 201320 Zechenwagen mit Grubenholz beladen 39,90
- 201321 Zechenw. m. Rohren zur Stoffentwässerung beladen 39,90
- 201322 Zechenwagen m. Trägern zur Grubenabstützung beladen 39,90
- 201323 Zechenwagen mit 2 Sprengunkern beladen 39,90
- 201324 Zechenwagen mit 2 Fernsprechrüben beladen 39,90

### MDS Modell - RhB 1:150

Bereits ausgelieferte Modelle

- 60010 E-Lok Ge 4/4II 621 Traveco, RhB 164,50
- 60010DE-Lok Ge 4/4II 621 Traveco, RhB DCC 200,50
- 60010SE-Lok Ge 4/4II 621 Traveco, RhB DCC-Sound 252,00
- 60011 E-Lok Ge 4/4II 620 Zernez RhB-Club, RhB 164,50
- 60011DE-Lok Ge 4/4II 620 Zernez RhB-Club, RhB DCC 200,50
- 60011SE-Lok Ge 4/4II 620 Zernez RhB-Club, RhB DCC-Sound 252,00



- 60012 E-Lok Ge 4/4II 622 Arosa Hakone Tozan Rv., RhB 164,50
- 60012DE-Lok Ge 4/4II 622 Arosa Hakone Tozan Rv., RhB DCC 200,50
- 60012SE-Lok Ge 4/4II 622 Arosa Hakone Tozan Rv., RhB DCC-Sound 252,00
- 61010 Schiebewagen 5174 Volg Fläsch, RhB 31,00
- 61011 2x Schiebewagen 5161 Calanda + 5162 RhB, RhB 58,70
- 61012 Schiebewagen 5128 Möbel Pfister, RhB 31,00
- 61013 2x Schiebewagen 5132 + 5133 Kuoni, RhB 58,70
- 61014 Schiebewagen 5166 Curea Elektro, RhB 31,00
- 61015 Schiebewagen 5168 Rhäzuser/Passager, RhB 31,00

### MW-Modell Sonderpreis



- IT.401N Kühlwagenset Campari + Asti, FS, Sondermodell 69,95 49,99

### Liliput Neuheiten Auszug

- 162584 Diesellokomotive Kof 11 019, DB, elektron. Kupplung, DCC Preis folgt
- 162586 Diesellokomotive Kof 332.008-2, DB, elek. Kupplung, DCC Preis folgt
- 162591 Diesellokomotive Kof 332.025-6, tb, DB, elek. Kuppl., DCC Preis folgt
- 162593 Diesellokomotive Kof 332.021-5, vkrot, DB, el. Kuppl., DCC Preis folgt
- 162601 Diesellokomotive Kof 332.013-2, gelb, DBG, el. Kuppl., DCC Preis folgt



- 163215 D-Trw BR 628.001-0, U/b, Scharfenberg Kuppl., DB 244,80
- 163217 D-Trw BR 628.008-5, U/b, mit Pufferbohle, DB 244,80

### Feischmann sofort lieferbar

- 852416 Set 2x Großraum-Selbstentladewagen, Ep. 4, DB 34,90
- 852703 Selbstentladewagen 6-achsig, rot, DB-Cargo 23,30
- 852704 Selbstentladewagen 6-achsig, braun, DBAG 23,30

### Feischmann Sonderpreise

- 823302 Behältertransportwagen Reel-Schmelz 2-tlg DB 61,99 44,98
- 845414 Schwenkdachwagen Bauart Tadgs der DB AG 35,99 27,98
- 845419 Schwenkdachwagen Bauart Tadgs GRAWACO 35,99 27,98
- 890207 EW IV - 1.Kl. Servicewagen, ICM-Lack, SBB 37,99 27,98
- 820802 Set Kohlez. #1, 3-teilig, Off. Güterw. + Kohle DRB 79,99 59,98
- 820803 Set Kohlez. #2, 3-teilig, Off. Güterw. + Kohle DRB 79,99 59,98
- 850301 Eisenbahn-Drehkrän Whylen, grün, Ep. 3, DB 24,99 21,50
- 845707 Weinfasswagen Felipe Marin, Ep. 2, Norte 34,99 19,98
- 850318 Doppelstockschw. T2000 + Sped. Walter, AAE 77,99 69,98
- 850201 Doppelstockschw. T2000 + Sped. Walter, AAE 77,99 69,98
- 850202 Doppelstockschw. T2000 + Sped. Walter, AAE 77,99 69,98
- 850201 Doppelstockschw. T2000 + Sped. Walter, AAE 77,99 69,98
- 850204 Tassschw. T3 + Sped. Walter, AAE 46,99 41,98

### Feischmann Neuheiten-Auszug

- 714403 Dampflokomotive BR 44 Wagner-Bleiche DRG 265,40
- 714473 Dampflokomotive BR 44 Wagner-Bleiche DRG, DCC-Sound 341,90
- 714404 Dampflokomotive BR 043, Ötztaler, DB 265,40



- 714474 Dampflokomotive BR 043, Ötztaler, DB, DCC-Sound 341,90
- 740100 Akkutriebwagen BR 515 + Steuerw. DB, DCC 224,90
- 740170 Akkutriebwagen BR 515 + Steuerw., DB, DCC-Sound 337,40
- 722401 Diesellokomotive BR 260 altrot, DB 125,90
- 722481 Diesellokomotive BR 260 altrot, DB, DCC 161,90
- 781901 Diesellokomotive BR 223 budo-Design, ALEX 139,40
- 881901 Set 3x Eurofimawagen ALEX 102,50
- 849002 Set 2x Staubbehälterwagen KVG 68,30
- 849102 Set 3x Druckgaskesselwagen VTG 94,40
- 849105 Druckgaskesselwagen Wascosa (CH) 31,40
- 825703 Steckringwagen mit Schnittholzlagerung, Ep. 3, DB 25,90
- 826702 Set 3x Flachwagen Röhrenladung, Ep. 4, DB 98,90
- 826701 Flachwagen Alu-Bordwand, Ep. 4, DB 30,50
- 822401 Set Autotransportwagen Laas 541, DB 66,70
- 837932 Set Schiebelplanwagen 3-tlg. Wanted, Captrain 47,40
- 825216 Containertrw. 2x Hoxyr Tankcontainer CEMAT (SBB) 36,80

### Sofort lieferbar

- 74510 E-Trw.4010.025, rotw., 6-tlg, Epoche 4, ÖBB, limit. 469,99
- 74512 E-Trw.4010.025, rot/weiß, 6-tlg, ÖBB, DCC-Sound 569,99



- 62110 E-Lok Ce6/8 II Krokodil braun SBB 259,90
- 62112 E-Lok Ce6/8 II Krokodil braun SBB, DCC-Sound 368,90
- 62120 E-Lok Ce6/8 II Krokodil grün SBB 259,90
- 62122 E-Lok Ce6/8 II Krokodil grün SBB, DCC-Sound 368,90

### LeMke Collection Neuheiten

- LC1201 E-Lok E444.046, Epoche 4/5, grau/rot, FS 166,40
- LC1202 E-Lok E444.103, Epoche 4/5, grau/rot, FS 166,40
- LC1203 E-Lok E444.110, Ep. 5, XMPR, grüne Schürze, FS 166,40



- LC1204 E-Lok E444.005, Ep. 5, XMPR, blaue Schürze, FS 166,40

### Pirata Neuheiten Rhätische Bahn 1:150

- 9100 Flachwagen Sp-W Doppelungen, Ep. 5/6, RhB 79,00
- 9101 Flachwagen Sp-W Doppelungen, Bordwand, Ep. 5/6, RhB 79,00
- 9102 Flachwagen Sp-W Einzelungen, Ep. 5/6, RhB 79,00
- 9103 Flachwagen Sp-W Doppelungen, Ep. 5/6, RhB (2 Betr.Nr.) 79,00
- 9104 Flachwagen Sp-W Doppelungen, Bordwand, Ep. 5/6, RhB 79,00
- 9105 Flachwagen Sp-W Einzelungen, Ep. 5/6, RhB (2 Betr.Nr.) 79,00
- 9110 Set 3-tlg. Ged.Güterwagen, rotbraun, GfK, Ep. 4/5 RhB 95,00
- 9111 Ged.Güterwagen GfK, "Badraun Möbel", Ep. 4/5 RhB 42,75
- 9112 Ged.Güterwagen GfK, "Cargo Domizil", Ep. 4/5 RhB 42,75
- 9120 Flachwagen Typ SI, Ep. 5/6, RhB 79,00



- 9210 EW1-Wagen 2 Klasse Arosa, blau-bunt bedruckt, RhB 75,99
- 9211 EW1-Wagen 1 Klasse Arosa, blau-bunt bedr., RhB Preis folgt
- 9212 Gepäckwagen Arosa RhB Preis folgt
- 9213 EW1-Wagen B2317 Bärenland Arosa, RhB Preis folgt
- 9214 EW1-Wagen B2315 Arosa, RhB Preis folgt
- 9220 Set 3x EW1-Wagen, grün RhB 174,90
- 9221 EW1-Wagen, grün, 1.Klasse, RhB 79,00
- 9200 Restaurant Wagen, rot WR3822 RhB 79,00

### Hobbytrain sofort lieferbar



- 3113 Diesellokomotive BR 247 Vectron Retro-Designstudie V200 143,90
- 3113S Diesellokomotive BR 247 Retro-Designstudie V200, DCC-Sound 219,90
- 3011 E-Lok BR 193 366 I am Einziganders, DB Cargo 148,40
- 3015 E-Lok BR 193 I am Einziganders, DB Cargo, DCC-Sound 233,90
- 3007S E-Lok BR 193 Alppiercer 2, SBB-Cargo 143,90
- 3007E E-Lok BR 193 Alppiercer 2, SBB-Cargo, DCC-Sound 224,90
- 3009 E-Lok BR 193 826, Flaktain Dein Europa, RhB 143,90
- 3009S E-Lok BR 193 826, Flaktain Dein Europa, DCC-Sound 224,90

### Weitere angekündigte Neuheiten

- 3006 E-Lok BR 192 Smartron, EGP 143,90
- 3006S E-Lok BR 192 Smartron, EGP, DCC-Sound 224,90
- 2735 E-Lok Taurus BR 183 RailAdventure 139,40
- 2735S E-Lok Taurus BR 183 RailAdventure, DCC-Sound 219,90
- 3076 Diesellokomotive Vossloh G1000BB HGK 139,40
- 23565 Gleiskraftwagen Rodel Serie 700 CFL 174,90
- 23942 Steuerwagen Autozug BLS (neues Design) 116,90
- 24005 Set 2x Autotransportwagen verkehrstrot DB Autozug Preis folgt
- 23470 2er Set Schiebewandw. Habils 77,30
- 23471 Set 2x Schiebewandw. Habils gealtert+Graffiti, SBB 77,30
- 23472 Schiebewandw. Habils SBB 38,60
- 23473 Schiebewandw. Habils Danzas, SBB 38,60
- 23474 2er Set Silowagen Taggnps Kakao, SBB-Cargo 77,30
- 23475 2er Set Silowagen Taggnps Schweizer Zucker, SBB 77,30
- 23488 Set 3x Silowagen Uacs Holcim, SBB 89,90
- 23489 2er Set Silowagen Uacs BLS, E 62,90
- 23490 2er Set Silowagen Uacs SBB 62,90
- 23878 Set 2x Niederbordwagen 4-achs. DB-Bahnbus 53,90
- 23942 BLS Autoverladewagen Steuerwagen 116,90

### Kato Neuheiten

- 110604 Set Strassenbahn 2tlg Hiroden 1000 Piccolo+Piccola 233,90
- 114041 Strassenbahn Hiroden 1000 Green Mover LEX 116,90
- 14071.1 Strassenbahn DÜWAG T2 Hannover/Hiroshima 39,90

### LeMke Minis sofort lieferbar



- 4250 Liebherr A922 Litronic Rail, 2-Wege Bagger mit Löffel 26,99
- 4251 Liebherr A922 Litronic Rail, Bagger Strassenversion 26,99
- 4254 Liebherr Compact Serie Kettenbagger mit Löffel 26,99

### LeMke Minis Sonderangebote

- 3621 Büssing LU11-16 Sattelzug Rooplasto -26,95 14,99
- 3623 Büssing LU11-16 Sattelzug Harbo Konfekt -26,95 13,99
- 3624 Büssing LU11-16 Sattelzug Harbo -26,95 13,99

### Rietze

- 16991 Neoplan Starliner 2, MEINFERNBUS EU, Fixbus 19,95
- 16992 MAN Lion's City DLD7 Tropical Island 20,60

### Revell



- 03350 Bausatz 1:144, 6 US-Army Fahrzeuge 2x M4 Sherman Kampfpfänger, 2x M8 Greyhound Spähpanzer, 2x CCKW 353 LKW, passend zur Spur-N (z.B. als Ladegut) -9,99 5,99

Lieferbar solange der Vorrat reicht, Zwischenverkauf vorbehalten, Irrtum vorbehalten



**portofreie Lieferung**  
ab 60,00 EUR innerhalb Deutschland



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft  
oder auf [www.facebook.com/modellbahn.kramm](http://www.facebook.com/modellbahn.kramm)



# Die Vielfalt vereint Modellbahner

**E**in bedeutsamer Vorzug des Hobbys Modelleisenbahn ist seine extreme Breite in den individuellen Ausgestaltungsformen. Erfreulicherweise gibt es Standards wie die Normen Europäischer Modellbahnen NEM, deren Einhaltung einen grenzenlosen Fahrspaß sicherstellen soll. Darüber hinaus schränken nur das Modellangebot und die eigenen modellbauerischen Möglichkeiten im Einzelfall das Thema und seine Umsetzung in den kleinen Maßstab ein.

Ob in- oder ausländische Bahnen, Dampf- oder Elektrotraktion, Gegenwartsepoche oder Länderbahnen, Fahren auf Fertiglgleissystemen mit Plastikschotterbettung oder neuesten FineScale-Schienen auf echtem Holz in Phonolithsteinchen, ob transportable Minianlage in der Zimmerecke oder ein kellerfüllendes Lebensprojekt, alles hat seine Berechtigung und befördert den Fortbestand dieser Freizeitbeschäftigung mit viel Entwicklungspotenzial auch für einen selbst.

Die Beiträge in diesem Heft sind Beispiele für ein lebendiges Hobby, denn hinter jedem Modell und jeder Anlage stehen Modellbahner, die es für sich als sinnvoll und lohnend erachten, einen Teil ihrer Lebenszeit diesen zu widmen. Nur so kann Modelleisenbahn populär bleiben und seine stabile Zukunftsperspektive bewahren.

Wir zeigen mit einer kompakten Anlage unter dem Dach, dass man selbst einfache Kreise durch



**Wer genau hinschaut, entdeckt beim Vorbild so manch thementypisches Detail, hier für die vorgestellte Anlage Tiefensee** Foto: G. Lemmé

einen tiefer liegenden Schattenbahnhof und eine Landschaftsgestaltung mit Vorbildbezügen aus DDR-Zeiten abwechslungsreich gestalten kann.

» **Wer das Modellbahn-hobby erhalten will, muss Toleranz praktizieren**

Ganz gegensätzlich in der Thematik und auch in den Dimensionen ist eine Zimmeranlage mit dem klassischen Thema Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, die den Dampfbetrieb der Epoche II abbildet. Hier sorgen nicht nur lange Wagengarnituren, sondern auch viele historische Szenendetails für ein stimmiges Gesamtbild.

Modellbahn geht auch ohne eigentlichen Zugverkehr. Der Bau eines kleinen Streckenmoduls mit idyllischer Feriendlandschaft ermöglicht das Erkunden neuer Materialien und Gestaltungstechniken. Ferner kann man darauf effektiv Züge im Sonnenlicht fotografieren.

Kann die Spur N den größeren Maßstäben in der Ausgestaltungsqualität ebenbürtig sein? Feiner detailliertes und weitgehend maßstäbliches Rollmaterial fordert dazu heraus, in Verbindung mit naturrealistischen Landschaftsbaumaterialien das derzeit optimal Machbare auszureizen. Das Resultat sind Modellfotos des vorgestellten Bahnhofs Rambach, die zunächst fragen lassen, ob es nicht doch eher HO sein könnte.

Im letzten *N-Bahn Magazin* behandelten wir ausführlich den Bahnpostverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Diesmal loten wir Möglichkeiten von Zugbildungen in einigen Nachbarländern aus. Dort ist man längst nicht so verwöhnt im Modellangebot, aber einiges ist auch machbar und für den Sammler ebenfalls ein lohnendes Thema in der Gesamtschau. Für Modellbahnhersteller gibt es hier noch reichlich Lücken zu schließen.

Ein weiteres Fahrzeugthema präsentiert die berühmte französische BB 9200 – weithin als Capitole-Lok bekannt. Sie fand alsbald Eingang in viele Modellbahnsortimente und bezeugt den seinerzeit auf die Moderne gerichteten Fokus der 1960er-Jahre beim Vorbild wie bei den Modellbahnherstellern. Gunnar Selbmann

## N-tram

Die Welt der kleinen Bahnen im Maßstab 1:160

### Die Achenseebahn

eine kleine Zahnradbahn, die seit 1889 von Jenbach im Inntal hinauf zum Achensee fährt. Bis heute wird diese kleine Bahn mit Fahrzeugen aus der Anfangszeit betrieben.

### Ein kleines Schmuckstück im Maßstab 1:160 (Nmz)

und doch absolut betriebstauglich. Angetrieben von einem 8-Volt Glockenmotor ist das Modell sowohl für den Reibungs-, als auch für den Zahnradbetrieb ausgelegt. Zur Lok gibt es entsprechende Wagen sowie Zahnstangen zum Einsetzen in die Gleise.

### Gefertigt in Handarbeit

entstehen Modelle von außergewöhnlicher Qualität, die durch kleinste Details und höchste Funktionalität in beeindruckender Weise zum Ausdruck kommt.

WB Vertrieb und weitere Informationen:  
www.n-tram.de, D-83256 Frauenchiemsee 45



# 22

*Rangieren im Oval:  
Wie man eine kleine  
Kreisstrecke optisch  
tarnt und mit einem  
Schattenbahnhof  
mehr Betrieb macht*



Foto: G. Lemmé

## Aktuell

### 6 Neuheiten im Überblick

Neu im Handel erhältliche Modelle

## Anlagen

### 16 Talaaue am See – Gassen und Winkel

Historische Stadtandeutung auf engem Raum darstellen

### 22 Erinnerungen an Tiefensee **Titel**

Landschaftsanlage in Anlehnung an die Wriezener Bahn

### 38 Pfälzische Provinzstation Rambach **Titel**

Diese Segmentanlage mit DB-Atmosphäre der frühen Epoche IV besticht durch Vorbildtreue und Detailreichtum

### 62 Zwischen Wald und Wasser **Titel**

Der Bau eines Foto- und Präsentationsdioramas mit Code 40-Gleis

### 68 Spitzkehre mit Schleife **Titel**

Eine Kleinbahn für den Küchen- oder Esstisch

### 72 Von der Kleinstadt aufs Land **Titel**

Weitläufige U-förmige Kellieranlage der Epoche II mit Dampf-, Diesel- und Akkubetrieb

## Fahrzeuge

### 34 Französin mit Schick

Die BB 9200 von Minitrix und verwandte Modelle von Arnold und Piko

### 46 Bunt gemischte Bahnposten

Zugbildungen mit Postwagenmodellen bei SBB, ÖBB, SNCF und SJ der Epochen III bis VI



Foto: H. Radulescu

**34** Extravagante Lokklassiker: die neuen SNCF BB 9200 von Minitrix im Vergleich mit der artverwandten BB 25200 von Arnold

**72** Dampfbetrieb im Keller: Wie man mit vielen stimmungsvollen Szenen typische Bahnatmosphäre der Epoche II erzielt

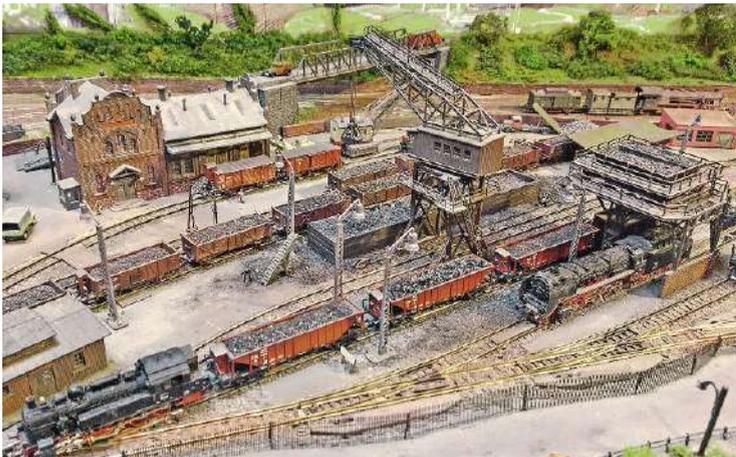


Foto: K.Wegmann



Foto: R. Stiller

**62** Nützlich und fotogen: der Bau eines bayerischen Streckenmoduls

**46** Verblüffende Zugbildungen in kurz oder lang: Postzüge mit Deutschlands Nachbarn in Modell



Foto: H. Radulescu



Foto: R. Sauer

**16** Verwinkelte Gassen: Auch auf kleiner Fläche lassen sich attraktive Altstadt motive errichten

**38**

Pfälzischer Landbahnhof mit Bundesbahn-Atmosphäre der frühen 1970er



Foto: A. Mayer

**Technik**

**16** Eingriff-Fixierung  
Getriebejustierung bei der Doppellok V 188/288 von Roco

**Service**

- 60** Kleinanzeigen/N-Bahn-Börse
- 84** Zugbildungen von Leig bis TEE  
Beiträgeverzeichnis für die Ausgaben 4/04 bis 5/20 und Ergänzungen zum NBM 4/20
- 86** Vorschau, Leserbriefe
- 86** Impressum, Leserservice

**Nebenbahnidylle auf kleiner Fläche bietet diese Anlage nach DR-Vorbild aus Brandenburg**

Foto: G. Lemme



■ Neu im Handel erhältliche Modelle

# Neuheiten im Überblick

Neuentwicklungen von Fleischmann: DB Regio 218 • Piko: SBB-Elektrotriebwagen RBe 4/4 der Prototypserie • Kato: RhB-Speisewagen Gourmino ex-Mitropa • Pi.R.A.T.A. Models: FS E444R Tartaruga • Noch: 3D-Kartonplatten für Mauern, Dächer und Straßen • Modellbahn Union: Scheuerle-Tiefladergespanne mit MB-Zugmaschine



Fotos (12): Selbmann

## ■ Fleischmann DB Regio 218

Nach der in NBM 4/20 vorgestellten DB 210 ist nun auch eine Vertreterin der Baureihe 218 als neu konstruiertes Modell ausgeliefert worden. Es handelt sich um die verkehrsrote DB Regio 218 206-1 der Region Südwest Trier mit verlängerter Frist bis 2009 (Art.-Nr. 724218, 169,90 €).

Gegenüber der oben erwähnten Gasturbinenlok findet man am Gehäuse wesentliche Detailunterschiede. So ist die Lüfteranordnung auf einer Längsseite korrekt unterschiedlich. An den Stirnseiten sind zwei Steckdosen unter dem Handlauf vorhanden. Außerdem gibt es eine zusätzliche schräge Griffstange. Markant sind die Abweichungen am Dach unter anderem mit den beiden hohen Abgasstutzen, siehe im Detail das Foto rechts. Der Dacheinsatz über dem Motor weicht in seiner Einfärbung deutlich von der Dachlackierung in Basaltgrau ab. Die Griffstangen an den Aufstiegen sind wiederum aus blankem Draht angesetzt. Die Anschriften zeigen sich weitestgehend lesbar. Ganz unterschiedlich sind auch die Drehgestelle ausgeführt. Es ist wieder eine Next18-Schnittstelle eingebaut. GS

**Fleischmann: Vorbildentsprechend haben die 210 (oben) und die 218 deutlich unterschiedliche Dächer**



**Fleischmann: Als Neukonstruktion gibt es eine 218 der DB Regio**

**Fleischmann: Die Stirnseiten der 218 links und der 210 unterscheiden sich epochenspezifisch bei den Steckdosen und der zusätzlichen schrägen Griffstange**

**Fleischmann: die unterschiedlichen Drehgestelle der 218 rechts gegenüber der 210**





**Hobbytrain:** Sehr bunt daher kommt die DB Cargo 193 mit dem Slogan „I am Einziganders.“

**Hobbytrain:** Weitere Vectron-MS-Varianten haben eine Railpool/Flixtrain-Lok und eine SBB Cargo International 193 im Alppiercer 2-Dekor zum Vorbild



■ **Hobbytrain**  
**Vectron MS-Varianten**

Vor Kurzem wurden drei weitere Varianten des Siemens Vectron MS von Hobbytrain ausgeliefert. Die 193 516-2 der SBB Cargo International „Aare“ im neuen „Alppiercer 2“-Dekor mit ultramarinblauen Führerständen (Art.-Nr. H3007, 159,90 €) und die sehr bunte 193 366-2 der DB Cargo in „I am Einziganders“-Folierung (Art.-Nr. H3011, 164,90 €) sind Dreisystemlokomotiven mit vier Stromabnehmern auf dem Dach. Dagegen ist die silberne 193 826-5 der Railpool im blau/grünen Flixtrain-Europa-Look (Art.-Nr. H3009, 159,90 €) eine Zweistromvariante und verfügt dementsprechend nur über zwei Stromabnehmer. Die DCC-Versionen mit Zimo-Geräuschdecoder kosten je 249,90 Euro bzw. 259,90 Euro.

Die gewohnt in einem edlen Seidenmatt lackierten Loks sind sehr fein beschriftet. Wie bei der letzten Vectron-Serie sind auch hier die Scheinwerferrahmen schwarz bedruckt. Die Führerstand-Seitenfenster sind vorbildgerecht mit einer silbernen Spiegelfolie hinterlegt. Die guten Fahreigenschaften entsprechen den anderen Modellen der Vectron-Serie. *HR*

■ **Pi.R.A.T.A. Models**  
**SBB Cargo International**  
**Re 484 ChemOil**

Vom italienischen Hersteller kommt eine neue Werbelok in Form der SBB Cargo International Re 484 014 mit Werbung für ChemOil (Art.-Nr. PI1251). Das Basismodell stammt von Arnold und wurde durch Pi.R.A.T.A. Models in

einer limitierten Serie von 100 Stück neu bedruckt. Das Vorbild zieht seine Runden im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen der Schweiz und Italien. Das Modell wurde neu lackiert und anschließend im UV-Druck-Verfahren neu bedruckt. Technisch entspricht die Lokomotive dem Basismodell. Für Digitalfahrer bietet sie eine NEM 651-Steckschnittstelle. *PH*

■ **Hobbytrain**  
**Siemens Vectron DE in der**  
**Designstudie V 200**

Die Großdiesellok V 200 war eine Designikone der Deutschen Bundesbahn und ist noch heute allgemein unter Mo-

**Pi.R.A.T.A. Models: Dekorvariante auf Basis eines Arnold-Modells als SBB CI Re 484 mit ChemOil-Werbung**



Fotos (2): Hürzeler

■ Piko

## SBB RBe 4/4 in Ursprungsausführung mit BDt EW II

SBB RBe 4/4 1403 als Vertreter der Prototypvariante mit Warnmarkierungen für den Seetalbahn-Einsatz



Dazu gibt es einen BDt EW II mit einfachem roten Warnanstrich



Die Stirnseiten des RBe 4/4 links und des BDt EW II weisen vorbildgerecht unterschiedliche Warnfarben für den Straßenverkehr auf

Piko hat die Version des SBB RBe 4/4 der Prototypserie (erstmalig als N-Modell überhaupt erhältlich) und eine Stirnvariante des Steuerwagens EW II BDt ausgeliefert. Die entsprechenden Vorbildänderungen zu den bisher gelieferten RBe 4/4 sind auch hier umgesetzt. Dies betrifft besonders die Anordnung der Lüfter über den Einstiegen sowie die Dachausrüstung. Als Vorbildfahrzeug dient der RBe 4/4 1403 im Zustand Ende der

1980er-Jahre mit dem charakteristischen einseitigen Warnanstrich für den Seetalbahneinsatz. Entsprechend ist das Spitzenlicht auf der Seite mit Warnanstrich mit gelb leuchtenden LED gemäß den gelben Lampengläsern des Vorbilds ausgeführt. Der Steuerwagen weist als Spezialität ein großes Übergangsblech auf. Der markante Warnanstrich ist korrekterweise nicht aufgetragen, denn ihn bekamen nur sechs DZt, jedoch nicht die BDt. PH

Fotos (3): Hürzeler

dellbahnern bekannt. Hobbytrain bringt nun eine Designstudie der Diesel-Version 247 im klassischen Farbschema einer V 200.

Die „Wolfgang“ genannte Lok (Art.-Nr. H3113, 159,90 €) ist in authentischen Farben lackiert und zeigt sich in einem angepassten Design mit dem typischen V-förmigen Ausschnitt zwischen Dunkelgrau und Rot auf der Front und

„DEUTSCHE BUNDESBAHN“-Buchstaben auf den Seitenwänden. Die TSI-konforme Beschriftung identifiziert die fiktive 247 als DB AG-Lok. Die Version mit Zimo-DCC-Decoder mit Sound kostet 244,90 Euro.

Die Lackierung und Bedruckung ist sehr sauber ausgeführt. Auch die kleinen Anschriften, beispielsweise am Langträger oder am Dieseltank, sind

berücksichtigt. Technisch entspricht die Lok den anderen in NBM 1/19 vorgestellten Siemens Vectron DE-Varianten. HR

## ■ Fleischmann Rail Force One 193 „Sharky“

Mit dem Vectron 193 623 beschaffte das niederländische Eisenbahnver-

kehrsunternehmen Rail Force One ihre erste moderne und mehrsystemfähige Lokomotive. Die Lok mit dem Spitznamen „Sharky“ trägt ein sehr auffälliges Design, welches von Railcolor Design entworfen wurde.

Der Vectron gehört zweifelsohne zu den derzeit beliebtesten Fotomotiven. Fleischmann hat sich die Exklusivrechte gesichert und das Modell nun

**Hobbytrain: Vectron DE in einer Modelldesignstudie mit dem Farbschema der V 200**



Foto: Hobbytrain



# MINITRIX

## Bahnpostwagen

### 15540 Wagen-Set "Gex"

**Vorbild:** 2 Postwagen der Bauart Post mr-a, in der Ausführung der Deutschen Bundespost (DBP) mit dem Wagenlauf Ulm - Friedrichshafen - Ravensburg - Ulm. Betriebszustand im Jahr 1978.

€ 99,99 \*



### 18400 Wagen-Set "Gex"

**Vorbild:** Bahnpostwagen der Bauart Post 4mg-al/26, in flaschengrüner Ausführung der Deutschen Bundespost (DBP) mit dem Wagenlauf Stuttgart - München - Köln - Deutzerfeld. Betriebszustand im Jahr 1963.

€ 49,99 \*



### 15311 Wagen-Set "Gex"

**Vorbild:** 2 Postwagen der Bauart Poste-c/26,1-54, in der Ausführung der Deutschen Post eingesetzt bei der Deutschen Reichsbahn (DR) als Gepäck- und Expressgutzüge (Gex) für Rollbehälter. Betriebszustand im Jahr 1988.

€ 99,99 \*





**Fleischmann: RFO 193 „Sharky“  
im Haifisch-Design**

Foto: NBM

an den Fachhandel ausgeliefert. Erhältlich ist die RFO 193 in einer analogen Ausführung mit Next 18-Schnittstelle (Art.-Nr. 739290, 189,90 €) und als Soundmodell (Art.-Nr. 739360, 274,90 €). Das aufwendige Design ist mittels Digitaldruck sauber und konturen-scharf aufgebracht. Auch das Hai-Maul an der Front und die seitlichen An-schriften sind klar und deutlich ge-

druckt. Das Modell wird werkseitig mit montierter Profi-Kupplung ausgeliefert, die Standardkupplungen liegen zum Tausch bei. Angetrieben werden alle vier Achsen durch einen neuen fünfpoligen Motor mit Schwungmasse, welcher deutlich mehr Laufruhe und eine geringere Geräusentwicklung als bei den vorangegangenen Modellen dieser Baureihe hat. **NBM**

### ■ Minitrix Y/B-70 und UIC-Y Sitzwa- genset für „Orient-Express“

Im D 262/263 zwischen Bukarest und Paris fuhren in den 1980er-Jahren auch rumänische sowie ungarische Sitzwagen. Als erstes Wagenset für den „Orient-Express“ im Sommerfahrplan 1987 liefert Minitrix je einen Schnellzugwa-

gen der rumänischen CFR und der ungarischen MÁV im typischen Farbschema der 1980er-Jahre (Art.-Nr. 15371, 99,99 €). Der rumänische Wagen ist ein blauer B 20-50 der Bauart Y/B-70 aus Görlitzer-Produktion. Sein ungarisches Pendant ist ein älterer UIC-Y von Rába und trägt das azurblaue/achatsgrau Farbleid der MÁV. Die Modelle stammen aus bekannter Form, sind ansprechend detailliert und vorbildent-sprechend lackiert und bedruckt. Beim Y/B-70 fehlen nach wie vor die Aggregate der Zweikanal-Heizlüftung am Wagenboden. Der ungarische UIC-Y hat im Dach- und im Bodenbereich formbedingt einige Unterschiede zum Original. Die Inneneinrichtungen der Wagen sind einheitlich dunkelbraun eingefärbt. Sie verfügen über gute Laufeigenschaften. Eine NEM-Kurz-kupplungskulisse ist ebenfalls eingebaut. **HR**



**Fleischmann: ÖBB-Einheitstaschenwagen im Doppelsset**

Foto: (2): Radulescu

### ■ Fleischmann SNCB I6-Wagen Dreierset

Schon 2014 gab es bei Fleischmann ein Dreierset mit einem Wagen der 1. Klasse und zwei der 2. Klasse Typ I6 (Bauart Eurofima) der belgischen SNCB in der grau/blau/roten EuroCity-Lackierung (siehe NBM 3/14). Wiederum sind als Basis die maßstäblichen ex Roco Eurofima-Wagen



**Minitrix: die CFR Y/B-70 und MAV UIC-Y Sitzwagen aus dem „Orient-Express“-Set**

### **Fleischmann: Wieder aufgelegt wurden die belgischen SNCB I6 in einem Dreierset**





verwendet. Bei der im Vergleich zu 2014 rund fünf Euro billigeren Neuaufgabe (Art.-Nr. 814508, 113,90 €) wurde nicht nur die Betriebsnummer geändert. Diese Wagen tragen zudem nun Wagenordnungsummern und mehrfarbige Zuglaufschilder. Lackierung und Beschriftung wurden im UV-Digitaldruckverfahren angebracht, ein Farbmaster ist allerdings mit bloßen Augen kaum wahrnehmbar. Die Wagen verfügen nach wie vor über eine normgerechte Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht und haben gute Laufeigenschaften. **HR**



**Kato: Der RhB-Vollspeisewagen WR 3811 Gourmino in der dunkelblauen Lackierung des ACPE hat serienmäßig beleuchtete Tischlämpchen**

**Fleischmann: Farbvariante des Donnerbüchsen-Packwagens als DR Daai der Epoche IV**

■ **Kato 1:150 RhB WR 3811 „Gourmino“ ex-Mitropa Dr4ü 11**

Kato hat nun erstmalig ein RhB-Wagenmodell älteren Baumusters ausgeliefert, dessen Vorbild eine wechselvolle Geschichte hat. Die Mitropa übernahm ursprünglich die kulinarische Bewirtschaftung in einigen Schnellzügen und dem „Engadin Express“ der Rhätischen Bahn (1929-1949) sowie auf der Bernina Bahn (1928-1938). Dazu wurden fünf luxuriöse vierachsige Wagen zwischen 1928 bis 1930 gebaut und auch dunkelrot lackiert mit Mitropa-Anschrift. Darunter waren die drei Vollspeisewagen Dr4ü 10-12 für den RhB-Einsatz. Infolge der Liquidierung der Mitropa in der Schweiz im Jahre 1949 gelangten sie in das Eigentum der RhB und wurden noch Jahrzehnte weiter genutzt. Das

■ **Fleischmann ÖBB Einheitstaschenwagen-Doppelset mit Beladung**

In einem Set werden von Fleischmann zwei Einheitstaschenwagen T1 Bauart Sdggkms der ÖBB im typischen dunklen Mahagonibraun der späten 1980er-Jahre geliefert (Art.-Nr. 845377, 85,90 €). Die baugleichen Wagen sind unterschiedlich beladen, einmal mit einem 45' langen Wechselbehälter in Rot/Grau und zwei weißen 20' Containern der Rail Cargo Austria. Im Vergleich zu den älteren Versionen unter



der Marke Roco mit identischer Beladung und zum Teil sogar selben Betriebsnummern beim Wagen mit dem 45' Wechselbehälter sind die neuen im Digitaldruckverfahren dekoriert und verfügen nun über eine NEM-gemäße Kurzkupplungskulisse mit Normschacht. Die Rolleigenschaften sind einwandfrei. **HR**

■ **Fleischmann DR Daai Packwagen**

Ausgeliefert wurde aus der bekannten zweiachsigen „Donnerbüchsen“-Serie der Packwagen in DR-Version als Daai aus der Epoche IV (Art.-Nr. 866003, 28,90 €). Er ist in Halberstadt stationiert und hat ein Revisionsdatum mit dem Jahr 1974. **GS**



**NEUHEITEN 2020 – Jetzt lieferbar bei Ihrem Fachhändler**

**Vossloh G1700 BB / Am 843**

Vossloh G 1700 / Am843 Unter diesen internen Bezeichnungen stand 2001 eine völlig neue Diesellokgeneration bei Vossloh. Die Dieselloks sind in erster Linie im nationalen und internationalen Güterverkehr eingesetzt. Über 60 Maschinen gingen im Laufe der Jahre allein an die SBB Cargo als Am843. Die Vossloh GmbH Kiel ist hervorgegangen aus dem traditionsreichen Unternehmen Krupp - MaK. Die G 1700 Dieselloks sind bei zahlreichen Länder- und Privatbahnen im Einsatz.



H2948 MaK HLD77 SNCB

- Modelleigenschaften:
- Glockenanker Hochleistungsmotor
  - Stromaufnahme über alle Achsen
  - Schnittstelle NEM 662
  - Wechsellicht weiß/rot abschaltbar bzw. nach Schweizer Vorbild
  - Berücksichtigung aller Bauunterschiede im Detail



H2949 MaK HLD77 Linesas

**MF TRAIN Autotransportwagen TA 370**



MF33264 werkseitig ausverkauft

MF33266 TA 370 SBB / GOTh

MF33271 TA 370 SRB/Cobelfret

MF33272 werkseitig ausverkauft

MF33273 TA 370 SJ/Skandia

**Wolfgang Lemke GmbH**

Schallbruch 34a · D-42781 Haan · Tel. +49 2129 93690 · Fax +49 2129 52218 · info@lemkecollection.de · www.lemkecollection.de

■ Pi.R.A.T.A Models/Mehano

## Requalifizierte Schildkröte FS E444R



Links das originale Mehano-Modell, rechts die Neuauflage mit verfeinerter Front bei den Lampen

Zwanzig Jahre nach ihrer Indienststellung wurden die „Tartaruga“ (Schildkröte) genannten Paradeloks der FS E 444 zwischen 1989 und 1997 modernisiert. Markant waren die Änderungen im Frontbereich: Sie bekamen neue geräumigere Führerstände in ecki-

ger Bauform, die nun asbestfrei und klimatisiert sind. Die mechanischen und elektrischen Teile blieben grundsätzlich unverändert bis auf den Einbau einer elektronischen Vorsteuerung und den Ersatz den Motorgeneratoren durch statische Hilfsbetriebeumrichter.

### Das aktuelle Modell in der XMPR-1-Lackierung



Die nun grau/rot lackierten Loks (sowie nach 1995 bereits im neuen XMPR1-Schema in Pantone-Farben foliert) wurden als E444 R (R für riqualficata, deutsch requalifiziert) bezeichnet. Mit Einführung der XMPR-Farben verschwand die kleine Schildkröten-Grafik von den Seitenwänden. Später bekamen die Loks auch andere Farben wie zum Beispiel ESCI (grau/ grau/rot). Alle noch im Einsatz stehenden Loks sind derzeit in XMPR 2 (mit grünem Oberteil) foliert.

### Die Erstauflage von Mehano

2001 auf der Messe in Novegro vom Tibidabo-Gründer Gianfranco Bianco angekündigt, kamen die ersten Großserienmodelle der E444R gleichzeitig mit der E 424 im Jahr 2003 auf den Markt, zuerst allerdings nur in Italien. Die Modelle wurden beim slowenischen Hersteller Mehano konstruiert und in Fernost gefertigt. Es wurden drei Farbvarianten in der grau/roten Ursprungslackierung und XMPR 1 sowie 2 realisiert. Die baugleichen Loks wurden entweder unter der Marke Tibidabo oder Mehano in entsprechenden Verpackungen verkauft.

Die Modelle machen auf den ersten Blick durch gut umgesetzte Vorbildproportionen und Detaillierung einen positiven Eindruck. Die charakteristische, durch abgerundete Kanten geprägte Kopfform ist passend getroffen. Es wurde auf eine richtige Kasten- und Pufferbohlenhöhe geachtet. Somit passen sie gut zu maßstäblichen Reisezugwagen wie zum Beispiel von Roco/Fleischmann oder Pi.R.A.T.A. Models. Die Pufferbohle mit etwas zu flachen Puffern war nicht überdurchschnittlich detailliert, es liegen jedoch zwei geschlossene Frontschürzen bei, die nach Abbau der Kupplungen angesetzt werden können.

Die E444R im älteren Grau/Rot von Pi.R.A.T.A. Models trägt noch das Schildkröten-Motiv am Führerstand

Kato-Modell (Art.-Nr. 5280/7074054, 49,99 €) ist der 1929 gebaute WR 3811 in seinem modernisierten Zustand in dunkelblauer Lackierung mit „Festina Lente“-Logo des Alpine Classic Pullman Express ACPE (Salonwagen) mit goldenen Zierstreifen. Er hat ein Revisionsdatum von 2006 und auch das seinerzeitige Betriebsübernahmedatum vom 1.2.1929 vermerkt.

Die im Lauf der Zeit erfolgten Umbaumaßnahmen zeigen sich unter anderem in der Verlängerung des Küchenbereiches durch Wegfall eines Einstiegsvorraums, neue SWS-Drehgestelle, modernere Technik mit entsprechenden Apparatekästen am Wagen-

boden, geänderte Lüfteranordnung auf dem Dach und getönte Fenster mit schmalen klappbaren Oberscheiben. Das Kato-Modell im japanischen N-Maßstab 1:150 ist wie gewohnt sauber detailliert mit an-

den Drehgestellen befestigten Klauenkupplungen. Die Tische haben von unten beleuchtete Lämpchenattrappen. Die Stromabnahme erfolgt über Achslagerbleche von allen Rädern. Zum Austausch

liegen eingezogene Faltenbälge und Schaku-artige Köpfe bei. Der Dachlichtleiter ist ebenfalls in der Schachtel enthalten. Die brillante Lackierung ist sauber deckend und fein. Die reichhaltigen Anschriften sind nicht immer lupenrein lesbar. GS

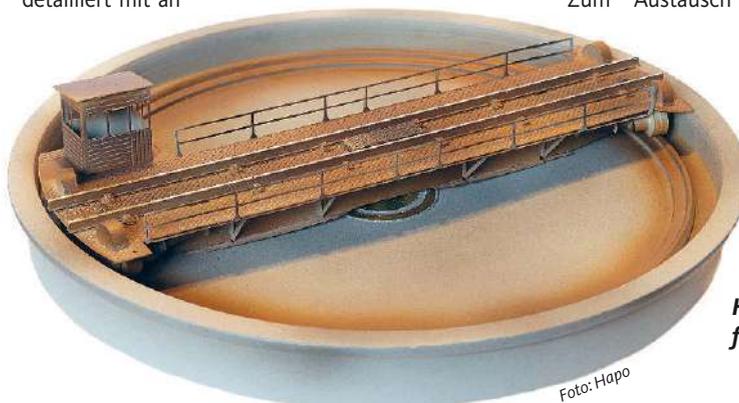


Foto: Hapo

### ■ Hapo 23 m-Drehscheibe

Der langjährige Kleinserienspezialist für Dreh- und Segmentscheiben Hapo hat seine 23 Meter-Scheibe un-

**Hapo bietet seine 23-m-Drehscheibe für Normalspur überarbeitet an**

**Die breiten Zahnräder der Radsätze liegen beim alten wie neuen Modell offen**

Die Kastendetailierung war zeitgemäß. Handläufe, Griffstangen, Regenrinnen und Lüftergitter sind erhaben dargestellt und wirken sehr plastisch. Die Front- und Seitenfenster sind eingesetzt, stehen aber relativ weit von der Seitenwand beziehungsweise deren Gummidichtungen zurück. Die Drehgestellblenden sind plastisch graviert, wirken wegen ihres POM-Kunststoffs eher glänzend. Die Stromabnehmer waren passende Standardbauteile.

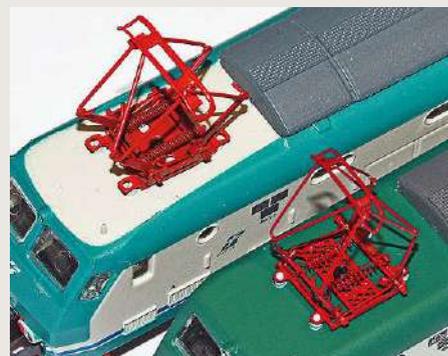
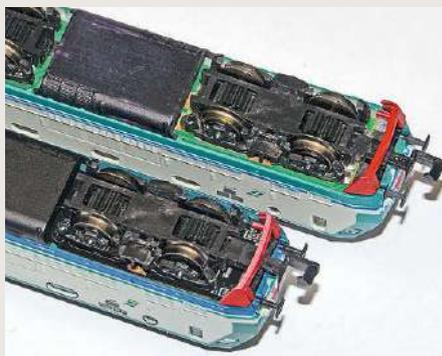
**Technik der Mehano-E444R**

Technisch ist die E444R klassisch und solide konstruiert. Ein mittig im Rahmen befestigter Motor treibt alle Räder an. Es sind zwei großzügig bemessene Schwungmassen mit angegossenen Schnecken vorhanden. Die Kraftübertragung erfolgt durch Kunststoff-Zahnräder, deren unterste Reihe im Drehgestell ist ungeschützt von unten sichtbar. Je ein äußeres Rad per Drehgestell trägt einen Gummihafreifen. Die Mehano-E444R lassen sich auch im Analogmodus sehr sanft anfahren und fein regeln. Die Zugkraft ist für eine moderne vierachsige Elektrolok gut.

Die NEM 651-Schnittstelle ist zwischen den Drehgestellen angeordnet und wird durch die leicht abnehmbare Bodenwanne kaschiert. Die fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung erfolgt mittels unzureichend abgeschirmten Glühbirnen – bei höheren Geschwindigkeiten erstrahlen die gesamten Führerstände. Es ist zwar keine Kurzkuppelungskinematik eingebaut, dafür aber Normschächte am jeden Drehgestell.

**Pi.R.A.T.A. Models Neuauflage**

Nachdem die Mehano-Loks fast 15 Jahre nicht mehr verfügbar waren, gab Pi.R.A.T.A. Models eine neue, optisch und technisch überarbeitete Auflage in Auftrag. Die ersten vier Farb- und Betriebsnummernvarianten wurden im Früh-



**Die Neuauflage rechts hat deutlich feinere Stromabnehmer**

sommer 2020 ausgeliefert. Die Modelle sind auch in Deutschland über Lemke Collection lieferbar. Verfügbar sind die E 444.046 (Art.-Nr. LC1201) und E 444.103 (Art.-Nr. LC1202) im klassischen grau/roten Farbschema sowie die E 444.110 (Art.-Nr. LC1203) in XMPR 1 und E 444.005 (Art.-Nr. LC1204) in XMPR 1-Prototyplackierung mit invertierten Farben.

Die „klassischen“, analogen Loks kosten 184,90 Euro, die in XMPR 1-Farben 179,00 Euro. Neben einer deutlich feineren Lackierung und Bedruckung in korrekten Farben befindet sich die größte optische Änderung gegenüber der ersten Serie auf dem Dach. Die etwas in die Jahre gekommenen Stromabnehmer sind durch eine Neukonstruktion aus fein geätzten Teilen ersetzt. Dadurch wirken die Lokomotiven insgesamt deutlich feiner.

Auch technisch gibt es Verbesserungen: Die sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651 wurde zwar beibehalten, die oben erwähnten

Glühbirnen sind durch eine LED-Spitzenbeleuchtung mit Wechsel 3 x weiß/2 x rot ersetzt. Diese leuchtet im Analogmodus sehr hell auch bei niedrigeren Spannungen. Das rote Licht der Zugschlussbeleuchtung kommt korrekt aus den innen liegenden Leuchtkörpern.

Es ist erfreulich, dass wieder eine italienische Schnellzuglok in Großserie und verbesserter Ausführung auf dem Markt erhältlich ist. Weitere Farbvariante wie ESCI oder die aktuelle XMPR 2 werden hoffentlich folgen. Durch die Modellpflege ist die E444R an das heutige Niveau zum Teil angepasst. Eine modernere Digitalschnittstelle und die Möglichkeit, das Zugschlussignal auszuschalten, wären das „Tüpfelchen auf dem i“ gewesen. Außerdem möchte man endlich die blau/grauen Ursprungsvarianten erwarten dürfen, die es vor langer Zeit mal bei Rivarossi und Lima gab. *HR*



**Das Unterteil der aktuellen Auflage mit den beidseitigen Schwungmassen an den Wellen**

Fotos (6): Radulescu

längst überarbeitet. Sie weist jetzt eine neue Grube auf, und die Drehbühne ist leicht auf 14,8 Zentimeter verlängert. Das Fertigmodell ist ohne

Antrieb für 259,00 Euro und mit Motor für 301,00 Euro erhältlich. *GS*



**Spur-N-Teile.de: Signalspannwerk für Drahtzug-Stellwerke als farbiges Fertigmodell**

**Spur-N-Teile.de Signalspannwerk**

Im neuen Sortiment an feinen Ausschmückungsdetails von Spur-N-Teile.de aus München ist unter anderem ein Signalspannwerk mit den Abmessungen 20 x 4,5 x 16 mm (Art.-Nr. SNT\_3033, 7,07 €) im Angebot. Das Kunststoff-Modell aus 3D-Druck ist in Grün mit schwarzem Gewicht gehalten und wird einbaufertig geliefert. *GS*

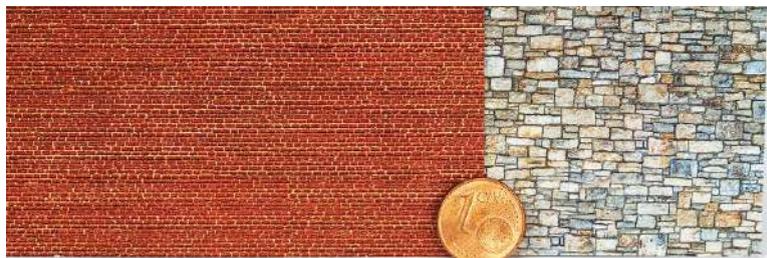
**Wiking Mercedes Benz NG Hinterkipper-Sattelzug**

Als Farbvariante in Wasserblau ist der MB NG Hinterkippersattelzug (Art.-Nr. 094806, 8,76 €) wieder aufgelegt worden. Die Mulde ohne Hydraulik-

Nachbildung ist kippar und hält auf Klemmsitz in der gewünschten Position. Die Räder sind lediglich am Rahmen als Attrappen angespritzt. *GS*

**Wiking: MB NG Hinterkipper-Sattelzug**

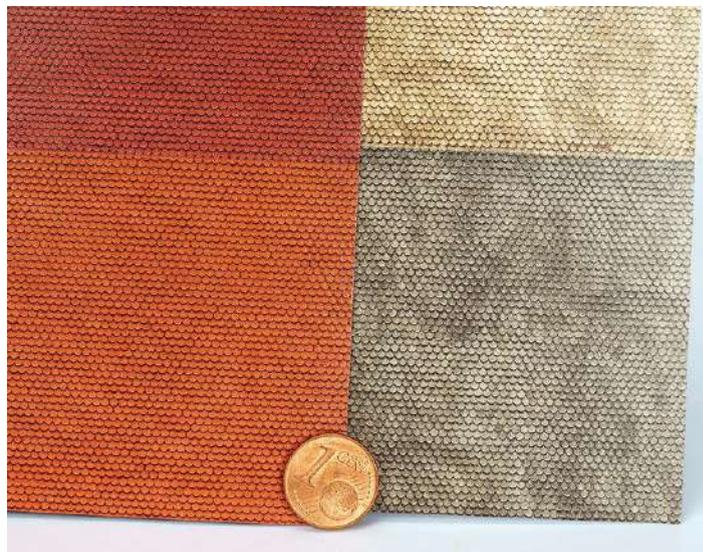




**Noch:** Klinkerwand und Bruchsteinmauer aus 3D-Kartons



**Noch:** ein Altstadt-Straßenpflaster aus mehrfarbig bedrucktem 3D-Karton mit entsprechender feiner Prägung und Colorierung



**Noch:** Die Biberschwanz-Eindeckungen aus geprägten und bedruckten 3D-Kartons werden in vier Farbtönen paarweise angeboten



**Modellbahn Union: Mercedes-Benz-Schwerlastzugmaschine**

■ **Noch**

**Biegbare Mauer-, Dach- und Straßenpflasterplatten aus geprägtem 3D-Karton**

Neu ist das Sortiment aus biegbarem, geprägtem Karton mit feinen Strukturen und mehrfarbigen bildartigen Aufdrucken. Die Platten haben eine Stärke von 0,5 Millimetern. Die drei Abbildungen oben auf dieser Seite zeigen die Biberschwanzplatte in Hell- und Dunkelrot aus Ziegelmaterial (Art.-Nr. 56970), eine Schindelplatte in zwei Grautönen (Art.-Nr. 56971), eine bunte Bruchstein-Mauerplatte (Art.-Nr. 56940), eine feine rote Klinkermauerplatte (Art.-Nr. 56910) und ein Altstadt-pflaster (Art.-Nr. 56981) zum Preis von je 1,79 Euro. Die 250 x 125 mm großen

Fotos (3): MU

Platten mit rückseitig aufgedrucktem Millimeterraster sowie ein- und zweigleisigem Tunnelportalprofilen lassen sich mit dem Messer schneiden und einfach verkleben. GS

■ **Modellbahn Union**

**Vier- und sechsachsige Scheuerle Tieflader mit Mercedes-Benz-Zugmaschine**

Das Sortiment an Spezial-Straßenfahrzeugen wird bei Modellbahn Union erweitert durch den vierachsigen Tieflader (MU\_N-S00044, 27,99 €) und den sechsachsigen Tiefbettanhänger T 5066S (Art.-Nr. MU\_N-S00042, 29,99 €) von Scheuerle. Dazu passend erhältlich ist die Mercedes Schwerlastzugmaschine NAW 3544 (Art.-Nr. MU\_N-S00043, 25,99 €). Die unlackierten Bausätze sind im 3D-Druckverfahren hergestellt und haben schwarze Echtkummireifen. GS



**Modellbahn Union: vierachsiger Tieflader (oben) und sechsachsiger Tiefbettanhänger T von Scheuerle**

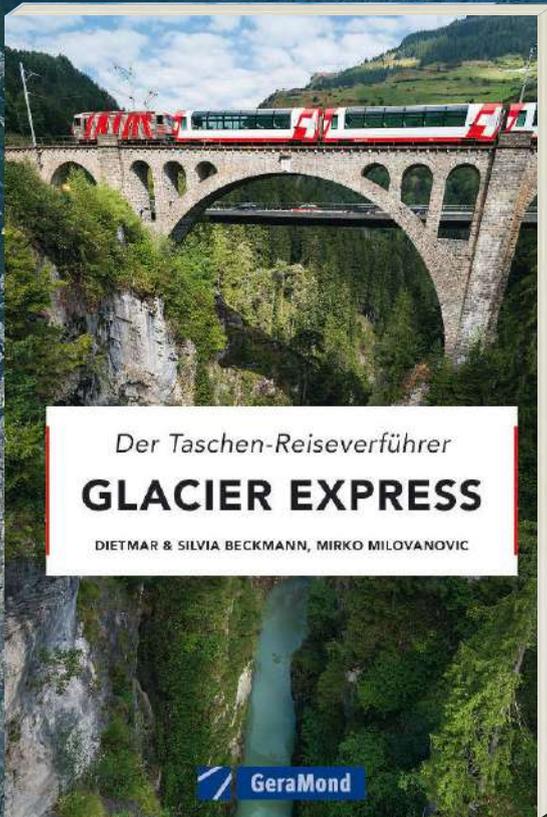


■ **N-tram**

**Zubehör jetzt bei Spur-N-Teile.de im Sortiment**

Die Münchner Firma Spur-N-Teile.de ([www.spur-n-teile.de](http://www.spur-n-teile.de)) hat von N-tram das gesamte Zubehörprogramm inklusive der Schwellen- und Straßenbahngleise übernommen. N-tram konzentriert sich nunmehr ausschließlich auf die Entwicklung und Fertigung feinsten Kleinserienmodelle. Der Vertrieb dieser Modelle verbleibt weiterhin bei N-tram ([www.ntram.de](http://www.ntram.de)).

# Durch die GLETSCHER-ALPEN per BAHN



Ein Reiseführer für die Schienenreise selbst und die Entdeckungen neben den Gleisen

**NEU**

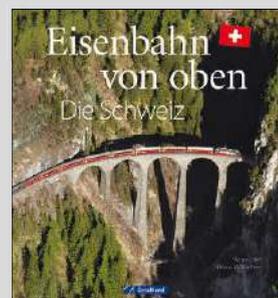
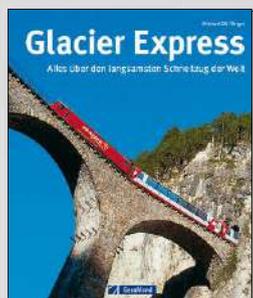
160 Seiten · ca. 170 Abb.  
ISBN 978-3-95613-074-8  
€ (D) 14,99

**e**

Zwischen Zermatt und St. Moritz windet sich der Glacier Express durch eine spektakuläre Landschaft. Aber was erlebt man denn wirklich im langsamsten Schnellzug der Welt? Eine Bilderzugreise durch schroffe Felsen, enge Schluchten, über 291 Viadukte und durch 91 Tunnel, über einsame Hochebenen und an urigen Bergdörfern vorbei. Entdecken Sie die Schweiz entlang einer der schönsten Bahnstrecken der Welt – mit dem Taschen-Reiseführer für unterwegs.



**e** Auch als eBook erhältlich.



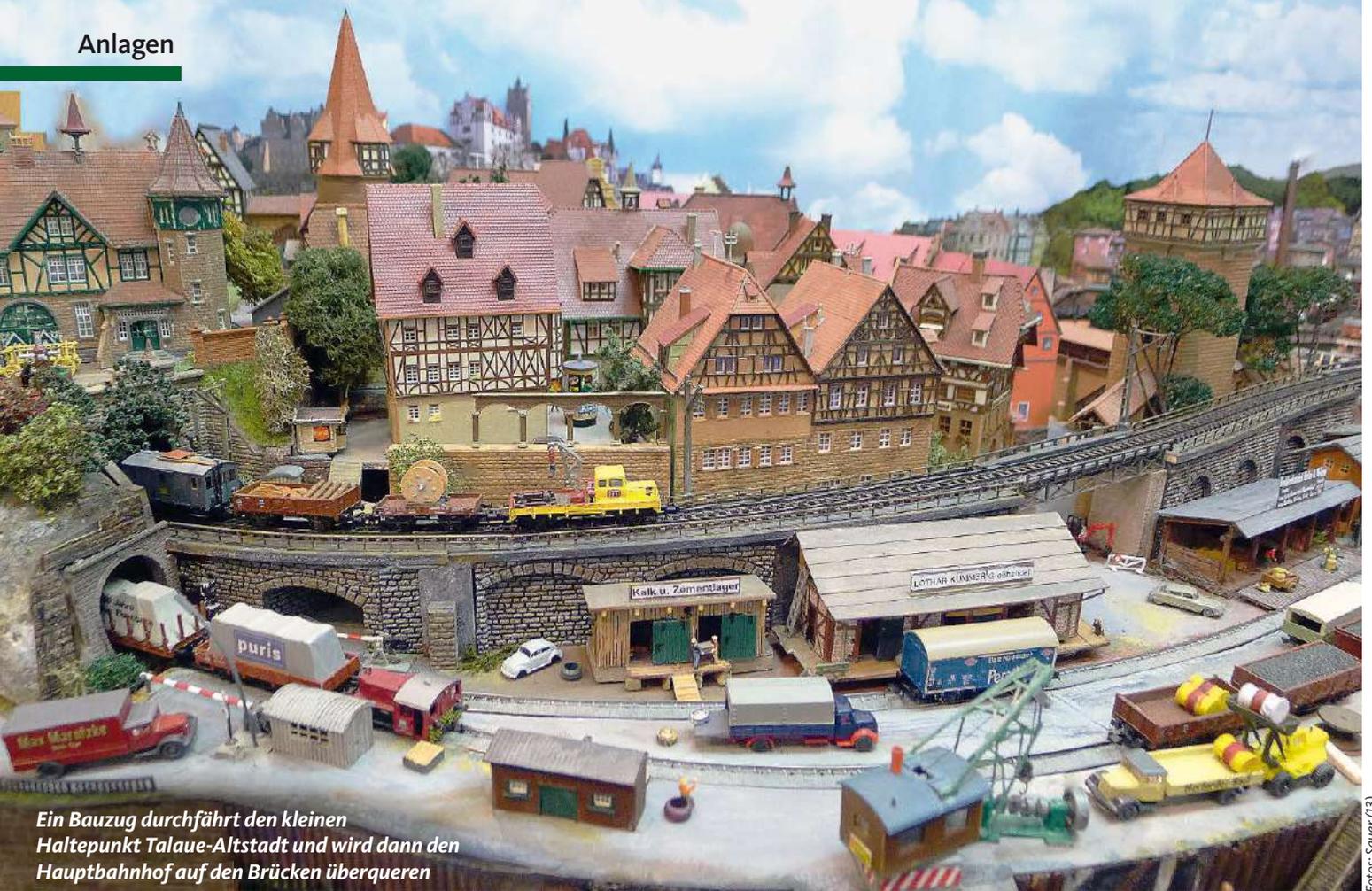
Weitere Eisenbahntitel finden Sie unter [WWW.GERAMOND.DE](http://WWW.GERAMOND.DE)



JETZT IN IHRER BÜCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**GeraMond**

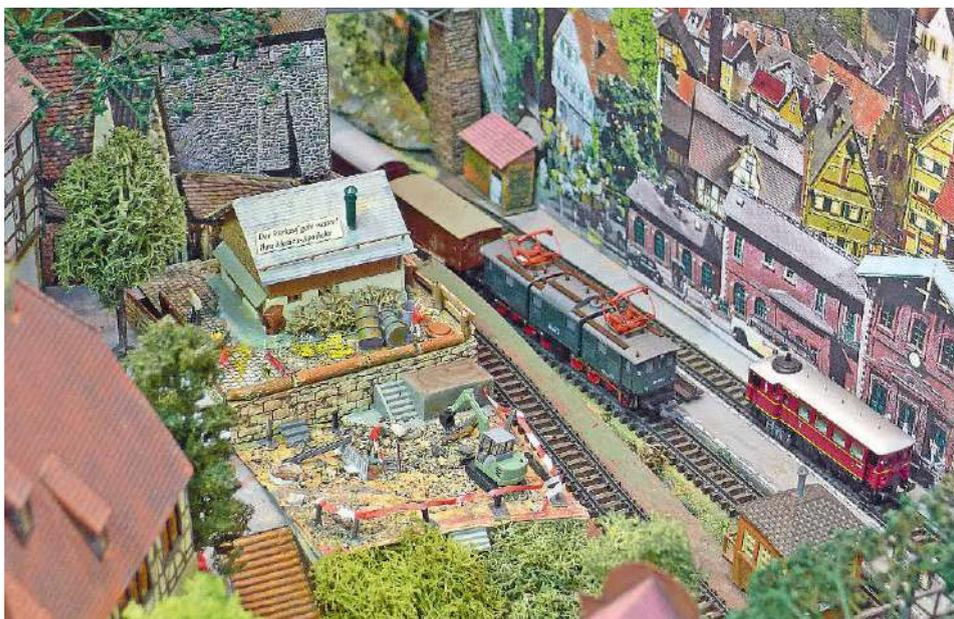


Ein Bauzug durchfährt den kleinen Haltepunkt Talaue-Altstadt und wird dann den Hauptbahnhof auf den Brücken überqueren

Fotos: Sauer (13)

- Historische Stadtandeutung auf engem Raum darstellen

## Gassen und Winkel in „Talaue am See“



Zwischen Altstadt und Hintergrundkulisse liegt der Haltepunkt Talaue-Stadt der Seeuferlinie. Davor steigt die Strecke Richtung Alpen an, die zunächst die Altstadt umrundet. Das alte Haus einer Apotheke wurde abgerissen. Ein Behelfsverkauf findet im kleinen Gebäude daneben statt

Für größere Bahnhöfe braucht man meist auch ein glaubwürdiges städtisch geprägtes Umfeld. Allerdings konkurriert dessen Bauflächenausdehnung mit dem betrieblich unverzichtbaren Platzbedarf für die Gleisanlagen. Wir zeigen im zweiten Teil des Anlagenberichts von Rolf Sauer, mit welchen Tricks man sich behelfen kann, Stadt und Bahn miteinander in Einklang zu bringen

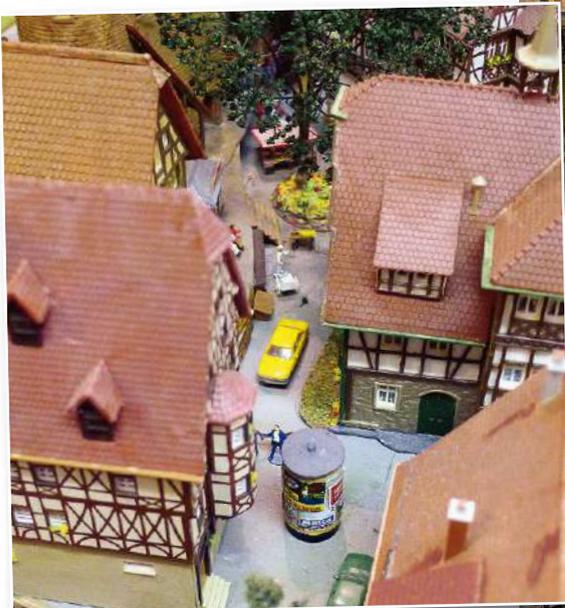
Schon allein Bahnhofsvorplätze benötigen recht viel Fläche mit Parkplätzen und Haltestellen für Busse oder vielleicht auch Straßenbahnen – von breiten Einkaufsstraßen einmal ganz abgesehen. Vielfach behilft man sich damit, das Empfangsgebäude an den Außenrand der Anlage zu platzieren. Die eigentliche Stadt liegt dann angenommenermaßen außerhalb der Anlage. Städtische Atmosphäre kann man damit aber nicht eindrücklich darstellen. Im Falle von Talaue funktioniert dieses Konzept allerdings nicht, da sich – wie bereits im *N-Bahn Magazin* 4/20 dargelegt – im Standortbereich des Betrachters, also im Anlageninnenraum der fiktive große See befindet, um den die Strecken führen. Der Mittelteil der Anlage mit dem Hauptbahnhof ist mit dessen Gleisen und dem Bahnbetriebswerk belegt. Gebäude zwischen

## Zur fiktiven Stadtgeschichte Raubritter und Grafen

Im frühen Mittelalter war hier der optimale Platz für eine Raubritterburg, von der aus die Seeenge kontrolliert werden konnte, und die selbst durch ihre Insel- und Höhenlage gut geschützt war. In der Gotik und Renaissance hatte sich auf der Burg ein friedliches Grafengeschlecht angesiedelt. Im Schutz ihrer nun feudalen Buranlage entwickelte sich auf dem abfallenden östlichen Berghang zum Kanal hin ein Städtchen, die heutige Altstadt von Talau. Unter gräflichem Einfluss entstanden hier neben herrlichen Fachwerkhäusern auch erste Häuser im Renaissancestil und andere stattliche Gebäude. In der Folgezeit entschlossen sich die Grafen, auf dem höchsten Punkt der Insel, nördlich der alten Buranlage, eine ausgedehnte, repräsentative neue Burg- und Schlossanlage zu errichten. Dieses neue Schloss im Renaissancestil mit schon barocken Elementen wurde im Lauf der Zeiten immer umfangreicher und bildet die imposante, dominierende Kulisse der heutigen Stadt. Im Lauf des späten 19. Jahrhunderts und stark gefördert durch den Eisenbahnbau siedelte sich weitere Industrie in Talau an. Sie war der Auslöser eines beachtlichen Stadtwachstums. So entstand östlich des Industriehafens das neue bürgerliche Gründerzeit-Stadtviertel, auf der daran anschließenden Stadtfläche dagegen die ausgedehnte Industrie- und Arbeitervorstadt, sodass das Zentrum der heutigen Stadt in der Ebene, der ehemaligen Aue, liegt. RS



Regen Zuspruch hat der Lebensmittelmarkt neben dem mit Blumen geschmückten Brunnen



Blicke von oben auf den Marktplatz, der sich je nach Perspektive unterschiedlich erschließt



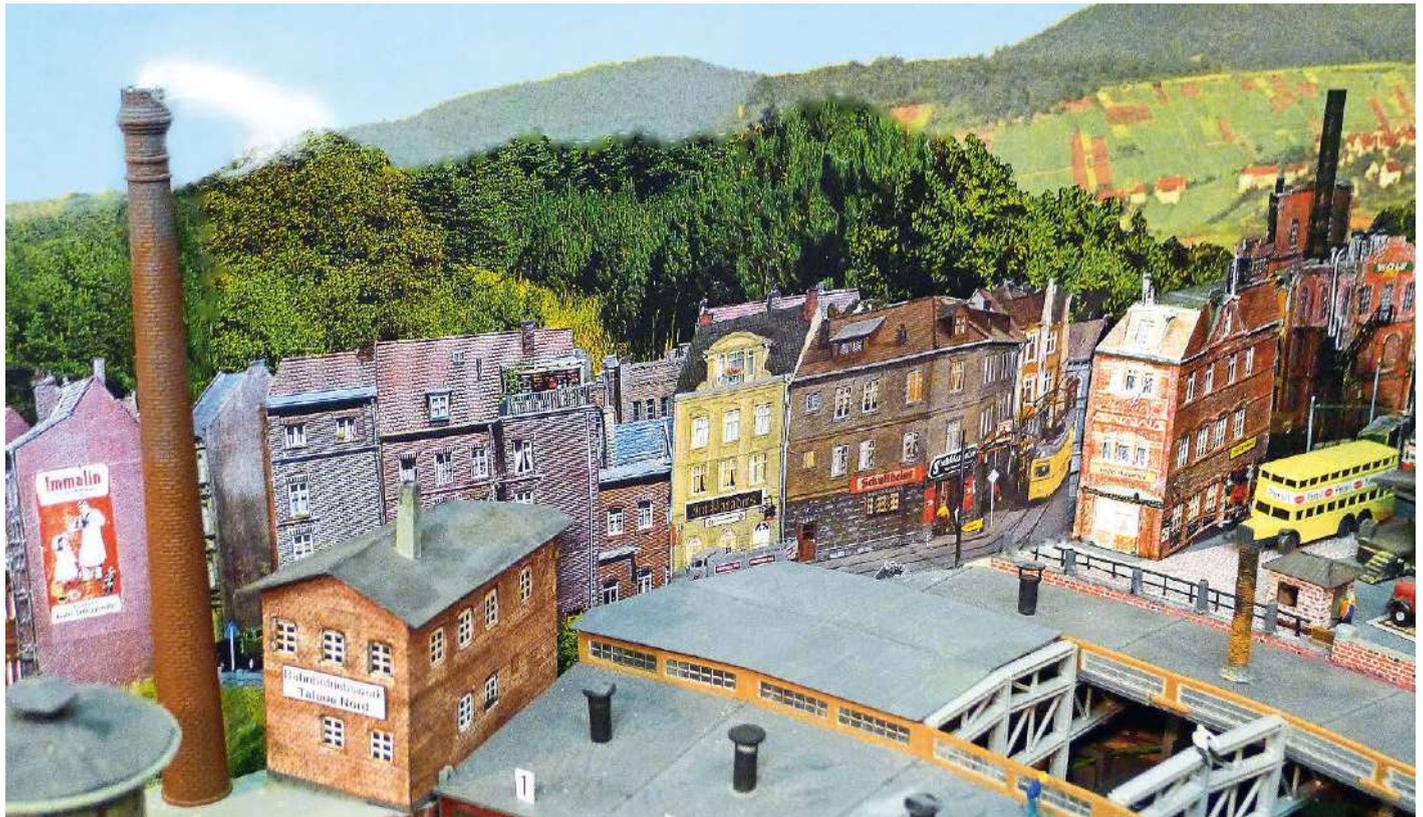
**Die Kulissenmotive:** Blick von der linken Seite über die Altstadt auf die erhöht angeordneten Renaissance-Schlossanlagen. In der Mitte liegt das Gründerzeitviertel mit Geschäftsstraße entlang des Kanals zum Innenhafen. Daran schließt sich rechts das Arbeiterviertel an

Bahnhof und hinteren Anlagenrand zu drängen, ist weder vom Platz noch von der landschaftlichen Optik her ein gut praktikables Unterfangen.

**Die Kombination aus Gebäuden und Bildern schafft Atmosphäre**

Die Lösung ist eine Mischung aus einem realen Stadtteil und einer Andeutung des weiteren größeren Stadtumfeldes der Bahnanlagen durch Hintergrundbilder. Auf der Suche nach einem hinreichend großen, geeigneten Platz für den dreidimensionalen Stadtbereich bietet sich hier die Fläche innerhalb der Wendekurve der sogenannten Alpenrampe West oberhalb des Hafenkais an. Sie resultiert zwangsläufig aus der Streckenführung. Da diese ansteigend ist, entsteht zudem eine hügelige Geländeform. Ein kurzer Tunnel auf der linken Seite tarnt ein wenig die Linienführung und bildet landschaftlich gesehen einen Abschluss der städtischen Bebauung.

**H0-Gebäudebilder schaffen Quartierumfeld mit Tiefenwirkung**



**E**in Blick über das Bahnbetriebswerk hinweg auf den Bereich der Arbeiter-Vorstadt. Dieses Stadtgebiet ist wesentlich nur durch die Kulisse atmosphärisch dargestellt. Dreidimensional sind also nur die wenigsten Bauten wie jene des Bw und der Fabrik am Haltepunkt (rechts außerhalb des Bildes). Die Häuser der dahinter liegenden Straßenzeile bestehen aus Bildcollagen. Sie erscheinen durchaus bekannt, denn sie sind Fotos von

Modellgebäuden, hier allerdings aus den H0-Sortimenten und passend zum Maßstab 1:160 verkleinert wiedergegeben. Der Trick, Modellgebäudefotos zu verwenden, ist durchaus sinnvoll, da man so einen einheitlichen Darstellungscharakter der Häuser in zwei wie drei Dimensionen wahren kann. Die Kulissenbilder sind auf eine Ansicht nur von links ausgerichtet, was besonders bei der Straßenherausführung wichtig ist.



*Der Platz vor dem Stadttor: Die unterschiedlichen Maßproportionen der Modellsortimente sind hier deutlich, so rechts das stattliche Haus, das vom Bahnhof Schwarzburg stammt*



*Das rechte Bild oben zeigt eine abschüssige Gasse aufgrund der abgestuften Bebauung*

Welche Art von Gebäuden kommen infrage? Die unebene Fläche und bogenförmige Eingrenzung durch die Bahn lassen Straßen mit modernerer Architektur oder Gründerzeitbauten kaum sinnvoll erscheinen. Alternativ möglich wäre ein großes einzeln stehendes Haus (Kloster, Burg, Hotel, Einkaufszentrum oder ähnliches), vielleicht auch eine aufgelockerte Wohnsiedlung mit niedrigen Bauten.

### Ein historischer Stadtteil im Fachwerkstil ist die Lösung

Eine kleinteilige Bebauung mit städtischer Prägung ist dennoch möglich mit Fachwerk-Gebäuden. Sie sind in ihren Grundflächen bescheiden und erlauben eine durchaus vorbildorientierte, dicht gedrängte und verwinkelte Aufstellung entlang schmaler Gassen und um kleine oder größere Plätze und Innenhöfe. Die Überreste alter Stadtmauern sind hier ebenfalls sehr willkommen, denn sie liefern eine überzeugende Eingrenzung der Bebauung und lenken von der gleisplanbedingten Einschnürung durch die Bahnstrecke ab.

### » Die Reste der Wehrmauer grenzen harmonisch den alten Ortsteil und die Bahnlinie voneinander ab

Es sieht so aus, als ob die Bahn um den Stadtteil mit seinen historischen Wehranlagen herumgeführt werden muss – und nicht, dass die Stadt in den Modellbahnkreis hineingebaut worden ist.

Die einschlägigen Häuser von Faller, kibri und Vollmer sind noch mit Papiermodellen von Schreiber ergänzt. Obwohl es etwas aufwendig zu bauen ist, hat das hügelige Gelände hier noch einen weiteren Vorteil. Wenn man Gebäudemodelle mit unterschiedlichen Maßstabsproportionen kombinie-



*Auf dem Stumpf des Wehrgangs findet in luftiger Höhe ab und an ein folkloristisches Konzert statt*

*Die Seitenansicht von Hohenstein mit seinen ländlicheren Häusern. Auch hier sind einige Gebäude terrassenartig am Hang aufgestellt*



*Die Ortsbebauung von Hohenstein trennt einerseits optisch den Bahnhof (rechts) von der hinteren Bahnlinie und ihrer Station Oberdorf. Andererseits verbindet sie diese beiden auch szenisch durch die Straßenführung miteinander*



ren muss, lassen sich durch die verschiedenen Geländestufen deren ansonsten vielleicht störende Höhendifferenzen durch Platzierung der kleineren Gebäude nach oben optisch etwas auffangen. Dazu können noch Bäume dazwischen distanzierend wirken. Zwangsläufig ergeben sich auch noch interessante Details mit möglichen Stiegen zwischen den Straßenebenen.

Die jüngeren Stadtviertel sind hingegen als Kulissenbilder nur angedeutet. Sie konkurrieren so thematisch nicht mit dem vorderen ausgestalteten Quartier. Dafür lässt sich mit ihnen noch mehr Abwechslung bei der Anlagenbetrachtung und vor allem auch räumliche Tiefenwirkung erzielen. Ihre Bildgeometrie ist dabei weitgehend auf den Perspektivstandpunkt vom zentralen Stellpult aus angelegt.

GS

***Die Gebäude von Hohenstein sind etwas locker, ländlicher aufgestellt. Auch die hier außen liegenden Rückfassaden der Gebäude bieten sich für belebte Detailszenen besonders an***

# Das kleine Magazin über die große Bahn



Jeden  
Monat neu  
am Kiosk

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter  
[www.lok-magazin.de/abo](http://www.lok-magazin.de/abo)



■ Landschaftsanlage in Anlehnung an die Wriezener Bahn

# Erinnerungen an Tiefensee

Ein Gleisplan allein sagt noch nicht alles über eine Anlage aus, man muss auch die Motive und Details mit ihrem dahinter stehenden Konzept betrachten. So offenbart sich ein einfaches Oval um eine Nebenbahn-Station bei näherem Hinsehen nicht etwa als Kinderspielanlage, sondern es führt Impressionen vergangener Eisenbahnzeiten zu einem Stimmungsbild zusammen. Für sein Projekt wählte Gaston Lemmé in Brandenburg gelegene Vorbilder aus



In der Vergangenheit war es schon immer mein Wunsch gewesen, in Anlehnung an die Realität eine Modellbahnanlage mit ländlichem Charakter zu erstellen. Als Kind und später Erwachsener galt dabei einer Strecke meine große Zuneigung. Es handelt sich um die Wriezener Bahn. Sie beginnt in Berlin und führte ursprünglich über Wrie-

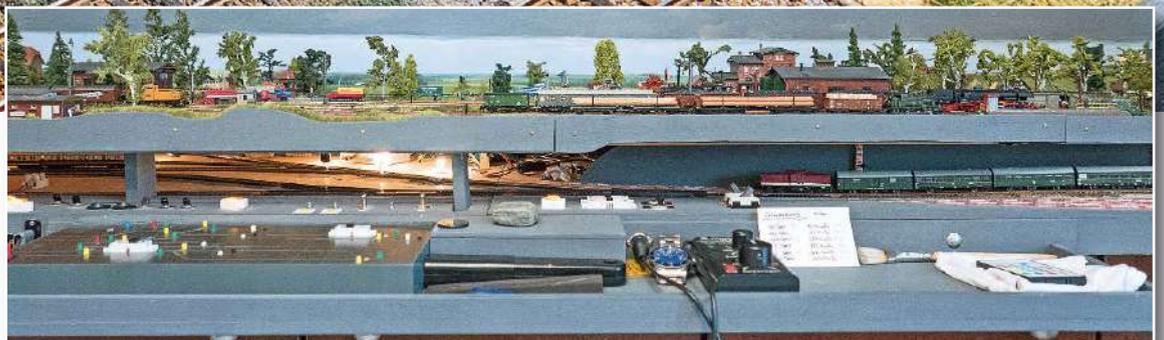
zen und die Oder bis in das heutige Polen zum Bahnhof Jädickendorf (siehe auch [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Berlin%E2%80%93Wriezen](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Berlin%E2%80%93Wriezen)). Meine Ausflüge gingen meist bis nach Tiefensee und dort zum landschaftlich sehr attraktiven Gamengrund mit diversen Badeseen. Leider wurde die Strecke systematisch in den 1990er-Jah-

ren stillgelegt, und es existiert nur noch ein Reststück bis zum Bahnhof Werneuchen. Tiefensee wird seit Ende 2006 nicht mehr bedient. Dafür gibt es dort eine touristische Draisinenbahn ([www.draisinenbahn.de/index.php?id=102](http://www.draisinenbahn.de/index.php?id=102)) und ein Museumsbahnprojekt ([www.mev-sternebeck.de/mev.htm](http://www.mev-sternebeck.de/mev.htm)). Die Bahnhofsgebäude von

Die Ebene 0 der Anlage mit dem in der Mitte gelegenen Bahnhof Tiefensee. Hinten etwas tiefer verborgen zweigt die Strecke zum Schattenbahnhof ab. Lokschuppen samt Bekohlung sind auf einer herausnehmbaren Platte gebaut, die eine Zugriffsöffnung des Schattenbahnhofs abdeckt



Links befinden sich die beleuchteten Abstellgleise und die Wendeschleife des Schattenbahnhofs. Rechts ist seine Zufahrtrampe zu sehen, auf der ein Zug mit Reko-Wagen herunterfährt



*Die kreisförmige Anlage ist unter einer Dachschräge aufgebaut, sodass der Hintergrundhimmel nach vorne über die Anlage gezogen ist. Der Schattenbahnhofsbereich unter der Landschaftsebene ist von vorne zugänglich – auch das Bw-Schild ist abklappbar*



Schulzendorf, Leuenberg und Sternebeck werden inzwischen für private Nutzungen hergerichtet.

**Passende Gebäudebausätze gaben den Anstoß zum Anlagenbau**

Interessant für mich als Modellbauer und impulsgebend waren die seit einigen Jahren erhältlichen preußischen Gebäudemodelle von Auhagen (zum Beispiel der Bahnhof Krakow), die gerade auch für diese Strecke genutzt werden können, ferner der kleine Wasserturm vom Bahnhof Sternebeck. Die-

ser liegt ebenfalls an der Wriezener Bahn nur zwei Stationen von Tiefensee entfernt.

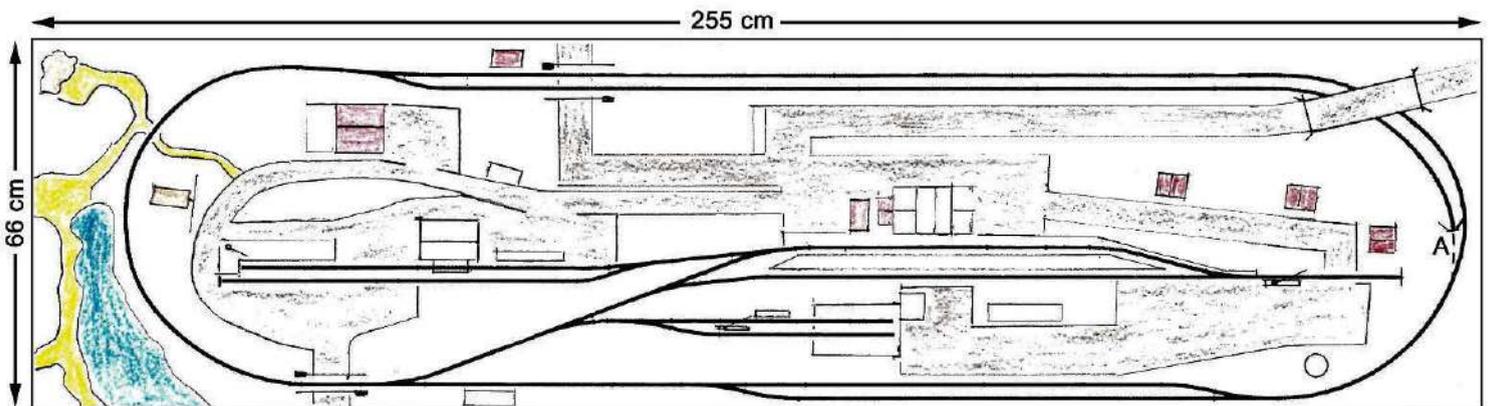
**Zur Modellbahnanlage und ihren Vorbildmotiven**

Berücksichtigt wurden etliche Details der Originalschauplätze, ohne dabei aber auf einen möglichst abwechslungsreichen Betrieb zu verzichten. Einige Fotos im Kasten auf der rechten Seite veranschaulichen die Anlehnung an die Originalschauplätze. So wurden neben den Modellen auch

Schriftzüge, Hinweistafeln und ebenso landstypische Merkmale – schwerpunktmäßig zwischen Tiefensee und Wriezen – aufgegriffen.

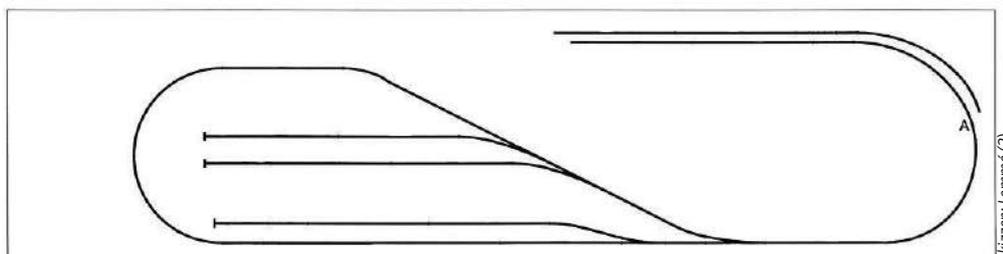
**Der Gleisplan**

Abweichend zum Original wurde der Bahnhof auf der Modellbahn als Endstation ausgebildet. Es gibt ferner ein kleines Bahnbetriebswerk mit zweiständigem Lokschuppen, einer Diesellok-Tankstelle, mehreren Wasserkränen sowie eine Güterabfertigung. Der Endbahnhof kann umfahren werden.



*Die Ebene 0 der Anlage mit dem in der Mitte gelegenen Bahnhof Tiefensee. Hinten zweigt die Strecke zum Schattenbahnhof (A) ab*

*Die Kehrschleife des Schattenbahnhofs mit den drei abgehenden Abstellgleisen*



Skizzen: Lemme (2)

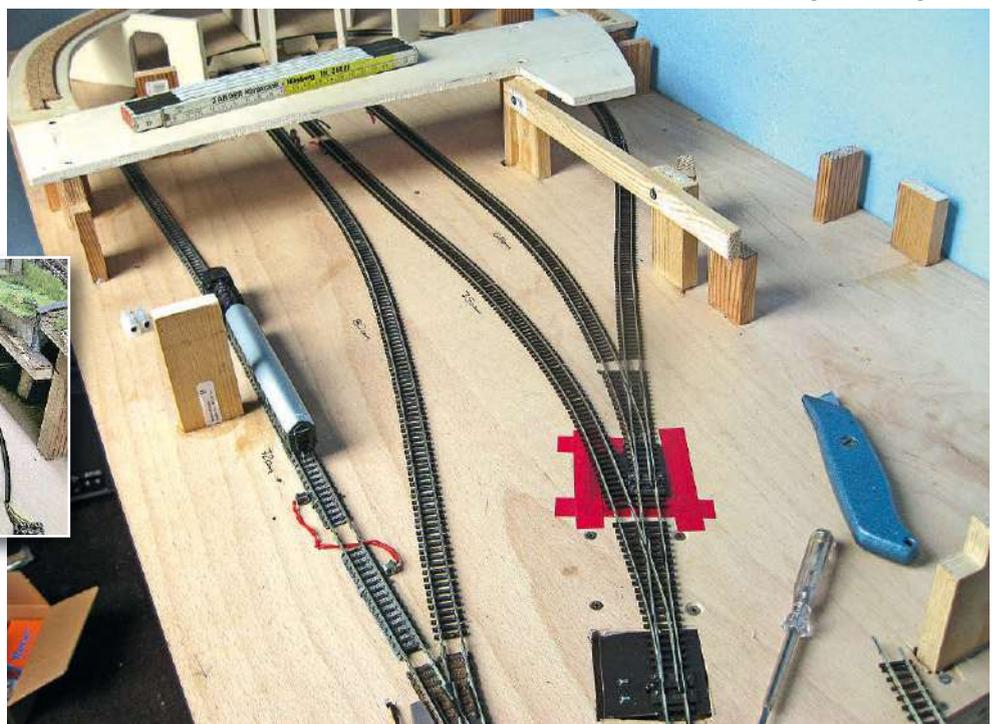
## Der Bau des Schattenbahnhofs



Unter dem Gelände gibt es hinter der Laderampe eine Öffnung zum beleuchteten Schattenbahnhof

Die aus drei Segmenten gebildete Anlage im fortgeschrittenen Rohbau: Vorne unten liegt im Einschnitt die Tunneleinfahrt zum Schattenbahnhof. Die hintere Strecke ist gegenüber der Bahnhofs ebene abgesenkt, sodass die einfache Kreisform erst bei Aufsicht über die Anlage vollständig erkennbar wird. Die Platte mit dem Lokschuppen ist probeweise eingesetzt

Der Schattenbahnhof im Rohbau auf dem linken Anlagensegment mit den Stützen für die obere Anlagenplatte und ihre Trassen. Es sind sowohl Weichen von Fleischmann als auch Peco zwischen den Flexgleisen eingebaut



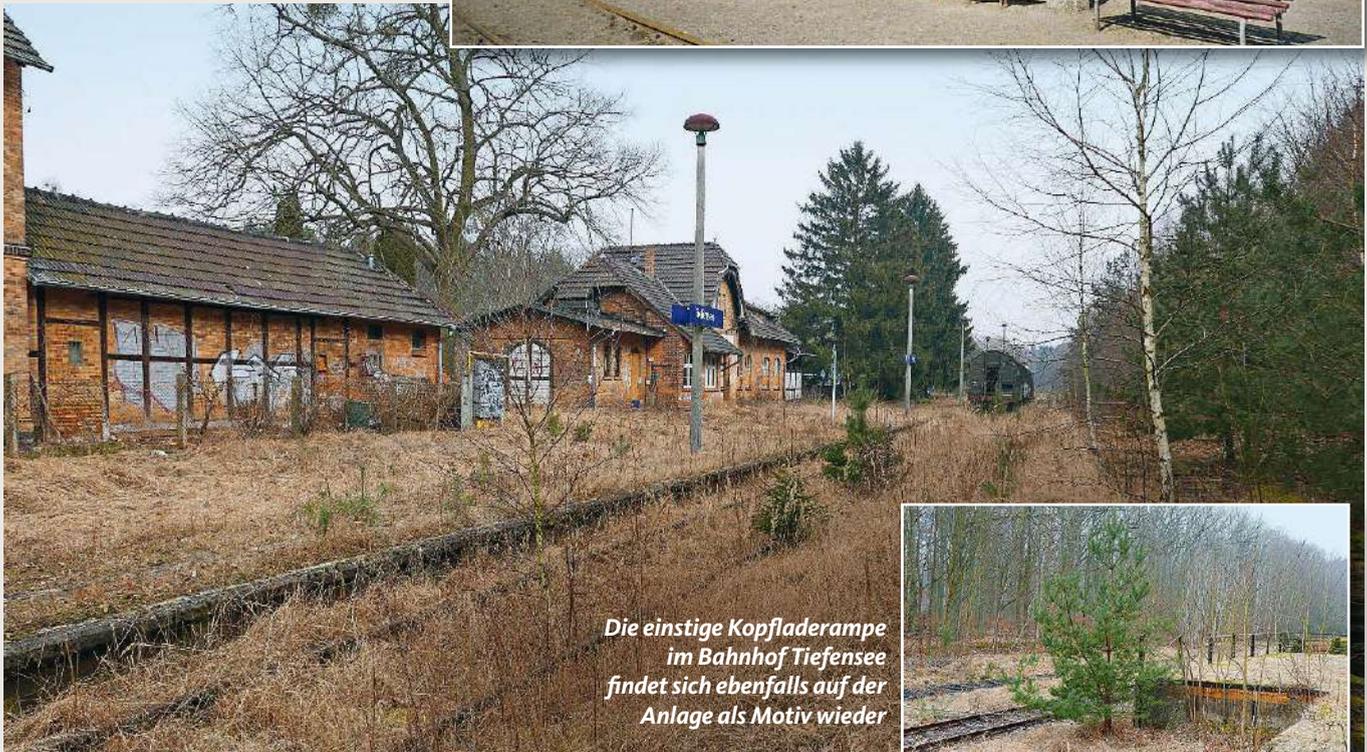
Kabelanschlüsse zwischen dem linken und mittleren Segment mit Lüsterklemmensteckern und großen Rundsteckverbindungen: Zu sehen sind auch die Lampensockel in der Grundplatte für die Schattenbahnhofbeleuchtung

Auf Spurensuche des Vorbilds

## Motive für die Anlage von der Wriezener Bahn

*Idyllisch präsentierte sich der Bahnhof Tiefensee mit seiner historischen Anschrift noch im Jahr 1992. Wie die Fahrgäste belegen, gab es seinerzeit immer noch Reisezugverkehr und ein geöffnetes Empfangsgebäude*

*Trotz modernem blau/weißem Stationsschild an einer typischen DR-Laterne gibt es in Tiefensee keinen Zugverkehr mehr. Dafür wuchern mehr und mehr Bäume im sich selbst überlassenen Bahnhofsareal mit dahinrotten Bahndienstwagen, Zustand 2018*



*Die einstige Kopfladerampe im Bahnhof Tiefensee findet sich ebenfalls auf der Anlage als Motiv wieder*



*Eine weitere Gestaltungsidee liefert diese Feuerwhehraufstellfläche an der gepflasterten Ladestraße von Sternebeck im Jahr 2018. Ein interessantes Detail sind auch die behauenen Kantsteine*



*Preußische Bahnatmosphäre mit Wasserkrän und Wasserturm (Auhagen-Modell) zwischen wucherndem Grün in Sternebeck 2015 findet man auf der rechten Anlagenseite wieder*

Fotos: Lemmé (27)



**Benutzt wird der preußische Bahnhof Krakow von Auhagen, der im Stil von Tiefensee dekoriert ist. Ihn ergänzt ein WC-Gebüdemodell in Laser-cut-Bauweise**

An der Anlagenrückseite führt ein Gleis hinunter zum Schattenbahnhof mit drei 60 bis 80 cm langen Abstellgleisen und einer Kehrschleife. Der Schattenbahnhof kann bei Bedarf beleuchtet werden und ist von oben und seitlich durch zum Teil abgedeckte Öffnungen jederzeit zugänglich.

» **Durch die wahlweise Einbeziehung der Schattenbahnhofschleife ergibt sich eine längere Fahrzeit**

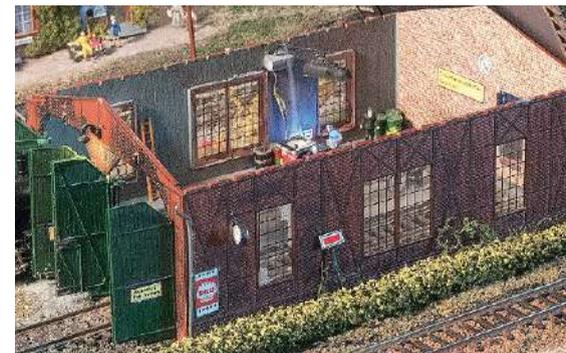
Die Fahrstrecke vom Endbahnhof über den Schattenbahnhof, die Kehrschleife und zurück beträgt etwa 12 Meter. Bei einer Modellgeschwindigkeit um 50–60 km/h sind das immerhin fast zwei Minuten. Bei Bedarf kann man auch vor Einfahrt in den Bahnhof noch x-beliebig viele Runden fahren.

Somit ist für Abwechslung und ausreichende Beobachtung der Züge gesorgt. Dies gilt auch für die sichtbare Einfahrt in den Schattenbahnhof. Hier gibt es ein Signal mit Zugbeeinflussung vor Verlassen der unteren Ebene. Die Abmessungen der Anlage betragen 2,55 x 0,66 m und jene des Gleisbildstellpultes von Trix 1,00 x 0,17 m.

**Mehrjährige Bauzeit**

Begonnen wurde im Jahr 2013, die Fertigstellung war dann erst im Februar 2018. Warum so lange? Nun, man unterschätzt immer wieder den Zeitaufwand, bis alles zur Zufriedenheit läuft. So besteht die Anlage aus drei Segmenten, die wegen einer Transportmöglichkeit alle genau aufeinander abgestimmt und verdrahtet werden mussten.

Dann hatte ich mich entschlossen, auf das Peco-Gleissystem Code 55 umzusteigen. Bisher hatte



**Im Lokschuppen mit abnehmbarem Dach ist ein Schweißmodul eingebaut**

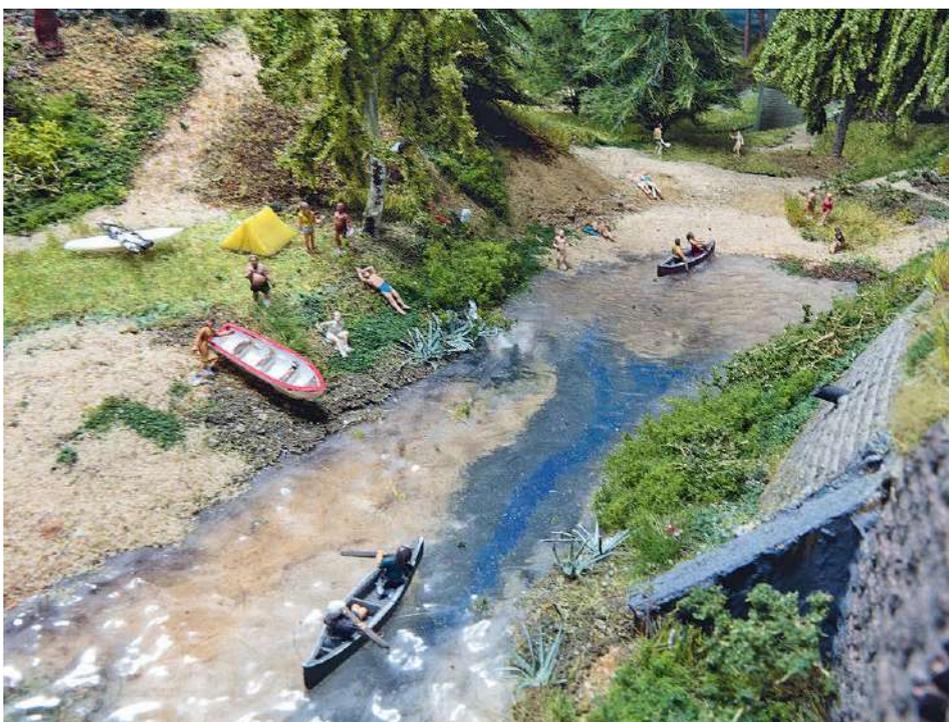
**Rechts vom Lokschuppen zwischen Strecke und Bahnhof-Ausziehgleis schließt sich ein Lagerareal mit Umschlagplatz und Schuppen an. Im Hintergrund steht ein Bahnwärterhaus in Ziegelstein-Bauweise mit Anbau**





**Der Blick von vorne zeigt die Platzierung des seitlichen Spiegels. Einen markanten Blickfang stellt auf dieser Anlagenseite die alte Mühle dar. Außerhalb der Kurve ist ein Wander- und Wassersportgebiet in Anlehnung an die Region Gamengrund mit einem gefälligen Geländeab-satz mit Stützmauer dargestellt. Es wird über einen kleinen Bahnübergang erreicht, der von Wanderern rege genutzt wird und zu den Markgrafensteinen (links hinten) führt**

**Der Gamengrund mit dem Gamensee ist das Vorbild für dieses Freizeitparadies, das durch das hügelige Gelände und die vielfältige Begrünung sehr abwechslungsreich wirkt**



ich Arnold und Fleischmann genutzt. Allein die anderen Stellmotoren für die Weichen und die komplexere Verdrahtung und der Elektroan-schluss gegen Kurzschluss sind ein Thema für sich. In einigen Teilbereichen habe ich deshalb auf Ar-nold-Weichen zurückgegriffen. Auf eine ursprüng-lich vorgesehene DKW von Peco habe ich ganz verzichtet. Insgesamt wurden 14 Weichen verbaut.

» **Der Fahrbetrieb wird komplett analog mit Zug-beeinflussung durch die Signale gesteuert**

Ursprünglich genutzte längenvariable Gleise im Übergang der Segmente wurden fast vollständig entfernt und durch angepasste Standardgleise von Peco ersetzt. An Signalen kommen sowohl diverse Flügelsignale (Fleischmann, Viessmann) als auch Lichtsignale zum Einsatz, überwiegend mit Zug-beeinflussung. Die Abstellgleise im Schattenbahnhof sind alle über Dioden gegen das Auffahren am Prellbock gesichert. Neben den drei Grundseg-menten lassen sich zur Wartung des Schattenbahnhofs zwei Geländeteile herausnehmen – ein Bereich des Lokschuppens und ein Stück zwischen Laderampe und Gasthof.

### Elektrik

Gefahren wird analog. Das Umrüsten auf digital ist mir bei über 60 Lokomotiven kostenmäßig zu



*Auf der linken Anlagenseite ist statt eines Hintergrundbildes ein Spiegel platziert. Er sorgt für mehr Räumlichkeit des See-/Waldgebietes – fototechnisch bedingt ist er auf diesem Bild allerdings unscharf wiedergegeben. Ein Schienenbus ist auf der Rundstrecke unterwegs*

*Blick auf die Kopframpe nach Motiv von Tiefensee, die auch über einen kleinen Drehkran verfügt. Sie wird für die Verladung von Hölzern genutzt. Am Hintergrund ist der Gasthof zum Gamengrund mit der Pferdekoppel zu sehen*



aufwendig. Auch erschließt sich mir bei den insbesondere neueren Lokomotiven und deren exzellenten Fahreigenschaften selbst im Kriechgang nicht hinreichend der Sinn für die Digitalisierung. Die Anlage ist mit ausreichenden Abschaltbereichen versehen. Damit können Lokomotiven indi-

viduell sowohl abgestellt als auch abgerufen werden. Hinzu kommt die Zugbeeinflussung über die Signale. Ärgerlich finde ich aber mittlerweile die Modellpolitik, insbesondere von Minitrix, fast nur noch Digitalmodelle verkaufen zu wollen. Damit haben sie nun einen Käufer weniger!

Systematisch rüste ich aber parallel auf LED-Beleuchtung um und nutze auch andere Annehmlichkeiten wie beispielsweise ein Geräuschmodul für die funktionsfähigen Schranken, Warnblinkanlagen, angetriebene Windmühlenflügel und anderes mehr. Eine weitere Besonderheit sind beleuch-



*Blick auf die tiefer liegende hintere Strecke von links*



*Blick über den Bahnhofsvorplatz auf den hinteren Streckenabschnitt mit der Abzweigung zum Schattenbahnhof. Eine DR 132 mit Güterzug wartet die Fahrt des entgegenkommenden Reko-Wagen-Zuges mit 110 Richtung Schattenbahnhof ab*

tete Straßenfahrzeuge und Gebäude inklusive Inneneinrichtungen und Personen.

Ferner ist es möglich, die Anlage über eine verdeckt angeordnete LED-Leiste an der Himmelvordrante in verschiedene Lichtstimmungen zu versetzen. Das geht von neutral über die „blaue Stunde“ bis hin zum Sonnenaufgang oder -untergang. Zur optischen Vergrößerung befindet sich auf der linken Seite eine Spiegelfläche; hinten und

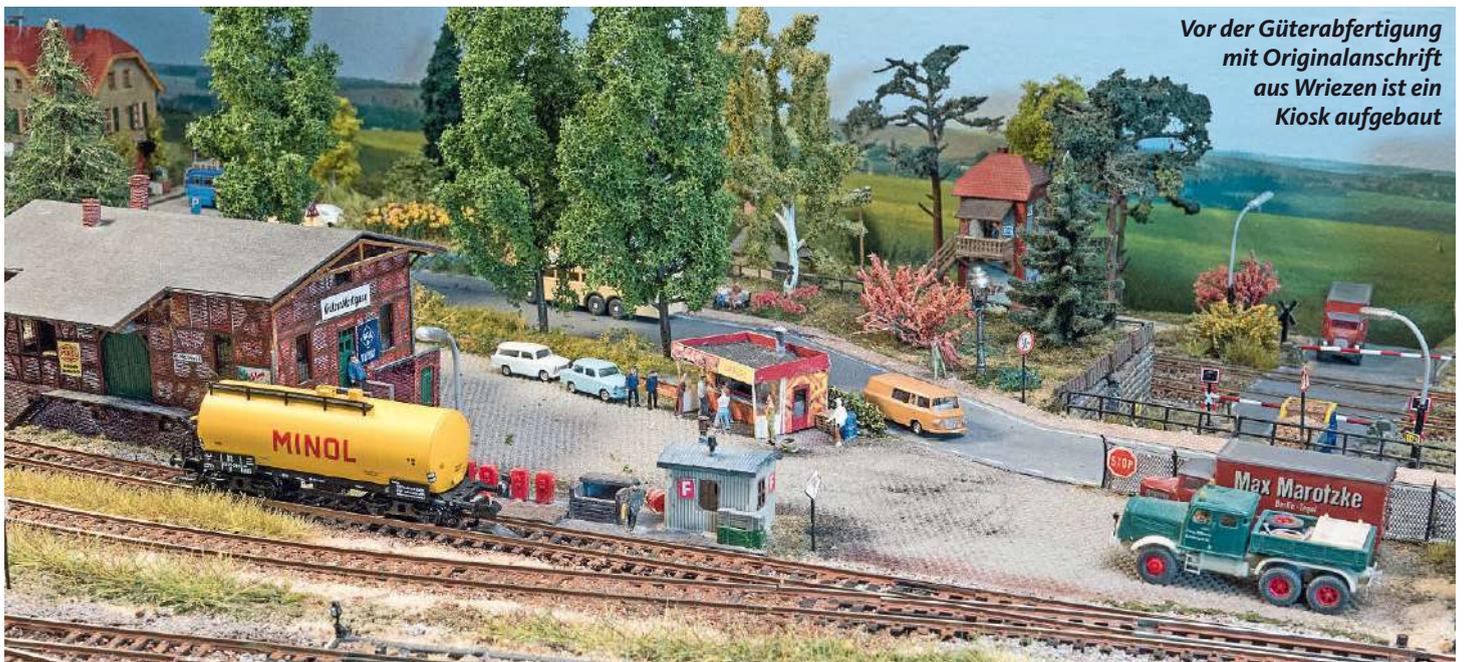
rechts sind hingegen Hintergrundbilder von Auhagen und Fotos aus Tiefensee angebracht.

### **Fahrzeugeinsatz in mehreren Epochen**

Sowohl die Gebäude als auch die Straßensituation und -ausbildung sind weitgehend neutral gehalten. Somit ist ein Epochenbetrieb von I-VI möglich. Dies ist mir auch wichtig und kann über die verschiedensten Modelle – von der preußischen T3

bis hin zum Dieseltriebzug mit der ODEG, aktuell fährt die NEB (Heidekrautbahn) – je nach Stimmung immer wieder neu gefahren werden.

Neben den Zügen, die dort auch real liefen, nutze ich im Bedarfsfall auch mal Züge zum Beispiel der Bayerischen Staatsbahn oder der DB. Insbesondere aus der Länderbahnzeit gibt es schließlich hervorragende Modelle. Die diesen Beitrag abschließende Auflistung auf Seite 30



*Vor der Güterabfertigung mit Originalanschrift aus Wriezen ist ein Kiosk aufgebaut*

Ein regionaltypisches Detail



*Damals hatte das Reisen noch eine persönlichere Note. Dieser Gruß der Eisenbahner am Bahnsteig von Tiefensee ist auch in Modell (linkes Bild) nachempfunden*

**Die Auswahl und Zusammenstellung der Züge erfolgt über Schubkästen mit Einsätzen, hier sind jene für Lokomotiven zu sehen. Man nimmt einfach eine Schublade heraus und hat epochengetreu seine Züge zum Aufgleisen. Die Anregung hierzu kam von Volkmar Kleinfeldt in NBM 3/11**



zeigt die Vielschichtigkeit der Lokomotivtypen und Triebwagen, die auf dieser Strecke anzutreffen waren, alle beheimatet im Bw Wriezen oder in Berlin.

**Zusammenfassung und Erfahrungen**

Sowohl Gestaltung als auch Umsetzung haben viel Freude gemacht. Allerdings gab es auch etli-

che Hürden zu überwinden. Insbesondere die Elektrik auf engem Raum ist immer wieder eine Herausforderung. Der vor allem optische Umstieg auf das Peco-Gleissystem kann empfohlen werden, hat aber so seine Tücken. Zu nennen sind die Lötarbeiten für leitende Herzstücke an den Weichen, der höhere Aufwand gegen Kurzschluss mit Isolierverbindern, die komplexeren Antriebe und

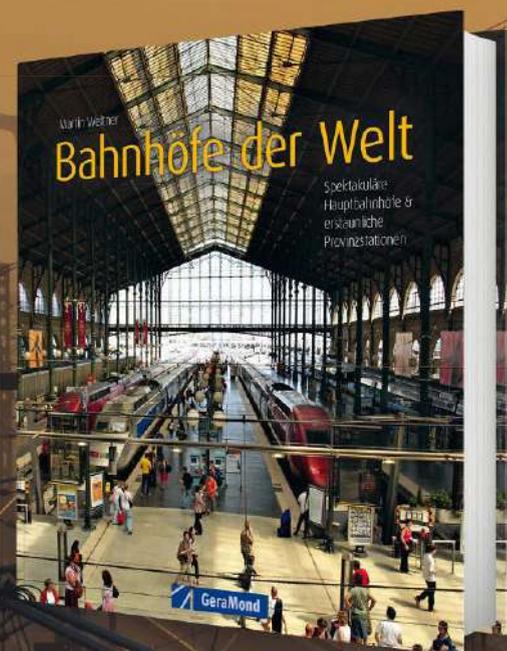
anderes mehr. Ferner fehlten mir Bogengleise, wie man sie von den anderen Gleissystemen her kennt. Mit Flexgleisen sind Kurven zwar lösbar, aber eine exakte Verlegung bei Radien unter 300 Millimetern gestaltet sich nicht einfach. Es sind daher auch einige Fertiggleise von Roco (Fleischmann) genutzt. Zu beachten ist auch bei älteren Fahrzeugmodellen die Höhe der Radkränze. Bei

# Sehnsuchtsort Bahnhof

NEU

192 Seiten · ca. 200 Abb.  
ISBN 978-3-96453-083-7  
€ [D] 39,99

Seit 1826 im nordenglischen Darlington der erste Bahnhof der Welt eröffnet wurde, hat sich viel getan in der Welt der Eisenbahn. Entsprechend vielfältig sind die Empfangsgebäude: Die Spannweite reicht von den »Kathedralen der industriellen Revolution« (G. K.Chesterton) bis zu romantischen Nebenbahn-Stationen. Alle üben sie einen großen Reiz auf die Menschen aus: Sie signalisieren die Aussicht auf Flucht vor dem Alltag, ferne Ziele ...Kommen Sie mit auf eine faszinierende Tour durch die Bahnhöfe auf fünf Kontinenten. – Mit vielen Luftbildern



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE\***

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





**Eine DR 52 fährt mit einem gemischten Zug auf der vorderen Umfahungsstrecke. Hinter dem Bahnübergang endet das Ausziehgleis des Bahnhofs. Wasserkrän und Wasserturm erinnern an die Situation von Sternebeck**



**Die Landstraße wird über eine Brücke zur rechten hinteren Anlagenecke hinausgeführt. Darunter verläuft links die abfallende Strecke zum Schattenbahnhof. Der Kleingartenbesitzer hat heute Wäschetag**

**In der Gartensiedlung hat man es sich gemütlich gemacht und feiert am Grill unter der leuchtenden Laternengirlande in den Abend hinein**



einigen alten Arnold-Lokomotiven und -Wagen gab es damit Ärger an den Gleisverbindern.

Empfehlen kann ich ferner jedem Modellbahner beim Bau seiner Anlage den Bezug zur Realität einer vorhandenen Strecke. Es macht einfach Spaß, auf Entdeckungstour zu gehen und Anregungen für das Hobby zu bekommen. Ferner beschäftigt man sich auch mit der Geschichte der Bahnanlagen, Fahrzeuge und ihrer Region. *Gaston Lemmé*

**Literatur:**

*Horst Regling: Die Wriezener Bahn – Von Berlin ins Oderbruch, Stuttgart 1998*

**Auf der Vorbild-Strecke  
Fahrzeugtypen**

**D**ie fett markierten Lokomotiven befinden sich in meinem Modellbahnbestand.

- Dampflokotiv-Baureihen: 24, 38, 52, 55, 56, 57, 64, 65, 74, **78, 86, 89**, 91, 93
- Diesellokomotiv-Baureihen: 110, 119 (U-Boot), V 60, V 180, 132 (Ludmilla), V 200 (Taigatrommel)
- Triebwagen-Baureihen: VT 772 (Ferkeltaxe), 101 (Talbot-Triebwagen), 628, GTW 2/6 Stadler (ODEG)

# N-Bahn-Fachhändler in Ihrer Nähe

10589 Berlin

**Modellbahnen am Mierendorffplatz**

*Auch Second-Hand!*

*Direkt an der U7*

**EUROTRAIN**

10589 Berlin-Charlottenburg - Mierendorffplatz 16  
www.modellbahnen-berlin.de

**Ihr freundliches Digital-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl**

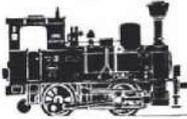
Mo., Mi., Do., Fr. 10-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel. 030/3449367, Fax: 030/3456509

10789 Berlin

**Sammlungen Einzelstücke Raritäten**

**ANKAUF**

**MICHAS BAHNHOF**  
Nürnberger Str. 24a  
10789 Berlin  
Tel 030 - 218 66 11  
Fax 030 - 218 26 46  
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr  
www.michas-bahnhof.de



12105 Berlin

**Modellbahn Pietsch**

Prühßtr.34  
12105 Berlin-Mariendorf  
Telefon: 030/7067777  
www.modellbahn-pietsch.com



12163 Berlin

**DER LOKSCHUPPEN**

Modellbahnen in Steglitz



Markelstraße 2 · 12163 Berlin  
Telefon 030 7 92 14 65  
Telefax 030 70 74 02 25  
E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de  
www.lokschuppen-berlin.de

**Ankauf • Verkauf • Neu**

Montag bis Samstag 10-18 Uhr

18057 Rostock

**MODELLBAHN SCHAFT**  
Inh.: Stefan Hellwig

**EUROTRAIN**

Gertrudenplatz 2  
18057 Rostock  
Tel.: 0381/200045  
www.modellbahnschaft-rostock.de



28865 Lilienthal

**haar**

28865 Lilienthal  
Hauptstraße 96  
Tel. 04298/91 65 21  
Fax 04298/91 65 27  
haar.lilienthal@vedes.de

**Modellbahn-Spezialist**

**Öffnungszeiten:**  
Mo.-Fr. 9.00-18.30  
Samstag 9.00-14.00



30519 Hannover

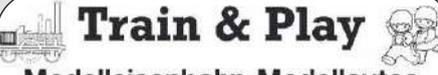
**Train & Play**

Modelleisenbahn-Modellautos

Das führende Fachgeschäft auf über 600 qm  
Verkaufs- und Ausstellungsfläche in der Region Hannover

**Immer zu Dauer-Toppreisen**

Hildesheimer Str. 428 b · 30519 Hannover  
Tel. (0511) 2 71 27 01 · Fax 9 79 44 30



31688 Nienstedt

**Alles was der N-Bahner braucht**



**N-Bahnkeller**  
An und Verkauf von  
- rollendem Material, Zubehör  
und alles was der N-Bahner  
sucht

Binsfeldstr. 5  
31688 Nienstedt  
05721/89080-50 Fax 29  
0177/8784252  
www.n-bahnkeller.de

- Anlagenbau
- Digitalumbau und Reparatur
- Beratung

Braunschweig/Hildesheim

**MODELLZENTRUM**  
HILDESHEIM

Peiner Landstr. 213, 31135 Hildesheim  
Tel.: 05121/289940 Fax: 2899412

**MODELLZENTRUM**  
BRAUNSCHWEIG

Kreuzstr. 15 38118 Braunschweig  
Tel.: 0531/70214313 Fax: 70214315  
http://www.modellbahnecke.de/shop  
email: sales@modellbahnecke.de

42289 Wuppertal

**Modellbahn-Apitz GmbH**



Heckinghauser Straße 218  
42289 Wuppertal, Tel.: 0202/626457, Fax 629263

**Spur N & Zubehör auf über 450 qm**

www.modellbahn-apitz.de  
email: info@modellbahn-apitz.de

45475 Mülheim

**Modelleisenbahnen ter Meer**

SIE sind NEUEINSTEIGER als Modellbahner?  
...dann aber fix zu uns! WIR sind da für unsere  
KUNDEN mit fairer BERATUNG!

Neuware aller bekannten Hersteller -  
Modellbahnreparaturen + Umbau

Mellinghofer Str. 269 - 45475 Mülheim an der Ruhr  
Telefon: 0208 - 37 87 74 99

Öffnungszeiten: Mo, Di, Do, Fr, 10.00-13.00 + 15.00-18.30 Uhr  
Mi + Sa: 10.00-13.00 Uhr E-mail: info@ter-meer.com

52062 Aachen

**750 m<sup>2</sup> Erlebniswelt Modellbau in Aachen**

Markt 9-15  
52062 Aachen  
Tel. 0241-339 21  
Fax 0241-2 80 13

**Hünerbein**

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

59174 Kamen

**DMTOYS**  
Der Spezialist für die Spur N

Über 800 Spur N

Eigenprodukte

Gutenbergstraße 3a  
59174 Kamen  
Tel.: 02307-240938

Mo-Fr: 10-18  
Sa 10-16 Uhr




67071 Ludwigshafen

www.werst.de

Schillerstraße 3  
67071 Ludwigshafen  
Stadtteil Oggersheim

Fon (0621) 682474  
Fax (0621) 684615

eMail werst@werst.de  
WWW: www.werst.de

**Ihr Spezialist**

Spielwaren  
Werst  
Modellautos und  
Eisenbahnen

82110 Germering

**AUTO-MODELLBAHN WELT**

Auto-Modellbahn-Welt Germering Linden GBR

Untere Bahnhofstraße 50 Telefon +49 89 89410120  
D-82110 Germering Telefax +49 89 89410121

info@auto-modellbahn-welt.de

**www.auto-modellbahn-welt.de**



86568 Hohenwart

**Böttcher Modellbahntechnik**

Modelleisenbahnen und Zubehör  
Landschaftsgestaltung  
Gleisbettungen  
Ladegutprofile

Böttcher Modellbahntechnik - Stefan Böttcher  
Am Hechtenfeld 9 - 86568 Hohenwart-Weißenried  
Telefon: 08443-2869960 • Fax: 08443-2869962  
info@boettcher-modellbahntechnik.de

**www.boettcher-modellbahntechnik.de**



**Hier könnte Ihre Werbung stehen.**

Anzeigenformat: 60 mm x 35 mm

Kontakt: Selma Tegethoff · Tel. 089-13 06 99 528 · Fax -529  
selma.tegethoff@verlagshaus.de



**Die BB 9200 in der grünen Standardausführung und die rote Sonderversion für den „Le Capitole“ von Minitrix**

1984 kam von Arnold-N schließlich als Ablösung eine komplett neue Konstruktion, allerdings mit einer deutlichen – und somit auch willkommenen – Gehäusevariante als Mehrsystemlok BB 25200.

In exklusiver digitalisierter Kleinstserie aus Metall für über 1.300,00 Euro fertigte das Atelier Guarnerio ab 2014 die BB 9200 in Grün und als Capitole-Lok sowie die BB 16000. Als Kontrast dazu fand man für ein paar Euro die BB 9300 in grüner Oullins-Lackierung mit breitem weißen Streifen als ansprechendes Standmodell bei DelPrado.

Nun hat Minitrix seinen „Le Capitole“ in diesem Jahr in der Auslieferung. Bereits erhältlich sind die neu entwickelten BB 9200 in Grün sowie die BB 9200 in roter Lackierung, die wir dem Arnold-N-Modell gegenüberstellen.

### Das Arnold-Modell

Hergestellt wurde das Modell bis 2002. Es gab die Varianten in Grün, im Béton-Design und in Multi-service. Abgebildet ist die erste Version als BB 25203 des Depot Montrouge (Art.-Nr. 2470). Der ansprechende Grünton soll wohl dem Verte Bleuté Clair 313 der SNCF entsprechen.

Das Modell besteht aus einem massiven Metallgusschassis mit einem aufgesteckten Gehäuse aus Kunststoff, das durch die angeschraubte Aggregateandeutung am Wagenboden gehalten wird. Lokkasten und Dach sind ein Formteil. Die Detailgravuren sind recht fein ausgeführt, Probleme gibt es im Übergang zum Frontbereich durch Formtrennkanten. Die Fensterscheiben sitzen recht weit zurück, sind nicht vollständig transparent und haben eingravierte Scheibenwischer ohne Färbung. Die Handläufe der Aufstiege sind angeformt.

Die Dachleitung besteht aus lackiertem Draht und ist in Schlitz in den Arnold-typisch vereinfachten angeformten Isolatorenandeutungen befestigt. Die geschwärzten Metallstromabnehmer sind am Dach von unten angeschraubt, die Typhone aufgesteckte graue Kunststoffteile. Die Dachoberseite zeigt Sicken und den kleinen Aufbau.

Die grüne Lackierung ist fein deckend aufgetragen, die Lüfter neben den Türen und das Dach nicht grau abgesetzt. Die seitlichen Zierstreifen in Weiß und Grau verlaufen sauber. Im Frontbereich ist es problematischer, dort sind die Lampeneinfassungen und das stilisierte Flügelradssymbol wohl mit dem Pinsel gefärbt. Grundsätzlich ist Weiß allerdings die falsche Farbe, man hätte statt dessen überall Silber auftragen müssen. Beim Unterteil und Fahrwerk wäre Grau statt Schwarz dem Vorbild entsprechend. Die Anschriften sind stellenweise an unserem Muster unsauber.

### Mechanik und Elektrik

Angetrieben werden alle vier Achsen von einem mittig liegenden dreipoligen Motor. Die Antriebswellen sind über ein Gelenk mit der Rotorachse

■ Die BB 9200 von Minitrix und verwandte Modelle von Arnold und Piko

# Französin mit Schick

Minitrix hat sich in seinem Auslandsprogramm eines der berühmtesten Züge des vorigen Jahrhunderts angenommen. Mit dem französischen „Le Capitole“ und seiner Lok aus der Baureihe BB 9200 reiht man sich in die vielfachen Modellentwicklungen dieser Fahrzeuge aller Baugrößen ein

Die Fortschritte der modernen elektrischen Traktion hat seit den 1950er-Jahren viele markante Lokomotivtypen in Europa hervorgebracht, ohne die die Modellbahnwelt ärmer wäre an attraktiven Fahrzeugen. Manche von ihnen markieren nicht nur Meilensteine hin zum planmäßigen Schnellverkehr mit 200 km/h, sondern sind auch Klassiker in der Formensprache ihrer Epoche geworden.

### Bei Modellbahnern und Modellherstellern beliebt

Dazu zählt die mit ihrer „Capitole-Lok“ auch über die Landesgrenzen Frankreichs bekannt gewordene

Familie der BB 9200, 9300, 16000 und 25200. Sie waren in den 1960er-Jahren so populär, dass etliche Modellbahnhersteller sie alsbald in ihren Sortimenten der Baugrößen N, TT oder HO aufnahmen. Legendär ist unter Sammlern längst die „Capitole“-Zuggarnitur mit Blechwagen von Märklin von 1968, die inzwischen sogar nachproduziert wurde. Bei der Spur N gehört dieser Loktyp bemerkenswerterweise zu den Anfangssortimenten von Piko in der DDR ab 1965 und von Arnold rapido ab 1966. Beide Modelle entsprechen erwartungsgemäß nicht mehr späteren Modellstandards, sind aber für den Sammler nach wie vor interessant, denn sie stellen die Version mit durchgehenden Lüftern dar.

### Das Arnold rapido-Modell der BB 9200



**Die erste BB 9201 von Arnold rapido gab es als Capitole-Lok in Rot, in grüner Standardversion, in Corail und im grün/weißen Oullins-Design (BB 9321)**

Foto: Hans-Peter Faber

## Das Vorbild

## Im Schatten des Weltrekords

Die französische Staatsbahn SNCF beschaffte zwischen 1957 und 1964 die 92 vierachsigen Gleichstrom-Elektrolokomotiven BB 9200 für serienmäßig 160 km/h. Sie erregten weit über die Landesgrenzen hinaus Aufsehen nicht nur wegen ihrer Leistung, sondern auch wegen ihres Designs, das mit den schmalen betonten Fensterbändern auf den Bauhausstil verweist. Nach dem Konstrukteur der Drehgestelle bekamen sie den Spitznamen „Jacquemin“. Ab 1967 wurden sechs getriebemäßig umgebaute Maschinen zur Aufnahme des ersten regulären Schnellverkehrs mit 200 km/h in Frankreich für den „Le Capitole“ Paris – Toulouse hergerichtet und wie die Wagen dunkelrot lackiert. Der Einsatz der letzten BB 9200 bei der SNCF endete 2011.



Die 200 km/h schnelle BB 9291 steht in einer Reihe mit den beiden Weltrekord-Maschinen BB 9004 und CC 7107 im französischen Eisenbahnmuseum Mulhouse

Foto: H. Radulescu

gekuppelt. Die Kraft wird über jeweils eine Messingschnecke an den Motorwellenenden auf das Zwischengetriebe aus Kunststoff- und Messingzahnradern übertragen. Die inneren Radsätze haben je einen Haftreifen aufgezogen.

Die Drehgestellblenden mit angeformten Kastenabfederungen aus Kunststoff sind recht ansprechend ausgearbeitet und mit Schrauben an den Drehgestellrahmen fixiert. Sie liegen allerdings mit dem Bremsbacken komplett außen vor der

Radebene. Die Kupplungen sind in einem Federkasten direkt am Drehgestell befestigt.

Der Strom wird von acht Radscheiben-Innenschleifern abgenommen und über Kontaktbleche weitergeleitet. Die Beleuchtung besteht aus weißen Glühlämpchen mit einfachem Lichtwechsel. Sie erhellen auch den Führerraum ohne Inneneinrichtung. Die Schlusslampen sind nur als rot ausgelegte Vertiefungen an den Fronten angedeutet. Auf der einfachen Platine ist ein Drehumschalter

für den Oberleitungsbetrieb mittels eines funktionsfähigen Einholm-Stromabnehmers vorhanden. Er ist durch eine Dachöffnung zugänglich.

## Das Minitrix-Modell

Ausgeliefert wurden die grüne BB 9262 mit Scheinstromabnehmern für den Zeitraum der Epoche III/IV (Art.-Nr. 16692, 299,99 €) und die rote Capitole-Lok BB 9291 mit grauem Zierstreifen und Einholm-Stromabnehmern der frühen Epoche IV (Art.-Nr. 16691, 289,99 €) des Depot Paris S-O. Die

**Minitrix: die BB 9291 in Capitole-Ausführung mit geteilten Lüfterlamellen**



**Arnold-N: die BB 25203 in grüner Ausführung als Modell von 1984 mit der baureihentypischen Dachgestaltung**



Fotos (9): Selbmann

## Das Piko-Modell der BB 9200



**Das durch das damalige Modelleinheitsfahrwerk zu lange Piko-Modell der BB 9210 mit durchgehenden Lüfterlamellen erschien in grüner Färbung**

Foto: Hans-Peter Faber

Modelle sind serienmäßig digitalisiert und mit Geräuschdecoder ausgestattet.

Auch hier besteht die Lok aus einem Metallguss-Unterteil und einem Gehäuse aus Kunststoff, das einfach aufgeklipst wird. Der Aufbau ist aufwendig detailliert mit fein gravierten Strukturen, die auch die Verstärkungsstreben der Lüfterlamellen berücksichtigen. Die Griffstangen an den Aufstiegen sind aus Neusilberdraht freistehend angesetzt, ebenso wenig fehlen die Griffbügel im Dachbereich. Die teiltransparenten Scheiben liegen seitlich etwas zu weit nach innen. Die Scheibenwischer sind angraviert und schwarz bedruckt.

Der Dachspiegel ist zu den Längsseiten hin gerundet ausgeführt und zeigt die Sickenstrukturen des Vorbilds. Die rot lackierte Dachleitung aus Draht verläuft auf feinen weißen Kunststoff-Isolatoren. Der Dachbereich um die grau oder silbernen lackierten Metallstromabnehmer ist bei beiden Modellen unterschiedlich entsprechend der Ausrüstung gestaltet. Der Einholmstromabnehmer hat im Gegensatz zum Scherenstromabnehmer ein Schleifstückpaar. Die Typhone bestehen aus eingefärbten Kunststoffteilen.

Die Gehäuse sind fein deckend lackiert. Das Rot fällt allerdings im Hinblick auf die Farbharmonie

mit dem bereits im Minitrix-Sortiment vorhandenen passenden SNCF-Rollmaterial heller aus als der SNCF-Farbtone Rouge Capitale 602. Akkurat bedruckt sind die erhabenen beim Vorbild metallenen Zierelemente. Das SNCF-Signet und die Frontloknummer sind gelb bei der roten und schwarz bei der grünen Lok unterlegt. Bei der Capitale-Maschine hat man ab Werk außerdem korrekt einseitig das Zugnamenschild angeklebt. Es sitzt allerdings etwas zu tief. Dessen Buchstaben sind flach aufgedruckt.

An den Stirnseiten befinden sich die grauen Andeutungen der Führerstände mit gut detailliertem Pult auf der linken Seite und dem großen Handbremsrad auf der rechten. Hinter dem Bremsstellhebel-Kasten und dem Lufttank zwischen den Drehgestellen ist die Bodenwanne vergrößert zur Aufnahme des Lautsprechers. An den Pufferbohlen können noch bei Bedarf eigene Schläuche und Kupplungshaken montiert werden.

### Mechanik und Elektrik

Der Motor sitzt mittig im Chassis und hat massive Messing-Wellen angesteckt, die beidseitig angeordnete Schwungmassen haben. Der Antrieb läuft über Schnecken und Kunststoff-Zahnräder hinunter zu den Drehgestellen. Deren Radsätze haben ebenfalls Messing-Zahnräder. Auf den inneren Radsätzen ist jeweils ein Haftreifen vorhanden. Die plastisch ausgearbeiteten Drehgestell-Seiten mit angeformten Kastenabfederungen werden am Drehgestell angeklipst. Die Kupplungsköpfe stecken in NEM-Kinematiken am Lokboden.



Foto: H. Radulescu



**Bei der Arnold-N BB 25200 (links) und der Minitrix BB 9200 ist die Dachform unterschiedlich dargestellt, bei letzterer mehr bogenförmig**

**Die unterschiedlichen Stromabnehmer und deren Antriebsnachbildungen bei den beiden neuen Minitrix-Modellen, unten mit Nachbildung des Faiveley AM 18**

**36 Jahre liegen zwischen der Arnold-N-Lok links und dem aktuellen Minitrix-Modell, die sich in den Proportionen recht ähnlich sind**



Das Chassis ist mit einer Digitalplatine abgedeckt. Für die Stromabnahme stehen acht Radscheiben-Innenschleifer bereit, die über Kabel mit der Platine verbunden sind. Standardmäßig ist im Analogbetrieb ein kräftiger weiß/roter Lichtwechsel vorhanden. Digital sind unter anderem die Spitzensignale, die Führerstandsbeleuchtungen und beidseitiges Doppelrot seitenselektiv schaltbar. Das Zweiklanghorn kann in dreifacher Weise mit jeweils getrennten Tönen oder als Kombination benutzt werden. Ein Blick aufs Dach zeigt, dass der Doppelton unpassend ist.

**Fazit**

Bezüglich der Maßstäblichkeit in den Hauptabmessungen und der Detaillierung kann sich das Arnold-N-Modell auch heute noch behaupten, sodass beide Modelle in den Grundabmessungen stimmig sind. Die Minitrix-Lok ist um wenige Zehntel breiter, die Arnold-Lok hat um 0,4 mm zu kleine Räder. Einen deutlichen Gewinn im Gesamteindruck der BB 25203 könnte der Aufbau filigraner Stromabnehmer und neuer Dachleitungen bewirken. Die Behebung der farblichen Abweichungen gegenüber dem Vorbild kann je nach Version aufwendige Neulackierungen erfordern. In der Antriebstechnik kann sie nicht mithalten. Sie ist aber ein solides „Arbeitspferd“. Sie setzte sich für den Vergleich nach über einem Jahrzehnt Lagerung in der Schachtel problemlos mit altem Elan in Bewegung.

Beide Hersteller haben die Bahninitialen und die Lokbezeichnung (im Hinblick auf Varianten) nur als Aufdrucke ausgeführt, statt mit erhabenen Lettern und Ziffern. Minitrix hat diese Vorbildschilder wie auch die Fabrikschilder und das Trittschutzblech unter den Türen noch mit einem sehr feinen schwarzen Rahmen von der Seitenwandfarbe abgesetzt.

Bis auf die Zugkraft bietet die Minitrix-Lok im Fahrverhalten deutlich bessere Werte als das historische Modell, die Angaben in Klammer gelten für die Arnold-Lok: Für die Vmax von 200 km/h werden 11,4 V, von 160 km/h 9,9 V (7 V) benötigt. Bei 12 V geregelt kommt sie auf 208 km/h (307 km/h). Bestehend ist das analoge Anfahrverhalten. So setzt sie sich bei etwa 3,8 V extrem langsam in Bewegung. Die BB 25200 quittiert dagegen das Hochregeln zunächst nur mit einem deutlichen Schnarren, bis sie um 3,2 V dann ruckartig in Bewegung kommt. Der Stromwert liegt bei Minitrix im Leerlauf bei maximal etwa 140 mA (210 mA), der Auslauf beträgt bei beiden Fabrikaten um 8 cm. Im Gewicht unterscheiden sie sich nicht grundlegend. Gegenüber den 79 g der Neukonstruktion wiegt die Arnold-Lok nur 7 g weniger. Auf einer Steigung von 36 % konnten mindestens 250 g (450 g) angefahren werden, da bietet Arnold mehr. *Gunnar Selbmann*

**Die BB 9400 von Lima**



*Auch bei Lima findet man in alten Katalogen ein Modell, das den „Jacquemins“ sehr ähnlich sieht, aber viel zu kurz erscheint. Es handelt sich dabei jedoch nicht um ein geschrumpftes Juniormodell, sondern eine auch beim Vorbild deutlich kleinere (und niedrigere) Baureihe. Die BB 9400 wurde vor allem auch in Mehrfachtraktionen eingesetzt*



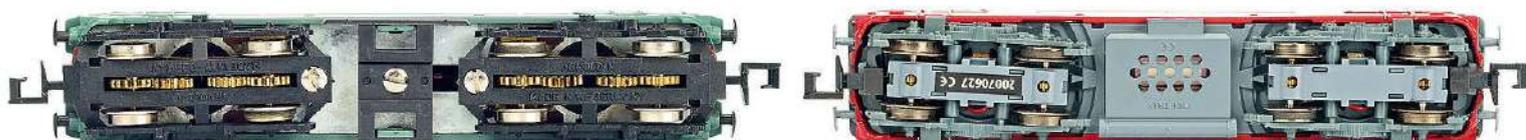
**Im Stirnseitenvergleich: links die „kleine Schwester“ BB 9400 (Lima), in der Mitte die 9200 (Minitrix) und rechts die BB 25200 (Arnold-N)**

*1969 trat die CC 6500 die Nachfolge vor dem „Le Capitole“ an, die ebenfalls von Minitrix produziert wurde*



Foto: H. Radulescu

**Minitrix: Blick in das Chassis mit seinem fünfpoligen Motor und den massiven Antriebswellen mit Schwungmassen**



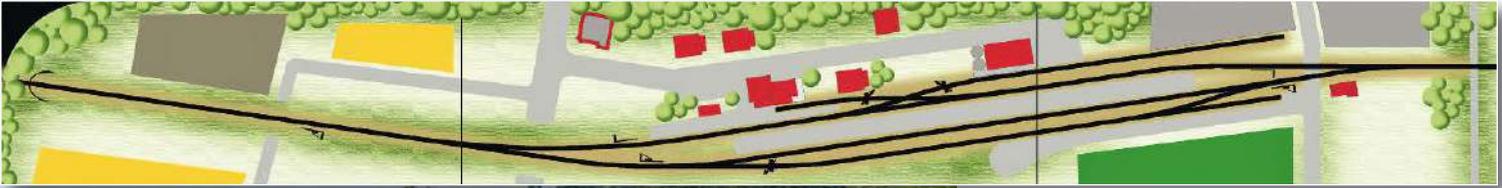
**Die Fahrwerk-Unterseiten der Modelle von Arnold-N links und von Minitrix (mit Lautsprecher in der Bodenwanne)**

■ Segmentanlage Rambach (Pfalz) mit DB-Nebenbahn-Atmosphäre der frühen Epoche IV

# Pfälzische Provinzstation in den frühen Siebzigern



*Gemächlich rollt die 64er bei der Ausfahrt aus Rambach mit ihrem kurzen Nahverkehrszug aus Umbauwagen über den Bahnübergang, vorbei am Posten 203 mit seinem zeittypischen Anbau*



*Auf einer Fläche von 3,25 x 0,4 Metern ergibt sich dank vorbildgerechter Weichen-geometrien ein gefälliges Gleisbild*

In vergangene Eisenbahnzeiten der eigenen Heimatregion emotional einzutauchen ist das Ziel, das viele Modellbahner mit ihrem Schaustück verfolgen. Andreas Mayer hat dies auf eindrucksvolle Art und Weise erreicht – dank akribischer Planung, konsequent maßstabsgetreuer Umsetzung und eines hervorragenden Gespürs für Details auch abseits der Bahnanlagen

Sucht man im Internet nach dem kleinen Dörfchen Rambach, so landet man in einem Stadtbezirk der mondänen hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden, die bekanntlich einen großen, im neobarocken Stil errichteten Kopfbahnhof besitzt. Ein Nebenbahn-Durchgangsbahnhof mit zwei Bahnsteiggleisen, Kopf- und Seitenrampe sowie Güterschuppen und Landhandel ist dort nicht zu finden. Auch ein Ortsteil der Gemeinde Weißenborn im Werra-Meißner-Kreis trägt den klingenden Namen Rambach, aber auch dort weist nichts auf die kleine, unbedeutende Bahnstation hin, von welcher hier die Rede ist. Kurz gesagt: Die hier gezeigte Anlage ist ohne konkretes Vorbild – und doch inspiriert von der Atmosphäre jener heutzutage vielerorts stillgelegten oder ihrer Gütergleise beraubten Bahnhöfe im westlichen

» Die Anlage ist inspiriert von der Atmosphäre des westlichen pfälzischen Hinterlandes um 1970

pfälzischen Hinterland. Der Ortsname Rambach (Pfalz) ist eine Eigenkreation und soll Bezug nehmen auf eben jene Dörfer, denen die pfälzischen Eisenbahnen – bis zum 1. Januar 1909 übrigens das größte private Eisenbahnunternehmen Deutschlands – um die vorletzte Jahrhundertwende herum einen Bahnanschluss spendierten.

Der Bahnhof Rambach auf der N-Anlage ist zeitlich um das Jahr 1970 herum angesiedelt, also in der frühen Epoche IV. Seinerzeit verrichteten die letzten Dampfzüge des Bw Kaiserslautern in der angesprochenen Gegend noch ihren Dienst, standen aber bereits in Konkurrenz zu „Roten Brummern“ und „Frau Hundert“.

### Symbiose von Bahn und Landschaft

Gestalterisch wurde bei der Anlage sehr viel Wert auf eine realistische Darstellung der Symbiose zwischen Eisenbahn und Landschaft gelegt – streng nach dem Motto: Die Natur war zuerst da und die Hoch- und Tiefbauten der Bahn fügten sich infolge des Streckenverlaufs harmonisch in die Landschaft ein. Ausgehend von dieser Grundüberlegung blieb auf der zugrundeliegenden Fläche von 3,25 Metern Länge und 40 Zentimetern Breite auch nur die glaubhafte Darstellung eines kleinen Durchgangsbahnhofs übrig.

Mit dem Bau der Anlage begann ich im Jahr 2009 mit dem Tunnelsegment. Damit wollte ich mir einen Überblick über die verschiedenen Gestal-





**Während die frisch lackierte 216 im Sommer 1969 noch drei nicht umgezeichnete Wagen am Haken hat, ist außer dem Rundhauber der ortansässigen Spedition niemand am Ladegleis. Es herrscht Mittagsruhe**

tungstechniken im Landschaftsbau verschaffen und – das stand von Anfang an im „Pflichtenheft“ – den Gleisselbstbau mit Code 40-Gleisen erlernen. Als das Segment fertig war, bot sich für mich die Gelegenheit, am „mymocom-Cup“ der Firma Noch teilzunehmen, und ein respektabler vierter Platz bestätigte mich darin, dass ich gestalterisch auf dem richtigen Weg war.

### Ein N-fiNescale-Pionier als Ratgeber

Nun ging es an die Planung des sich an das Tunnelsegment anschließenden Bahnhofs. Da mit maßstäblichen Weichen der Bauform EW190 1:9,

bzw. 1:7 gebaut werden sollte, bedurfte es hier sorgfältigster Planung, auch in Bezug auf den zur Verfügung stehenden Platz. Hier konnte ich auf den fachkundigen Rat von Jens Emmermann zurückgreifen, einem Pionier auf dem Gebiet von N-fiNescale, einer Gruppe von Modellbahnern, die sich dem annähernd maßstäblichen Herunterbrechen des Rad-Schiene-Systems auf den Maßstab 1:160 verschrieben haben. Mit seiner Hilfe gelang ein Layout, das trotz nur sieben vorhandener Weichen eine Vielzahl von Rangiermöglichkeiten bot.

So weit wie die fiNescale-Pioniere wollte ich indes nicht gehen und baute meine Weichen mit einer Rillenweite von 0,9 Millimetern, sodass auch Fahrzeuge mit handelsüblichen Radsätzen nach NEM die Rambacher Gleise befahren können.

Wie zuvor schon beim Tunnelsegment griff ich beim Unterbau der beiden anschließenden Bahn-

hofssegmente auf eine Konstruktion aus Modulkasten und versteifenden Spanten zurück. Nach Fertigstellung des Rohbaus vergingen etwa einhalb Jahre, bis der Gleisbau abgeschlossen war. Hierzu mussten die brünierten Code 40-Profile unter Zuhilfenahme von SMD-Lötpaste auf die gefrästen Pertinax-Schwellenroste mit ihren kupferkaschierten Kleisen gelötet werden. Da sich die Profilhöhe mit ihren 1,1 Millimetern nur knapp oberhalb des Toleranzbereichs der NEM-Norm für die Spurkranzhöhe bewegt, galt es, hier sehr genau zu arbeiten. Ein topfebenes Planum ist ebenfalls Voraussetzung für einen sauberen Lauf der Fahrzeuge, speziell über Schienenstöße hinweg, da diese nicht mit Schienenlaschen verbunden werden können. Im Zuge dieser Arbeiten zahlte ich viel Lehrgeld; einmal mussten ein etwa 80 cm langes Gleisstück rückgebaut und der Unterbau plangeschliffen werden. Lohn der vielen Mühe ist ein



*Mittlerweile ist es geschäftig geworden an der Laderampe. Eine V 60 holt den in die Jahre gekommenen G10 vollbeladen von der Kopframpe ab*

*Wenn keine Zugkreuzung stattfindet, kommen die Rambacher Fahrdienstleiter gerne auf einen kurzen Plausch mit dem Zugpersonal auf den Bahnsteig*



sehr realistisches Gleisbett, das den Vergleich mit dem Vorbild nicht zu scheuen braucht.

### **Endlich die Landschaft ...**

Nach all dieser Fleißarbeit war nun endlich der Zeitpunkt für meine Lieblingsbeschäftigung beim Modellbahnbau gekommen: Der Landschaftsbau stand an. Da ich während des nervenraubenden Gleisbaus immer einmal längere Pausen eingelegt hatte, um mich mit etwas Gebäudeselbstbau abzulenken, konnten nun erste Stellproben beginnen. Und so entwickelten sich langsam die ersten Geländeconturen samt Gebäudestandorten und Straßenverläufen vor meinem geistigen Auge.

***Auch Anfang der Siebzigerjahre wurden viele der nach Standardplänen der pfälzischen Eisenbahnen gebauten Schuppen noch zum Ortsgüterumschlag genutzt***





*Eine 86er bespannt einen Zug des Werksverkehrs für Berufspendler. Endstation wird Ludwigshafen/Rh. sein, wo die Fahrgäste in den Silberlingen ihre Schicht im größten Chemiewerk der Welt antreten werden*

*Allmorgendlich sorgt der Bahnübergang am Posten 203 für Stau auf der Bundesstraße. Im Personenverkehr gehören auf der Rambacher Strecke 1970 viele Leistungen den Schienenbussen und nur noch wenige den Dampfzügen des Bw Kaiserslautern*



**Klein, aber fein: Details abseits der Bahnstrecke**



Die mächtige Straßenunterführung wurde von der Rambacher Straßenmeisterei vorbildlich abgesichert

Im Gasthaus „Zur Eisenbahn“ gibt es zum Mittagstisch heute Braugulasch und dazu ein kräftiges „Treiber-Bier“. Auf wen die Dame auf der Treppe wohl wartet?

Während die Frau des Försters nach dem Abwasch kurz auf der Bank entspannt, fährt ihr Gemahl schon wieder auf dem Hanomag-Schlepper in den Wald



Holz ist eines der wichtigsten Güter, mit denen man im Pfälzer Wald sein Geld verdient. Überall lagert es und harrt seiner weiteren Verwendung

Griff ich beim Tunnelsegment noch auf verhältnismäßig hartes „Styrodur“ aus dem Baumarkt zurück, formte ich das Gelände der Bahnhofsegmente nun aus „modur“, einem speziell für modellbauerische Anwendungen konzipierten Hartschaum der Firma puren.

Auch Straßen, Wege und Bahnsteige bestehen aus Hartschaum. Der Werkstoff Gips findet sich in Rambach hingegen nicht, und das aus mehreren Gründen: Zum einen widerstrebt mir das Spachteln, das auch bei sorgfältigstem Abkleben und Arbeiten nie ohne „Sauerei“ vonstatten geht, und zum anderen ritze ich Pflasterstraßen lieber im trockenen Zustand bequem am Basteltisch, ohne mich von der Abbindezeit von Gips unter Druck setzen zu lassen. Für das Feintuning der Landschaftskonturen mischte ich mir eine Spachtelmasse an, bestehend aus Quarzsand, Weißleim, Wasser und schiefergrauer Acrylfarbe. In die noch

feuchte Masse kann man dann nach Belieben schon den ersten Eintrag an feinen Schaumflocken von Woodland-Scenics streuen, um die unterste Grasnarbe abzubilden. In Rambach folgten nun

» Auch Straßen, Wege und Bahnsteige bestehen aus Hartschaum. Gips findet sich in Rambach nicht

mehrere Durchgänge mit dem Elektrostaten, der mit Gräsern von Mininatur geladen war. Im Zuge der Arbeiten entdeckte ich zudem die nur einen Millimeter langen Grasfasern von Polak, die zur Nachbildung des Unkrautbewuchses an Straßenrändern und in Gleiszwischenräumen Verwendung fanden. Die Hintergrundbäume in Rambach entstanden überwiegend im Selbstbau aus Seemoosrohlingen, elektrostatistisch aufgetragenen

Grasfasern und fein ausgesiebttem Noch-Laub. Besagte Bäume wurden nach einer Anleitung des leider viel zu früh verstorbenen Rolf Knipper direkt auf die Hintergrundkulisse geklebt.

Bei den Bäumen im Vordergrund griff ich auf die Produkte kleinerer Hersteller wie MBZ und Mininatur zurück. Lediglich die Fichten baute ich nach einer Anleitung des von mir sehr geschätzten Jürgen Büser selbst.

**Selbstbau, Umbau, Anbau ...**

Die Gebäude der kleinen Landstation Rambach sind ein Sammelsurium von Produkten und Materialien diverser Hersteller. Allen gemein ist die Bemalung mit matten Acrylfarben aus dem Künstlerbedarf. Keines der Häuser wurde nach Bauanleitung gebaut – überall wurde um- und angebaut, aufgestockt, es wurden Wände durchbrochen und Plastikfenster durch Pappe oder Papier ersetzt.

**NORDMODELL**  
Perfektion durch Liebe zum Detail  
[www.modellbausatz-nord.de](http://www.modellbausatz-nord.de)

Ausstattungszubehör, Ladegüter, Umbausätze hergestellt im 3D-Druck, sowie Lasercut-Modellbausätze in Spur N (1:160)

**MODELLBAHN DIGITAL PETER STAERZ**  
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig  
Servodecoder für Selectrix® & Analog

Bausatz	Preis	Fertigmodul	Preis
Servo T	31,20€	Servo TZ	39,20€
Servo HT	40,00€	Servo HTZ	48,00€
Servo SX	35,20€	Servo SXZ	43,20€
Servo HSX	44,00€	Servo HSXZ	52,00€
Servo SXT	39,20€	Servo SXTZ	47,20€
Servo HSXT	48,00€	Servo HSXTZ	60,00€

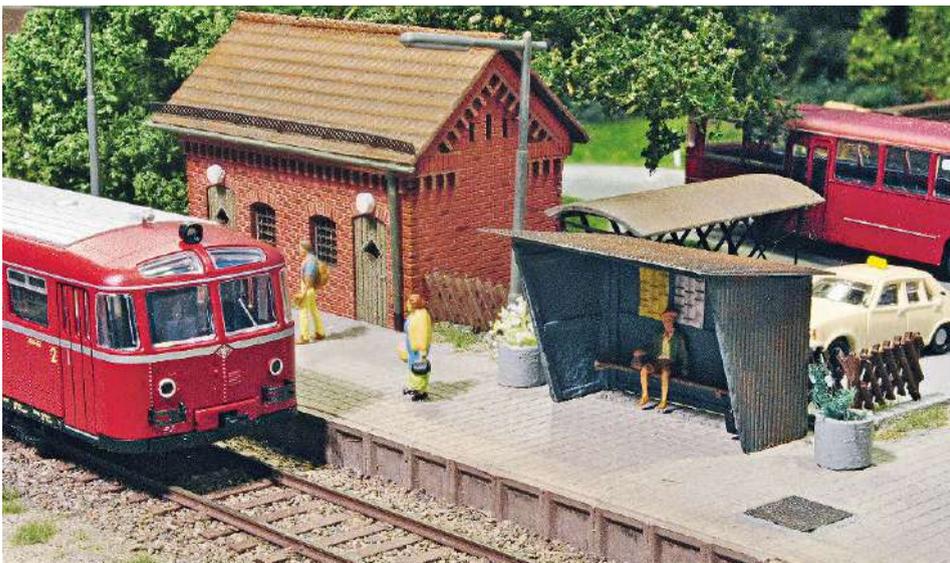
3 Servomotoren  
Variable Ausführungen:  
• Herzstückpolarisierung  
• SX-Bus  
• Tastereingänge

Einfache Bausatzmontage, da SMD- vorbestückt!  
Info@firma-staerz.de [www.FIRMA-STAERZ.de](http://www.FIRMA-STAERZ.de) Tel./Fax: 03571/404027



Fotos: Andreas Mayer (14)

**Am Bahnübergang hat „Frau Hundert“ mit ihrem Zug voller Berufspendler Vorrang vor den Wanderern, die im Omnibus schon auf der Heimreise in die Rheinebene sind. Auch Motorradfahrer lieben die Kurven der einsamen Waldstraßen der pfälzischen Provinz**



**Ein VT 95 trifft gerade in Rambach ein. Toilettengebäude, Wellblech-Wartehäuschen, Fahrradständer – im Hintergrund Bahnbus und Taxi für die Weiterbeförderung der Reisenden in die umliegenden Dörfer: So stellt man sich den Hausbahnsteig einer Bahnstation in den 1970ern vor! Man beachte auch die vom örtlichen Personal liebevoll bepflanzteten Betonkübel!**

Hinzu kamen Antennen, Mülltonnen, feinere Balkongeländer, Hausnummern und vieles mehr. Besonders stolz bin ich auf die Bahnhofswirtschaft. Das Gebäude besteht im Grunde zwar aus einem Kibri-Bausatz, wurde aber so abgewandelt, dass es die typische Atmosphäre einer nachrangigen Gastwirtschaft in den frühen Siebzigern versprüht.

### Nach dem Bau ist vor dem Bau ...

Rambach war die erste Modellbahnanlage, die ich gebaut habe – und während der Entstehungszeit konnte ich vielfältige Erfahrungen im Umgang mit den Techniken des Modellbahnbaus sammeln. Entstanden ist eine Anlage, die meinen Ansprüchen

an Detailtreue gerecht wird und mich eintauchen lässt in die Bahnwelt der frühen Epoche IV. Doch auch auf uns als N-Bahner trifft in abgewandelter Form der geflügelte Satz aus dem Hobby Fußball zu: „Nach dem Spiel ist vor dem Spiel“ – frei ins Modellbahnerische übersetzt heißt das für mich: „Nach dem Bau ist vor dem Bau“. Rambach lässt sich leider nicht in das neue Modellbahnzimmer mit seiner maximalen Schenkellänge von 3,50 Metern „pressen“. Nach langem Hin- und Herüberlegen und vielen Planungsstudien steht für mich fest, dass eine raumfüllende Anlage her muss. Eine Landschaftsanlage soll es sein, die einerseits die Atmosphäre von Rambach ausstrahlt, andererseits

aber trotzdem die Möglichkeit bietet, Züge einfach fahren zu lassen – auch über eine Paradenstrecke.

Rambach deswegen zu verschrotten, kam für mich nicht in Frage. Also suchte ich nach jemandem, der die Anlage übernimmt und vielleicht auch als Schauanlage einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich macht. Ein solcher Käufer steht schon in den Startlöchern und möchte Rambach auf Messen (so sie denn wieder stattfinden) präsentieren. Drücken wir also die Daumen, dass bald eine entsprechende Vorankündigung in *N-BAHN Magazin* zu lesen sein wird.

Andreas Mayer

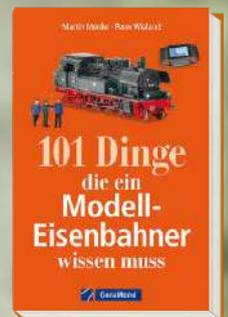
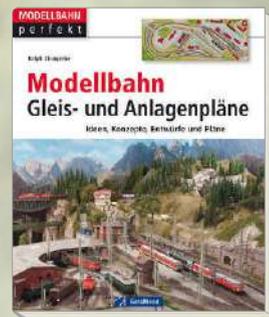
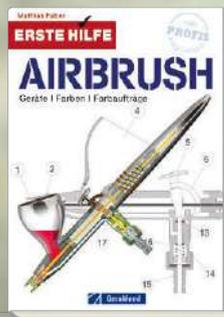
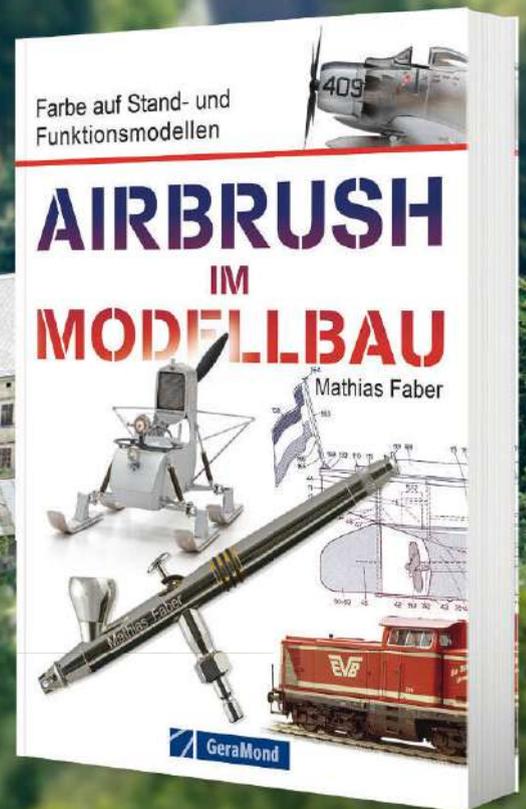
*Über Details an der Streckeninfrastruktur und wie einzelne Komponenten der herrlichen Anlage von Andreas Mayer Schritt für Schritt entstanden, darüber berichten wir in den kommenden Ausgaben!*

# Kleine Welt ganz groß

© GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München  
© Jigi\_dresden - stock.adobe.com

Ob Holz oder Kunststoff, Matsch oder Ruß, ob Maskieren oder Schattieren, Patinieren oder Beizen: Entdecken Sie absolutes Profiwissen für Ihr Hobby.

192 Seiten · ca. 250 Abb.  
ISBN 978-3-96453-065-3  
€ (D) 22,99



Weitere Modellbautitel finden Sie unter [WWW.GERAMOND.DE](http://WWW.GERAMOND.DE)



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE\***

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**GeraMond**



Postzug zwischen Spiez und Thun bei Kumm im Jahre 2015. Er besteht aus einer SBB Re 4/4 II und fünf Z2 der Serie 251ff.

Fotos (2): Peter Hürzeler

■ Zugbildungen mit Postwagenmodellen bei SBB, ÖBB, SNCF und SJ der Epochen III bis VI

# Bunt gemischte Bahnposten

Die Entwicklung des Brief- und Pakettransports mit der Eisenbahn ist auch länderübergreifend ein lohnendes Thema, das nicht nur national orientierte Betriebsbahner, sondern auch Sammler beschäftigen kann. Anhand des Modellangebots stellt Horia Radulescu attraktive Modellzugbildungen für ausgewählte Staatsbahnen vor

Eine enge Zusammenarbeit zwischen Post und Bahn existierte in den meisten europäischen Staaten seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Diese dauerte zum Teil erheblich länger als in Deutschland, wo seit 1997 Bahnpostwagen nicht mehr zum Alltagsbild der Eisenbahn gehören (siehe NBM 4/20). Dabei sind teilweise regional und epochenmäßig sehr unterschiedliche Betriebskonzepte entwickelt worden. Das Rollmaterial und die Zugbildungen sind daher sehr vielfältig.

In Gegensatz dazu wurden aber nichtdeutsche Bahnpostwagen (Bpw) von den Modellbahnherstellern lange Zeit stiefmütterlich behandelt. Von systematischen Sortimentekompletzierungen kann keine Rede sein. Noch heute ist das Modellangebot nach Vorbildern ausländischer Postverwaltungen im Gegensatz zu den deutschen recht dünn, und Zugbildungen gestalten sich oft problematisch bis sogar unmöglich. Eine „europaweite“ Umsetzung in Modell ist daher in Spur N nicht

machbar. Wenn man eine gewisse Kompromissbereitschaft hat sowie seine Augen für die Möglichkeiten des Vorbildes offen hält, lässt sich jedoch auch mit dem nicht gerade üppigen aktuellen Angebot manches umsetzen. Die folgenden Seiten geben exemplarisch einige Anregungen dazu.

## Beispiel Schweiz: Grüne und gelbe Wagen

Schon mit der Spanisch-Brötli-Bahn wurde 1847 zwischen Zürich und Baden Briefpost befördert, allerdings zuerst in keinem speziell dafür gebauten Wagen, sondern im regulären Gepäckwagen. Die ersten Bahnpostwagen führte zehn Jahre später die Schweizerische Nordostbahn NOB zwischen Zürich, Baden und Brugg ein. 1875 wurden die ersten optisch markanten sogenannten Galeriewagen mit offenem Seitengang in Betrieb genommen. Ab Ende des 19. Jahrhunderts setzte man vermehrt dreiachsige, später auch vierachsige Wa-



Foto: Selbmann

**Kürzer geht es nicht: Ae 4/7 mit Leichtstahl-Paketpostwagen Z 501ff. in St. Margrethen im Rheintal 1987. Auch diesen Typ gibt es ebenso wenig wie das zweiachsige Pendant als Modell**

## SBB-Postpackwagen von Arnold rapido Auf Einheitswagen getrimmt

Bereits 1967–1970 brachte Arnold rapido eine SBB-Garnitur mit Einheitswagen I der SBB heraus, bestehend aus A, B und WR. Außerdem gab es noch einen Postpackwagen FZ. Auf den ersten Blick scheint auch dieser den EW I zuordnungsbar, doch wer nach seiner Wagennummer 19120 sucht, findet ihn nicht in den Vorbildwagenverzeichnissen.

Woher stammt dieser Typ also? Wer weiterforscht in der Modellbahnwelt, stößt auf ein HAG-Erzeugnis in HO mit im Grunde gleichem Erscheinungsbild und Wagenbezeichnung samt -nummer (Art.-Nr. 410), welches bereits seit 1958 im Sortiment neben EW I-Modellen des Schweizer Herstellers auftauchte. Es liegt also der Eindruck nahe, dass man sich bei Arnold seinerzeit beim Aufbau des eigenen internationalen Sortiments einfach nach dem HAG-Modell gerichtet hat.



Foto: Selbmann

Das Modell des SBB-Pack/Postwagens von Arnold rapido aus dem Jahre 1970

Haben diese beiden Modelle gänzlich keine Entsprechung beim Vorbild? Von der Wagengattung eines FZ4ü, also Pack/Postwagens findet man einen solchen Typ bei den älteren Leichtstahlwagen von 1938–55. Hier stimmt auch die Türen- und Fenstereinteilung mit dem Vorbild im Grundsätzlichen überein. Falsch ist hingegen das gesickte Dach mit den steilen Enden. Ihn nahm seinerzeit der italienische Hersteller Pocher für eine Nachbildung in HO mit der realen Nr. 19155 als Vorbild in nach damaligen Kriterien guter Detailwiedergabe. Arnold hat hingegen die kürzere reine Packwagen-Version bei seiner

Leichtstahlwagenserie von 1987/88 gewählt, die unter Hornby nochmals erschienen ist.

### Aufwendiger Umbau möglich

Da es auf dem Markt keine anderen Leichtstahl-DZ-Modelle gibt, erscheint ein grundlegender Umbau des Arnold-Veterans trotz seiner Überlänge vielleicht erwägenswert. Er müsste das Tieferlegen des Wagenkastens, den Ersatz der Drehgestelle und Faltenbälge durch Teile der Leichtstahlwagen, das Glattschleifen des Daches, die Entfernung der nicht vorbildentsprechenden Fenstergitter und die Neulackierung und Beschriftung umfassen. HR/GS

gen ein. 1891 wurde das erste Bahnpostamt in Basel eröffnet, weitere sieben folgten bis 1909.

Anfang der 1950er-Jahre war der Bpw-Wagenpark der Schweizer Post PTT nicht nur sehr vielfältig, sondern auch extrem veraltet. Er bestand aus vielen zwei-, drei- und vierachsigen Altbauwagen-Typen, darunter solche mit mehr als 50 Einsatzjahren. Die einzigen moderneren Konstruktionen waren der auf der Landesausstellung 1939 vorgestellte „Landiwagen“ Z4i 923 und die ab 1946 gelieferten verschieden langen Vierachser in Leichtstahl-Bauform. Bei der Anschaffung von neuem Rollmaterial ging die Post immer sparsam vor und bestellte generell nur kleine Serien von Bahnpostwagen in Reisezug- oder Güterzugbauart. Der Wagenpark wurde langsam jünger, blieb aber bauartmäßig genauso bunt gemischt wie zuvor.

Die typischen Postzüge der 1970er- bis frühen 1990er-Jahre, meist von Ae 3/6 I und Ae 4/7, bisweilen z.B. auch Ae 3/6 III, Be 4/6 oder Ae 4/6 gezogen, bestanden oft aus unterschiedlichen Zwei- und Vierachsern, die nur die dunkelgrüne Grundfarbe gemeinsam hatten. Kaum ein Bahnpostwagen glich seinem Nachbarn. Auch bei den Wagen in Güterzugbauart, meistens gedeckte Zweiachser, gab es große Unterschiede. Viele basierten zwar auf gewöhnlichen Typen, waren aber den Ge-

gebenheiten der PTT angepasst und dementsprechend optisch verändert. Der von Lima früh angebotene grüne Z2 mit silbernen Ladetüren war nur ein Kompromiss mit Gs-Standardwagenkasten.

1990 standen mehr als 600 Bpw verschiedener Bauarten täglich im Einsatz. Die Post war damals mit ihrer Brief- und Paketpost der größte Kunde der SBB. Die Sortierung der Briefe in Zügen wurde zwar im August 2004 aufgegeben, Postzüge rollen auf Schweizer Gleisen aber weiterhin. Für die Brief-

post setzt man noch die größtenteils inzwischen gelb lackierten, für Gitterrollpaletten adaptierten Bahnpostwagen jüngerer Bauarten ein. Paketpost wird fast ausschließlich mit Wechselbehältern auf speziellen zweiachsigen Tragwagen befördert.

### PTT-Bahnpostwagen in Reisezugbauart sind in Modell kaum vorhanden

Das Großserien-Angebot an Bpw in Reisezugwagenbauart ist nicht repräsentativ, denn die Schwei-



Regionalpendelzug auf der Gotthard-Nordrampe in Wassen im Jahre 1988. Er besteht aus einem DZt EW II, A LS, zwei B LS und RBe 4/4

Der Schweizer Hersteller Eriam liefert seit 1984 das Modell des Steuerwagens DZt EW II in mehreren Dekorvariationen, so hinten einen Wagen mit altem Logo und gealtertem Dach, vorne mit neuem Logo wie auf dem Vorbildfoto oben zu sehen



**Schnellzug 1736 Richtung Interlaken Ost bei Herzogenbuchsee im Jahre 1996. Hinter der Re 4/4 II laufen ein Z4 EW II, zwei B EW I, zwei Bpm RIC, ein A EW I und ein kompletter BLS-Zugteil in Blau/Creme mit drei B und zwei A EW IV und einem D Corail Ex-SNCF**



Foto: Ulrich Neumann/Sammlung Hürzeler



Foto: Thomas Porankiewicz/Sammlung Hürzeler

**Hier ist noch alles grün: eine SBB Ae 4/7 mit einem Z2 101ff., zwei Z2 251ff., einer SBB-Sortierwagen-Doppeleinheit aus Zweiachsern D2-D2 und am Schluss einem vierachsigen Z 401ff. Es handelt sich um den Postzug G 94075, aufgenommen im Jahre 1991 bei Pfäffikon SZ**

zer Post beschaffte in den 1950er- bis 1970er-Jahren weitere sehr markante Vierachserbauarten: Neu gab es die kurzen Z 611ff. (1962/65), mittellangen Z 811ff. (1958) sowie die langen Z 901ff. (1958–61) in Leichtstahlbauart oder dieser optisch angelehnt. Aus 1968 bis 1970 stammten die langen Z der 921er-Serie nach EW-II-Baumuster, die bis Anfang der 2010er-Jahre liefen. Als reine Paket-

postwagen entstanden unter anderem noch der Z 411ff. (1952–61) und der Z 541ff in EW II-Form (1968–70). Die kurzen Leichtstahl-Paketwagen Z4i 501ff. mit offener Bühne und gesicktem Dach von 1960–64 waren bis Mitte der 2000er-Jahre im Einsatz. Einige davon wurden sogar auf Gelb sowie Versuchsfarbschemen umlackiert. 1970 folgte noch die Beschaffung der zweiachsigen Paketpost-

wagen mit Bühne Z 351ff. in erster Belegung. Keiner der erwähnten Typen ist bisher als Großserienmodell nachgebildet, was die kompromisslose epochentypische Zugbildung extrem einschränkt.

**Schweizer Spezialität: Steuerwagen nur für Post- und Gepäcktransport**

Ab 1955 kamen nach und nach SBB-Post/Packwagen sogar als Steuerwagen der Bauarten LS, EW I und EW II vor Pendelzüge. Die einzige authentische und aktuell lieferbare Nachbildung eines Schweizer Bahnpostwagens in Reisezugwagenbauart ist ein EW II-Steuerwagen DZt von Eriam, der beim Vorbild ab 1966 gebaut wurde. Zeitweise vom Markt verschwunden sind die recht einfachen Modelle inzwischen wieder erhältlich. Es werden mehrere Farbvarianten angeboten mit altem Schweizerkreuz-Signet oder SBB/CFF/FFS-Logo, grünen oder roten Fronten und silbernem (sauberm) oder bräunlich verschmutztem Dach. Der Grünnton der Wagenkästen ist besonders bei den älteren Exemplaren deutlich zu hell geraten.

Leider harmoniert der viel zu hochbeinige Wagen weder mit den neuen Nachbildungen der EW-II-Familie von Brawa noch mit den älteren EW-I und EW-II Modellen von Lima/Minibahn und Arnold. Eine Tieferlegung ist wegen des engen Raums zwischen Rahmen und Wagenschürze sehr aufwendig und für den Anlageneinsatz diffizil zu realisieren.

Der DZt wurde beim Vorbild in den 1970er- und 1980er-Jahren meistens mit den Elektrotriebwagen Rbe 4/4 am anderen Zugende kombiniert. Dazwischen kamen Mittelwagen der Serien LS, EW I und EW II. Im Regionalverkehr wurde oft fünfteilig mit drei Mittelwagen, einem A oder AB und zwei B gefahren. Im Schnellzugverkehr waren die Pen-



Foto: Selbmann

**Frisch revidierter kurzer Pendelzugtauglicher Z 441 für Pakete an der Postrampe in Bern 1979. Auch dieser typische Wagen fehlt als Modell**

**Güter/Schiebewandwagen der Epoche IV: Die beiden Hbiqss-tz von Minitrix und Roco flankieren den Z2 250ff. von Fleischmann**





Fotos (3): Peter Hürzeler

**Bunter Postzug auf der Lötschbergbahn mit einer Re 4/4 II, drei Z2 251ff. und zwei grünen Z 921ff. EW II auf dem Kander- viadukt im Jahre 2012. Diese ehemaligen Z4 Brief/Paketpost- wagen gibt es ebenfalls immer noch nicht als N-Modell**

**Kurzer Postzug der Epochen V/VI: eine Re 4/4 II (Hobbytrain) und zwei Z2 251ff. von Mabar**



Fotos (6): Radulescu

delzüge teilweise auch achteilig. Die verbliebenen Steuerwagen überlebten bis zur Jahrtausend- wende und waren zuletzt als Dt – also mit ausge- bautem Postabteil – in langen Wendezügen mit EW I/EW II „Papagei“ und Re 4/4 II im Einsatz.

**Rationeller Postumschlag mit Güter- wagen: neue Schiebewandwagen, spezielle Umbauten und Nachbauten**

Gegen Ende der 1960er-Jahre erkannte die PTT die Vorteile der neuartigen Schiebewandwagen gegenüber klassischen „Gedeckten“ im täglichen Paketpost-Einsatz und setzte sie vermehrt ein. Einige, wie die grün lackierten und mit Alu-Schiebe- wänden und Dach ausgestatteten Zweiachser Z2 250 bis 291 mit Untergurt-Versteifung waren Post- eigentum und bei den SBB als Privatwagen einge- stellt. Die 1966 und 1968 gebauten Wagen ent- sprachen konstruktiv der SBB-Bauart Hbis. Fleischmann setzte ihn schon 1975 in Modell auf Basis eines deutschen Typs mit Sprengwerk um.



**Z2 im Interregio-Einsatz am Zugschluss hinter einem dreiteiligen Ergänzungsmodul mit Steuerwa- gen. Der vierachsige lange Postwagen war ursprünglich ein französischer PEz, Hindelbank 2008**

**Minitrix legte 2017 ein Wagenset mit drei vierachsigen Schiebewandwagen Habbillnss der Wascosa/Post auf**



Foto: Selbmann

## Schweizer Kleinserien Gesuchte Raritäten

**K**leinserienhersteller wie Wabu boten seit den 1980er-Jahren ein nicht immer übersichtliches Sortiment von Handarbeitsmodellen nach Schweizer Vorbild an. Allerdings wurden nicht alle Ankündigungen systematisch erfüllt beziehungsweise einige Modelle in Übersee nur in sehr wenigen Exemplaren realisiert. So dürften im Laufe der Zeit Modelle der kurzen und langen Altbau-Z4i mit Oberlicht, des Post-/Gepäcksteuerwagen FZt4ü sowie der Z2-Zweiachser entstanden sein. Eine gute, zum Teil bebilderte Übersicht der Wabu-Modelle bietet die Homepage des Vereins Spur-N-Schweiz unter [www.spur-n-schweiz.ch/sns/hersteller/wabu2.html](http://www.spur-n-schweiz.ch/sns/hersteller/wabu2.html)

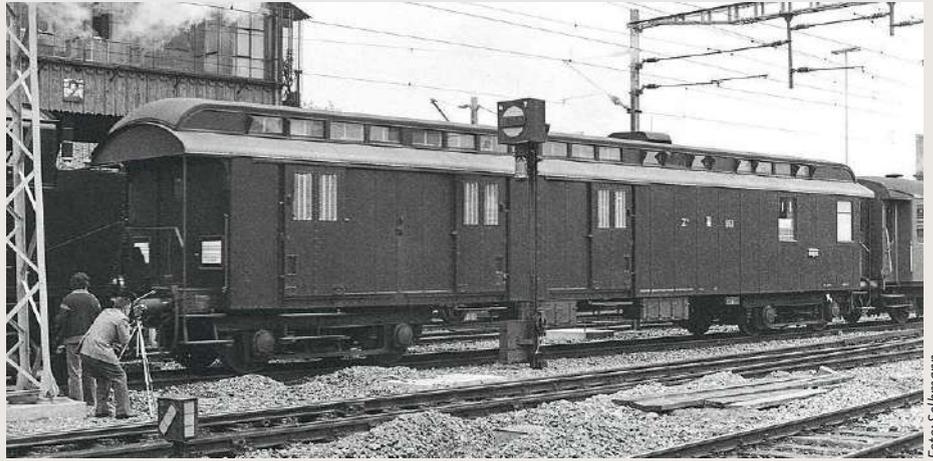


Foto: Selbmann

**Noch in die Epoche III hinein kamen Altbau-Bahnpostwagen in der Schweiz zum regulären Einsatz. Hier ist der grüne Z4i 961 mit Bühnen von 1932 aus dem seinerzeitigen SBB-Museumszug vor der Kamera, aufgenommen in Konstanz anlässlich eines Bahnfestes 1977**



**2-achsige Tragwagen Lgnss der AAE mit unterschiedlichen Wagennummern und Krone-Postbehältern in verschiedenen Dekors von Creanorm**

Andere, wie die zweiachsigen Hbiqss-tz waren in den 1980er-Jahren von der Post gemietete modernere SBB-Wagen. Ihre Modelle mit Post-Beklebung gab es von Minitrix und Roco.

Gewissermaßen ein Schiebewandwagen mit Neuaufbau ist die aktuelle Bauart Z2. Die Zweiachser Z2 251 bis 290 wurden aus den alten Schiebewandwagen unter Beibehaltung der angestammten Ordnungsnummern umgebaut, Z2 351 bis 395 sind dagegen Neubauten. Die mit einem geschlossenen Aufbau versehenen Wagen verfügen posttypisch über drei Ladetüren je Seite (zwei kleinere an den Kastenenden und eine größere mittig) zur raschen Be- und Entladung der Gitterrollpaletten für Briefpost. Die Wagen sind für 140 km/h zugelassen und waren daher früher auch in Reisezügen sogar bis hin zur Gattung Intercity anzutreffen.

2013 überraschte der spanische Hersteller Mabar mit der Ankündigung der Z2 251–290 und 351–395 als komplette Neukonstruktion. Die sehr fein gestalteten Modelle kamen 2014 auf den Markt. Das Programm umfasst mehrere Doppel-Packungen mit verschiedenen Ordnungsnummern und Werbebotschaften sowohl in der grünen Ursprungslackierung der 1980/90er-Jahre als auch in der gegen Ende des Jahrtausends eingeführten aktuellen gelben Lackierung mit weißem Seitenstreifen. Dadurch ist eine wesentliche Lücke im Bahnpostwagen-Sortiment der Epochen V und VI geschlossen, denn die kleinen Z2 wurden im Laufe der Zeit nicht nur in Reisezügen, sondern auch in Ganzzügen zwischen Postzentren verwendet.

Neueren Datums sind die modernen, vierachsigen Großraum-Schiebewandwagen Habbillnss der

2010er-Jahre. Die Wagen gehören der Wascosa AG, sind an die Post langfristig vermietet und tragen daher eine entsprechende Außenlackierung in Gelb mit weißem Seitenstreifen und Werbebotschaften in mehreren Sprachen. Sowohl Minitrix (3er-Set) als auch Fleischmann (2er-Set) brachten in den letzten drei Jahren gelungene Nachbildungen auf den Markt.

### Wechselbehälter und neue Tragwagen

Mit Einführung des „Transportkonzept 1999“ richtete die Schweizerische Post die Beförderung der Paketpost komplett neu aus. Neben den schon in Zürich Müllingen und Bern-Schanzenpost vorhandenen wurden drei neue Verarbeitungszentren in Härkingen, Frauenfeld und Daillens eröffnet. Der ganze Verkehr zwischen diesen Zentren wird nur noch mit Wechselbehältern abgewickelt, die Feinverteilung in der Schweiz erfolgt dann auf der Straße. Die speziellen Wechselbehälter wurden von der Schweizer Firma Frech+Hoch sowie dem deutschen LKW-Aufbau- und Anhängerhersteller Krone GmbH entwickelt und weisen als Besonderheit neben angepassten Abmessungen auch Schiebetüren auf beiden Seiten auf.

Parallel dazu entstand eine neue zweiachsige Tragwagenbauart im Auftrag der Post bei der AAE Cargo

Textfortsetzung auf Seite 55



Foto: Peter Hürzeiler

**Ganzzüge mit den Containertragwagen Lgnss gibt es sowohl lang, wie auf dem Vorbildfoto bei Bellach 2004 oben zu sehen, als auch kurz, hier als Modellzug mit einer Re 4/4 II von Fleischmann**





Fotos (4): Selbmann

**Er fehlt in Modell: Eingereiht zwischen einer DB 111 und einem „Silberling“ steht der Post m in Tannengrün in der Halle von München Hbf 1977**



**Auch dieser Typ fehlt in Modell: zweiachsige Fho mit Bremserbühne ohne Eingang in Selzthal 1982 (oben das Wappen der Post)**



**Nur zwei österreichische Postwagentypen gibt es als umdekorierte deutsche Bauarten aus der Epoche IIIa: links der Schürzenwagen F4h von Minitrix und davor ein zweiachsiger Post/Packwagen preußischer Bauart PFwi von Fleischmann, beide in tannengrüner Lackierung**

AG. Die neuen 120 km/h schnellen Wagen Lgnss wurden bei MSV in Studénka in Tschechien gebaut und können je zwei Behälter aufnehmen. Die Lieferung umfasst insgesamt 252 Wagen, 24 davon baute die BLS-Werkstätte Bönigen 2010–2012 zu nicht trennbaren Doppelwagen Laagrss (L2) für vier Wechselbehälter um. Nachdem ein Teil der Lgnss in den 2000er-Jahren zeitweise wegen Bremsproblemen abgestellt war und durch gewöhnliche Sgns ersetzt werden musste, befindet sich inzwischen die ganze Flotte wieder in Betrieb.

2008 lieferte der Schweizer Hersteller Creanorm eine Neukonstruktion der Lgnss und der Krone-Behälter (erkennbar an den leicht nach außen stehenden Seitentüren) aus. Die Modelle sind fein gestaltet und wurden in einer Vielzahl an Betriebsnummern und Behälter-Farbvarianten angeboten. Auch die kurzfristig eingesetzten Ersatzwagen stellten Fleischmann mit einem vierachsigen Sgns und Hobbytrain mit einem Gelenkwagen her, beladen mit gelben Standard-Wechselbehältern, die farbdrucktechnisch an das Frech+Hoch-Vorbild angepasst sind. Da die Behältertragwagen meistens in Ganzzügen mit unterschiedlicher Bespannung (Re 4/4 II, Re 6/6, Re 10/10) fahren, steht einer Nachbildung in Spur N nichts im Wege.

### Beispiel Österreich: Im Zeichen des Adlers

Die erste Bahnpost gab es im damaligen Kaiserreich schon am 1. August 1850 auf der Nordbahn zwischen Wien und Oderberg (Bohumin). Bahnpostwagen fuhren auf österreichischen Gleisen mehr als 150 Jahre lang. Erst durch den Aus- und Umbau der sechs großen verbliebenen Verteilzentren ab 2001 konnte die Post dort schneller als im

Zug sortiert werden. In der Folge wurden die meisten Bahnpostverbindungen eingestellt, zuletzt im Mai 2004 auf dem letzten überregionalen Kurs Wien – Wolfurt – Wien. Als letzte Linie mit regionaler Bedeutung gab man die Verbindung Innsbruck – Wolfurt nach Eröffnung des Verteilzentrums Hall/Innsbruck im selben Jahr auf.

Österreichische Bahnpostwagen in Reisezugwagen-Bauform sind in Modell selten. In Großserie wurden bisher lediglich zwei Modelle der Epoche III produziert. Beide basieren auf deutschen Baumustern, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich geblieben sind. Der feine PwPosti pr 11 von Fleischmann wurde auch als PFwi 68200 der ÖBB im tannengrünen Farbleid mit Aufschrift „B. B. Österreich“ der frühen 1950er-Jahre als Sondermodell angeboten und ist für den Einsatz auf Modell-Nebenbahnen der Epoche IIIa quasi prädestiniert.

Deutlich länger konnte sich beim Vorbild der ehemalige Post4-bII/21,6 in windschnittiger Bauform mit Schürze der DRP, bei der ÖBB als F4h 80637

eingestellt, in Betrieb behaupten. Der ebenfalls tannengrüne Wagen mit silbernem Dach entstammte einer Serie von 20 ähnlichen ehemaligen DRP-Wagen und wurde von Minitrix in seinem „Semmering-Schnellzugset“ der 1950er-Jahre zusammen mit anderen „Schürzenwagen“ angeboten (siehe NBM 5/04). Die Modellumsetzung ist grundsätzlich korrekt und entspricht dem aktuellen Spur-N-Standard. Da sich das Erscheinungsbild des Vorbilds bis in die späten 1960er-Jahre (und bis auf die 1968 UIC-gemäß geänderte Betriebsnummer auch in den 1970er-Jahren) kaum änderte, ist der Wagen für die ganze Epoche III und mit ein wenig Kompromissbereitschaft auch IVa einsetzbar. Der F4h 80637 (inzwischen Post 00-13 637) wurde erst Mitte der 1970er-Jahre ausgemustert.

### Zugbildung mit österreichischen-Bpw

Die Nachbildung österreichischer Schnellzüge der 1950er- bis 1970er-Jahre ist derzeit mangels wichtiger Wagentypen ein relativ schwieriges Thema. Am ehesten lassen sich die beim Vorbild bunt gemisch-



**Auch hier besteht Bedarf: zwei ehemalige DBP Post mr-a im Dienst der Österreichischen Post, dahinter ein originär österreichischer Post m in Jaffa-Lackierung, Innsbruck 1991**

## Österreichische Postbeiwagen Kompromiss mit gelbem Streifen

Die Beiwagen Gbs(s)-vx von Fleischmann, Roco und Arnold mit jeweils unterschiedlichen Anschriften



**A**uch in Österreich gab es Bahnpostwagen in Güterwagenbauart. Die typischsten und am weitesten eingesetzten Vertreter wurden als Gbs(s)-vx bezeichnet. Es handelte sich um schnelfahrttaugliche und für den Einsatz in Reisezügen mit elektrischer Heizleitung umgebaute Standardgüterwagen der Bauart Gbs (erstes Baujahr 1964) mit einer LüP von 14.020 mm und 8.000 mm Achsstand. Die Gbs(s)-vx behielten ihre Ur-

sprungslackierung in Mahagonibraun mit silbernem Dach und waren lediglich durch einen breiten schrägen gelben Streifen auf der Seitentür und einen entsprechend variierenden Schriftzug erkennbar.

Sowohl Arnold als auch Roco brachten schon in den 1980er- und 1990er-Jahren derartige Modelle auf Basis ihrer Gbs heraus. Das Roco-Modell wurde vor wenigen Jahren mit einer verbesserten Kurzkupplungsaufnahme

und vollständigerer Bedruckung nochmals unter der Marke Fleischmann aufgelegt. Da alle eigentlich auf glattwandigen deutschen Baumustern basieren (in Gegensatz zum österreichischen Gbs-Vorbild mit seinen gesickten Metallwänden), sind diese Modelle jedoch als Kompromisse anzusehen. Typische Einsatzgebiete waren in den 1970/80er-Jahren zum Beispiel die Westbahn und die Franz-Josefs-Bahn.

ten Garnituren der 1950er-Jahre umsetzen. Ein solches Beispiel ist der auf Seite 53 des Ausklappers in Modell abgebildete D 212 von Salzburg über Bischofshofen nach Graz aus dem Jahre 1957. Beim Vorbild bestand bis auf den Altbau-Packwagen und einen einzigen N28-Vierachser der ganze Zug aus verschiedenen von der DRB übernommenen Schnell- und Eilzugwagentypen. Auf dem bereits elektrifizierten Teil der Strecke wurde damals der Dampflok die kleine Elektrolok 1245 vorgespannt. Solche Züge waren auch für die Westbahn und die Semmering-Strecke typisch, bevor kurze RIC-Neubauten und später UIC-X-Wagentypen zum Einsatz kamen. Durch die hoffentlich baldige Auslieferung der angekündigten UIC-X Bm der ÖBB von Jägerndorfer Collection dürfte auch hier mit ein wenig Kompromissbereitschaft vieles möglich werden.

Modernere österreichische Bahnpostwagen gab es bisher nur vereinzelt in Kleinserie. Leo produzierte schon in den 1980er-Jahren einen Post m der Serie 00-33 070 bis 084, beim Vorbild von der DBP übernommene Alles-Bpw aus den Jahren 1958 und 1959 in der damals aktuellen gelb/umbragrauen Komfortlackierung. Sie basieren auf den entsprechenden alten, etwas groben Arnold-Modellen. Auch MTR Mende bot zeitlich einen Post m nach UIC-X in „Jaffa“-Lackierung auf Bestellung an. Es handelte sich um Eigenbauten auf einem Großserien-Fahrwerk. Die Modelle sind gut detailliert, weisen aber zum Teil leichte Verarbeitungsmängel auf. Typische Bpw nach österreichischem Vorbild, wie zum Beispiel die Serie F4ho 81100-109, später Post m 00-43 110-119 aus 1965, die sich in allen drei Farbgebungen in Tannengrün mit silbernem Dach,

„Jaffa“- oder Komfortlackierung nachbilden ließen, fehlen bisher in Spur N. Gänzlich vermisst man auch die zweiachsigen Typen.

Dass derzeit kein österreichischer Bpw der Epochen IV und V verfügbar ist, heißt aber längst nicht, dass man auf ÖBB-Züge dieser Zeit komplett verzichten muss. Der internationale EC 10/11 „Mimara“ mit deutschem, österreichischem, slowenischem und kroatischem Rollmaterial von Zagreb nach Leipzig über Ljubljana, Villach, Salzburg und München wurde schon im vorausgegangenen deutschen Zugbildungsbeitrag dargestellt. Sein kleiner „Bruder“ war Anfang der 1990er-Jahre das Schnellzugpaar D 310/311 von Ljubljana nach Villach. Der Zug bestand in der Regel aus drei Sitzwagen (zwei ÖBB Bmz51 oder Bmz61 und einem ABmz61 oder slowenischem ABI) sowie einem deutschen Post mr-a oder Post mr-z nach München. Er wurde ab der österreichische Grenze von einer 1042 TA oder HG gezogen.

### Beispiel Frankreich: Eleganz in Braunrot

Auch in Frankreich hat die Bahnpost eine lange Tradition. Schon zum 1. August 1845 wurden die ersten speziell gebauten zweiachsigen Wagen zwischen Paris und Rouen eingesetzt. 1848 folgte einer der ersten europäischen Dreiachser auf dem



Foto: Sven Franz

REE legte 2017 auch Versionen des Packwagens für die Epochen IV/V auf, hier als PEz „La Poste“ mit neuen Drehgestellen Y 24 und Gummiwülsten sowie als PAz in klassischem Braunrot

Modellschnellzug aus der frühen Epoche III mit einer 141 R (Lematec), PAYi (REE) und genieteten PLM/OCEM-Bauarten (Dynam)



Fotos (2): Wolfgang Besenhardt

## Französische Postkurse bei der DB: Braunrote Wagen bis Lindau

Das französische Bahnpostwagen auch auf Abwege geraten konnten, zeigt das Schnellzugpaar D 161/162 Strasbourg – Innsbruck der 1950er-Jahre. Der Zug fuhr über die badische Schwarzwaldbahn und Bodensee-Uferbahn bis Lindau, von wo aus nach dem Richtungswechsel Kurswagen über den Arlberg bis Innsbruck weiterliefen. Im Zug gab es gleich zwei französische Bahnpostwagen, entweder vierachsige PAz der kurzen, elsässischen Bauart oder aus der

OCEM-Familie mit 21,60 m Länge. Einer fuhr von Paris bis Offenbourg, der zweite von Strasbourg bis Konstanz (wurde in Radolfzell vom Hauptzug getrennt) oder je nach Fahrplanperiode bis Lindau. Beide dienten der Militärpost der französischen Truppen im Südwesten der Bundesrepublik. Typische Loks waren bis 1957 die 39 im Schwarzwald sowie 18.4 und 18.5 (bay. S 3/6) am Bodensee entlang. Danach kam die V 200.0. Eine Nachbildung in Modell wird durch

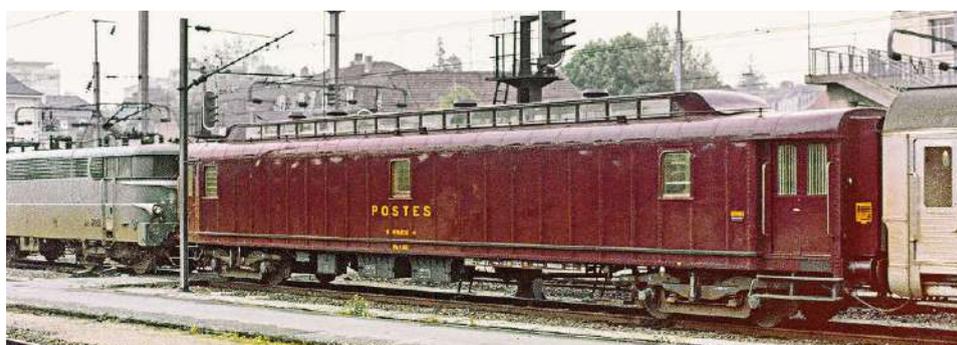
die fehlenden französischen Sitzwagen der Ostbahn-Bauart (in Kleinserie von Heracek) erschwert. Leichter ist es, den Zug aus den späten 1950er-Jahren nachzubilden, mit SNCF DEV AO (REE, Lima/Minibahn, Arnold), ÖBB Ex-DRB „Schürzenwagen“ (Minitrix, Roco) und DB Einheits-Schnellzugwagen der Gruppen 29 (Minitrix) oder 35 (Fleischmann). Hier ist allerdings der als Modell fehlende SNCF-Gepäckwagen der „Spielverderber“ (siehe auch NBM 3/04).



Der D 161 bei Lindau-Aeschach 1953 in Modellbahn-anregender Umgebung. Nach der 18 480 folgt ein langer PZa mit symmetrischem Oberlicht. Zwischen den Altbau-Einheitswagen der DB sind zumindest an fünfter und sechster Stelle zwei SNCF-Wagen Typ Est zu identifizieren

Foto: Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Nordbahn-Netz. Ab 1928 wurden nur noch vierachsige Bahnpostwagen in Metallbauweise geliefert, die unabhängig von ihrer Innenausstattung (Briefpost-Bpw, Paketpost-Bpw, Alles-Bpw) einen hohen, großzügig verglasten Oberlichtaufbau auf ganzer Dachlänge hatten. Die bekanntesten Vertreter dieser Bauart waren die 21,60 m langen, als „type 1926“ oder OCEM-Bauart genannten Wagen, die zum Teil bis zur Einstellung der Postbeförderung auf Schienen überdauerten. Die nächste Generation folgte erst 1973 mit den sogenannten „UIC-Wagen“ mit 26,00 m Länge. 1982 wurden die ersten dieser Altbau-Bpw für die Beförderung von standardisierten Postbehältern (Rollpaletten) um-



Ein PAz mit neuen Drehgestellen Y 24, Gummiwülsten und Gummileiste hinter der BB 16022 in einem Zug aus überwiegend DEV Inox-Wagen und einem SBB ABm RIC/UIC in Mulhouse 1978

Foto: Selbmann

### Modellschnellzug der Epoche IIIb mit einer SNCF A1A A1A 68000 (Mabar/Hobby66), PAz (REE) und DEV AO-Wagen (REE)



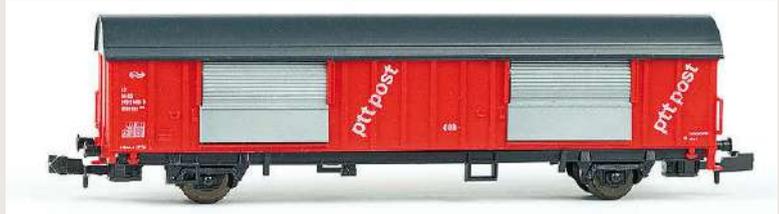
Postwagen aus Italien, den Niederlanden und Spanien

## Kleinserien, regionale Spezialitäten und Börsenschnäppchen



Nur gebraucht zu bekommen sind der FS DUz tipo 1934 (C.S.M./Tibidabo) und der Uiz tipo UIC-X 1964 (Lima) als Entwicklungen aus den 1960er-Jahren

**Roco legte mehrere Serien des niederländischen PTT Hbbkss auf. Sein Vorbild hat Rollos und außerdem angebaute ausklappbare Ladebrücken**



Fotos (3): Selbmann

In Ländern, die ohnehin von den größeren Modellbahnherstellern wenig mit Rollmaterial bedacht werden, ist das Angebot an Postwagen meist gering bis nicht vorhanden, doch entdeckt man ab und an – auch im historischen Rückblick – das eine oder andere Fahrzeug.

**Spanien:** Vierachsige Postwagen in Dekorvarianten fertigt HispatréN (siehe NBM 2/05).

**Italien:** Lima bot einst als verkürztes Modell den damals ganz modernen vierachsigen Postwagen Uiz tipo UIC-X 1964 an, allerdings mit auf der falschen Seite angeordneten Dachfenstern. Ebenfalls aus italienischer Fertigung stammte von Tibidabo der Pack/Postwagen DUz tipo 1934. In höherwertiger Ausführung wurde der Uiz tipo 1934 als Metallmodell von Fine Scale

München aufgelegt. Lo.Co. hat den Post/Packwagen eDUiz tipo 1937 aus Kunststoff aktuell im Sortiment.

**Niederlande:** Bei Roco gab es mehrfach den zweiachsigen roten Postgüterwagen Hbbkss. Arnold produzierte 1990 sogar den farbenfrohen vierachsigen elektrischen Posttriebwagen mP 3000. GS

gebaut, die UIC-Wagen folgten ab 1993. Die Briefsortierung in Zügen wurde schrittweise bis 1995 eingestellt.

### Rasend schnell: Die Post-TGV

Von 1986 bis 2015 besaß die Französische Post auch den einzigen Hochgeschwindigkeitsposttriebwagen der Welt. Der 270 km/h schnelle als TGV postal, später nach der PTT-Umbenennung als TGV La Poste bekannte Zug fuhr stets nachts zwischen Paris und Mâcon sowie Cavaillon. Die zunächst fünf Halb-Triebzüge basierten auf dem TGV Sud-Est. Ein kompletter Zug bestand aus zwei Halbtriebzügen und war aus zwei Motorwagen und acht Zwischenwagen gebildet, die jeweils 31 bzw. 32 Rollpaletten befördern konnten. Später wurde auch der TGV PSE Nr. 38 als Postzug umgebaut. Somit entstanden ein kompletter Wagenpark für drei ganze Züge und eine „halbe“ Reserve. Der TGV postal wurde bisher in Spur N nur in Kleinstserie auf Lima-Basis und als Einzelumbauten in Frankreich angeboten.

### Breite Auswahl: die OCEM-Wagen

Besser sieht es bei den gewöhnlichen französischen Bahnpostwagen in Modell aus. REE Modelleles lieferte Ende 2017 eine ganze Serie nach Vor-

bild der langen OCEM-Bauart, als „ambulant“ Paz (Briefpost- oder Allesbahnpostwagen mit Sortierabteil) und als „allège“ PEz (Paketbahnpostwagen ohne Sortierabteil). Letztere sind an den breiten Schiebetüren seitlich am Wagenkasten erkennbar. Es wurden viele Versionen einzeln oder in Zweierpackungen angeboten – von den roten mit schwarzen Einstiegstüren der Epoche IIIa, über die braunroten der 1960/1970er-Jahre bis hin zu den vollständig gelben Prototypen der 1970er-Jahre und den zweifarbig weiß/gelben Wagen der letzten Betriebsjahre. Es erschien sogar eine braunrote „Presse Parisienne“-Ausführung der 1960er-Jahre, denn manche Postwagen wurden bis 1975 im NMPP-Dienst für die Beförderung der Pariser Zeitungen in die Provinz eingesetzt. Es sind sowohl Varianten mit dem alten Y2- als auch mit dem modernen Y24-Drehgestell berücksichtigt.

### Zugbildung mit französischen Bpw

Durch die Auswahl der 21,60 m langen OCEM Paz und PEz hat REE Modelleles eine glückliche Hand bewiesen, denn die Vorbilder wurden flächendeckend in ganz Frankreich bis zum Betriebsende 1995 eingesetzt. Eine authentische Nachbildung der SNCF-Züge der Epoche III ist derzeit relativ kompliziert, weil viele Altbau-Wagenbauarten der ehemaligen

französischen Privatbahngesellschaften nur in Kleinserien verfügbar sind wie beispielsweise die Ostbahn-Stahlwagen der 1930er-Jahre von Heracek, oder komplett fehlen. Wer zu einigen Kompromissen bereit ist, kann stattdessen die alten aber maßstäblichen OCEM-RA („Rivets Apparents“ = sichtbare Nieten) Sitzwagen von Dynam einsetzen, so vorhanden. Modernere Wagen der DEV-AO Bauarten sind von Lima/Minibahn, Arnold und seit einigen Jahren als Neukonstruktion von REE verfügbar. DEV-Inox-Wagen sind als Neuheit bei Arnold in Arbeit. Triebfahrzeugmäßig hat sich im Diesel- und Elektrolokom-Segment der SNCF sehr viel getan, nur bei Dampflokomotiven muss man noch zum größten Teil auf teure Kleinserien zurückgreifen.

Eine Zugbildung der typischen SNCF-Schnellzüge der 1970er-Jahre mit USI- und UIC-Y-Sitzwagen ist dank L.S.Models und Dynam/Artrain, REE sowie in Kürze Minitrix ebenfalls fast unbegrenzt möglich. Die damals noch größtenteils braunen Paz und PEz bringen einen Farbtupfer in das sonst dunkelgrüne beziehungsweise später silber-grüne oder grau-grüne Einerlei der Wagengarnituren. Auch im

**Schwedischer Regionalzug aus dem Raum Helsingborg aus den späten 1980er-Jahren mit SJ Rc2, DF 33 G, deklassiertem A3 und einem B3 (alle Fleischmann)**



## Auslandspostkurse im Deutschlandverkehr: Jugoslawe in München – Deutscher in Zürich

**B**ahnpostwagen wurden zum Beispiel auch in den 1980er-Jahren bisweilen im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt und konnten dabei weit ins Landesinnere oder sogar im Transitverkehr beobachtet werden. Schon in der Epoche III kam es in Österreich zu gemeinsamen Fahrten von FS Uz und ÖBB Post o über den Semmering in internationalen Zügen. Später gelangte zum Beispiel im

D 295 „Jugoslavia-Express“ Frankfurt (Main) – Beograd oder D 216 „Austria-Express“ Klagenfurt – Amsterdam ein JZ-Postwagen via Tauernbahn nach München. Umgekehrt lief ein deutscher Post mr-a in der Relation Stuttgart–Zürich HB in den internationalen Zügen D 380/387 Ventimiglia – Stuttgart über den Gotthard (siehe auch das Beispiel bei den Zugbildungsgrafiken des Ausklappers). GS



**Impression vom internationalen Tauernverkehr im Jahre 1983: Eine DB 111 vor einem bereitstehenden grünen jugoslawischen Postwagen mit heraushängender Signalfahne als Zeichen, dass er mit Personal besetzt ist, und einem ÖBB Dsxo in Villach**

Corail-Zeitalter (VTU-Modelle von Lima/Minibahn, Arnold und Piko, VU von Piko) sind die alten PAZ und PEz, inzwischen zum großen Teil weiß/gelb umlackiert, einsetzbar. Ein solcher inzwischen über 50 Jahre alter Wagen könnte zum Beispiel Anfang der 1980er-Jahre im sonst „artreinen“ Corail-Zug Paris – Tarbes hinter einer BB 9200/9300 laufen. Fast zehn Jahre später waren noch die letzten PEz zwischen Paris Est und Strasbourg hinter einer BB 15000 oder zwischen Paris Est und Mulhouse/Basel hinter einer Großdiesellok CC 72000 zu sehen.

### Beispiel Schweden: Vierachser bevorzugt

Die Großserien-Schienenfahrzeugmodelle nach schwedischem Vorbild kann man im Prinzip an den Fingern einer Hand abzählen, dennoch befindet sich darunter auch ein Bpw. Passend zur 1978 zuerst angebotenen Stangen-Ellok Du 2 wurde auch eine Wagenserie entwickelt, darunter ein Post/Gepäckwagen DF 39. Die Modelle sind auch für heutige Verhältnisse immer noch fein detailliert, aber Fleischmann-typisch etwas „hochbeinig“ und verfügen ab Werk über keine Kurzkupplungen – was eine Tieferlegung eigentlich erheblich erleichtert. Im Laufe der Zeit wurden mehrere Versionen produziert, teilweise in abweichenden Lackierungen

mit gelb/blauen Farbbändern (siehe NBM 4/95). Einige davon waren nur für den skandinavischen Markt bestimmt. Die zuletzt produzierte Version aus 2014 kam im Rahmen eines Dreiersets (mit SJ A3 und B3 ex-A3), verfügt ab Werk über Fleischmann-Profilkupplungen und über einen verbesserten, vollständigeren Druck. Im Gegensatz zur älteren Version ist diese als DF 33 G beschriftet.

Auch mit nur zwei Wagentypen lässt sich ab und zu ein Zug glaubwürdig nachbilden. Die südschwedischen Regionalzüge der 1980er-Jahre, zum Beispiel in Raum Helsingborg, waren in der Regel aus Elektro-Lokomotiven der Baureihe Rc 2, einem Gepäck- oder Post/Gepäckwagen und zwei bis drei Altbauwagen der 2. Klasse gebildet.

### Fazit

Durch Neukonstruktionen des letzten Jahrzehnts ist eine authentische Zugbildung mit Bahnpostwagen auch in anderen Ländern, vor allem der Schweiz oder auch Frankreich, möglich geworden. Besonders vermisst werden derzeit noch typische Schweizer und österreichische Bpw in Reisezugwagen-Bauform der 1950er- bis 1980er-Jahre. Darüber hinaus gibt es auch noch Postwagenmodelle der britischen oder auch amerikanischen Bahnen, die aber ein Thema für sich sind. *Horia Radulescu*



MODELLBAHNZUBEHÖR

# Auhagen

*New!* 14 486 Überladekran N

*New!* 44 654 Prellbock geschwungen N

*New!* 44 655 Prellbock Holz N

*New!* 44 652 Telefonzellen und Briefkästen N

*New!* 44 651 Straßenlampen N

WWW.AUHAGEN.DE

**Regionalzug Raum Helsingborg (1989)**



SJ Rc2 (Flm)

SJ DF 39 (Flm)

3 x SJ B3 ex-A3 (Flm)

**Exp 5040 Marseille - Paris (1987)**



SNCF BB 7200 (Flm, Mtx)

SNCF A9c9ux VU (Pi)

SNCF B9c9x UIC Y (Art, Mtx\*, REE\*)

SNCF B10 UIC Y (Art, Mtx\*, REE)

SNCF A4B6u VSE (Ro\*\*)

**D 162 Strasbourg - Offenburg - Singen - Radolfzell - Lindau (1958)**

französischer PÄz nach Konstanz bis Radolfzell; führt einen Kurswagen nach Innsbruck



DB V200.0 (Ar, Mtx, Ro)

SNCF Dd4s (KS\*\*) statt Dd2 Est

DB B4ü-28/51 (Mtx)

DB AB4ü-39/54 (Mtx, Ro)

DB B4ü-28/51 (Mtx)

SNCF B10 D

**D 253 Paris Est - Metz - Saarbrücken - Frankfurt (Main) (1979)**

französischer PEZ bis Saarbrücken; führt zwei Kurswagen nach Prag mit



DB 181.2 (Ar\*, Mtx)

SNCF/Poste PEz OCEM (REE)

DB Bcm 241 (Flm, Ro)

DB/TEN WLABcm 166 (Flm, Ro, Li)

DB ABm 225 (Flm, Mtx)

**D 387 Stuttgart - Singen - Zürich HB - Gotthard - Chiasso - Milano C - Genova PP - Ventimiglia (1982)**

deutscher Post m-ra bis Zürich



DB 110.1 (Ar, Flm, HT, Mtx)

DB Bm 234 (Ar, Flm, Mtx)

DB ABm 225 (Flm, Mtx)

FS D(z) UIC X (Riv)

FS Bz UIC X (Ar, Flm,

**P 2109 Gmünd NÖ - Wien FJB (1978)**

Personenzug der Franz-Josefs-Bahn mit vielen Postbeiwagen



ÖBB 2050 (Ar)

3 x ÖBB Gbs-vx (Ar, Flm, Ro)

ÖBB/Post Post (Mtx)

ÖBB Diho (Ar\*\*)

**D 469 Arlberg Express Paris Est - Mulhouse - Basel SBB - Zürich HB - Buchs SG - Feldkirch - Innsbruck (1989)**

Zugbildung ab Zürich



ÖBB 1044 (Flm, Ro)

ÖBB/Post Post-m (MTR)

ÖBB Bmpz50 (JC\*\*) statt BRmpz50

ÖBB ABmz61 (Flm, Ro)

SNCF B9c9x UIC Y (A

**D 310 Ljubljana - Villach (1993)**

führt einen Post m-ra der Deutsche Bundespost nach München mit



ÖBB 1042 HG (Ar, JC)

DBP Post m-ra (Ar/PC)

2 x ÖBB Bmz61 (Ar, Flm, Ro)

ÖBB ABmz61 (Flm, Ro)

**Schnellzug Bern - Zürich HB (1973)**



SBB DZt EW II (Er)

SBB A LS (Ar)

3 x SBB B EW I (Ar, Li, Pi\*)

**Schnellzug Zürich HB - Chur (1995)**



SBB Re 460 (Flm, Ka, Mtx)

PTT Z2 (Mab)

SBB B EW II (Br)

SBB Bm RIC (HT, Ka)

2 x SBB Bpm R

**Regionalzug Gotthard Nordrampe bis Göschenen (1989)**



SBB DZt EW II (Er)

SBB A LS (Ar)

2 x SBB B LS (Ar)

SBB RBe 4/4 (Ar, Pi)

**IR Bern - Olten - Zürich HB (2008)**



SBB Re 460 (Flm, Ka, Mtx)

SBB AS EW IV (Flm, KS)

SBB A EW IV (Flm, Ro)

**Abkürzungen:**

Ar: Arnold, Art: Artrain, Br: Brawa, Er: Erlam, Flm: Fleischmann, HT: Hobbytrain, JC: Jägerndorfer Collection, Ka: Kato, Li: Lima, Mab: Mabar, Mtr: MTR Mende, Mtx: Minitrix, PC: Post Collection, Pi: Piko, REE: REE Modèles, Riv: Atlas/Rivarossi, Ro: Roco, KS: Klein- oder Kleinstserie



SBB A EW IV (Flm, Ro)



# Bahnpostwagen in Mitteleuropa Zugbildung im Laufe der Zeit 1958 bis 2015



## Postzug Brig - Härkingen (2015)

kurzer Lötschberg-Postzug



### Symbole:

- \* - angekündigte, noch nicht gelieferte Modelle.
- \*\* - Kompromissmodell bzw. Modell in korrekter Grundlackierung, aber mit abweichenden Details.





Regionalzug der Gotthard-Nordrampe Ende der 1980er-Jahre mit RBe 4/4, zwei B LS, einem A LS (alle Arnold) und einem DZt EW II (Eriam) Fotos

Vorderteil des S



Hinterer Teil eines Interregio Bern – Zürich Mitte der 2000er-Jahre mit Ergänzungsmodul (Roco und RSM) und zwei Z2 251ff. (Mabar)

Der D 212 Salzburg – Graz bestand 1957 f



Der kurze D 310 Ljubljana – Villach von 1993: ÖBB 1042 HG (Jägerndorfer Collection), DBP Post mr-a (Arnold/Post Collection), zwei ÖBB Bmz 6

Typischer Personenzug der Franz-Josef





(6): Radulescu

**Schnellzugs Zürich – Chur Mitte der 1990er-Jahre mit Re 460 (Minitrix), Z2 251ff. (Mabar), zwei Bpm RIC (Kato und Staiber) sowie B EW IV (Roco)**



**Set vollständig aus Rollmaterial deutscher Bauarten mit einer ÖBB 52 (Fleischmann) und Altbau-Einheitswagen (Minitrix, Roco und Fleischmann)**



**ÖBB 2050 (Arnold) und ABmz 61 (Fleischmann)**

**Postbeiwagen Ende der 1970er-Jahre: ÖBB 2050 (Arnold), Postbeiwagen (Roco, Fleischmann und Arnold) und Spantenwagen (Jägerndorfer Collection)**





# Fachgeschäfte und Versandhändler

Hier finden Sie nach Postleitzahlen sortiert Ladengeschäfte und Versandhändler in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise: sw: Euro 54,00; 4c: Euro 65,00; zzgl. MwSt.

Kontakt: Selma Tegethoff · Telefon 089 13 06 99 528 · Fax 089 13 06 99 529 · E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

10585 Berlin

## MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!



**Beim Einkauf ab 50 EUR gewähren wir Ihnen auf fast\* alle Modellbahnartikel 10% Rabatt.**



**Selt über 100 Jahren für Sie da!**

\*außer Startsets, Hefte, Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen  
**Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42**  
**U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00 Uhr**

24601 Wankendorf



## Modelleisenbahn An- und Verkauf Reparaturen, Wertgutachten

24601 Wankendorf • Bahnhofstraße 12 • Tel. 0162 478 24 67  
[www.de-isenboner.com](http://www.de-isenboner.com) • e-mail: [de-isenboner@web.de](mailto:de-isenboner@web.de)

10789 Berlin

43 Jahre  
**modellbahnen & modellautos Turberg**  
**Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Verkäuferin gesucht!**  
**Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!**  
**Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!**  
**Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!**  
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!  
 Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2199900 - Fax 2199 90 99 - [www.turberg.de](http://www.turberg.de)

45475 Mülheim

## Modelleisenbahnen ter Meer

-- **GEÖFFNET** mit vielen **NEUHEITEN** in N --  
 z.B. Arnold N + Piko N + Lemke N + jede Menge Zubehör N  
**Günstige STARTPACKUNGEN zur Ablenkung in dieser ZEIT !!!**  
**AN ALLE MODELLEISENBÄHNER-BITTE BLEIBEN SIE GESUND!**  
 Mellinghofer Str. 269-45475 Mülheim Ruhr Tel: 0208 - 37877499  
 Öffnungszeiten : Mo, Di, Do, Fr, 10.00-13.00+15.00-18.30 Uhr  
 Mi+Sa: 10.00-13.00 Uhr Email : [info@ter-meer.com](mailto:info@ter-meer.com)

10789 Berlin

Sammlungen Einzelstücke Raritäten  
**ANKAUF**  
**MICHAS BAHNHOF**  
 Nürnberger Str. 24a 10789 Berlin  
 Tel 030 - 218 66 11  
 Fax 030 - 218 26 46  
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr  
[www.michas-bahnhof.de](http://www.michas-bahnhof.de)

47661 Issum

über 8.800 Spur N Produkte  
**DMTOYS** Der Spezialist für die Spur N  
**UNION Modellbahn**  
[www.dm-toys.de](http://www.dm-toys.de)

12105 Berlin

**Modellbahn Pietsch** Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf  
 Telefon: 030/7067777  
[www.modellbahn-pietsch.de](http://www.modellbahn-pietsch.de)  
**Minitrix – Auslaufmodelle zum Sonderpreis!**  
 12573 E-Lok BR 185-CL 006 Rail4Chem statt ~~115,00 EUR~~ 99,99 EUR  
 12850 DB E-Lok BR 140 orientrot statt ~~119,99 EUR~~ 79,99 EUR  
 Auslaufmodell-Liste gegen 1,45 EUR in Briefmarken!!! Bitte Spur angeben!!!  
 Z.T. Einzelstücke Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

52062 Aachen

**Hünerbein**  
 Markt 9-15 52062 Aachen  
 Tel. 0241-3 39 21  
 Fax 0241-2 80 13  
**750 m<sup>2</sup> Erlebniswelt Modellbau in Aachen**  
 Modell Center Aachen  
[www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de) [info@huenerbein.de](mailto:info@huenerbein.de)

21075 Hamburg

**Harburger-Lokschuppen**  
 I. Czekai · Denickestr. 92 · 21075 Hamburg-Harburg · Tel. 040 - 76 11 51 68  
 13 Jahre  
 Danke für die Vertrauen  
  
  
**Haben Sie auch ein Platzproblem für Ihre Loks und Waggon?**  
**Der Platz für genügend Vitrinen an der Wand fehlt?**  
**Das ein- und auspacken aus den Verpackungen nervt ?**  
**Die Lösung:** Nutzen Sie unsere Stapelbehälter 60 x 40 cm für die Aufbewahrung Ihrer hochwertigen Modelle! Platz für bis zu 80 zweiachsige Spur N Waggon! Profi Stapelbox mit Deckel, Schaumstoffeinlagen und verschließbar Artikel 1810 = 69,90 €, Stapelbox ohne Deckel Artikel: 1805 = 49,90 €, Bestellbar: [www.harburger-lokshuppen.de](http://www.harburger-lokshuppen.de)

81377 München

30.000 Ersatzteile und Zubehörartikel  
  
**SPUR N TEILE.de**  
 Der Ersatzteil-Experte für die Spur N  
[www.Spur-N-Teile.de](http://www.Spur-N-Teile.de)  
 Spur-N-Teile.de | Daniel Mechtling | Zirler Straße 13 | 81377 München | 089 / 45 21 9389

# Hier könnte Ihre Werbung stehen.

Anzeigenformat: 94 mm x 35 mm



Fotos (17): Stiller

*Ein österreichischer Schienenbus  
in seiner eleganten Lackierung ist zu  
Gast auf der Strecke in Bayern*

■ Bau eines Foto- und Präsentationsdioramas mit Code 40-Gleis

# Zwischen Wald und Wasser

Raus in die Natur zum Fotografieren ist nicht nur eine Devise der Vorbildfreunde. Handliche Module ermöglichen das In-Szene-Setzen von Fahrzeugen in Modelllandschaften unter direktem Sonnenlicht. Auch die Miniaturgelände erwachen zu neuem Leben in Licht und Schatten. Rüdiger Stiller beschreibt den Bau seines Dioramas



*Das direkte Sonnenlicht bewirkt stimmungsvolle Kontraste zwischen tiefen Schatten und gleißenden Felsen im Bachbett, die die Belichtungstechnik der Kamera herausfordern*

**W**as macht man, wenn man eine fertige stationäre Modellbahnanlage sowie eine Ausstellungsanlage hat und es trotzdem in den Fingern juckt, wieder etwas zu bauen? Richtig, man erstellt ein Diorama und das auch aus verschiedenen Gründen. Zum einem, um andere Techniken auszuprobieren bei Gleisbau, Landschaft und Gewässern, und andererseits, um das Fotografieren bei Tageslicht zu testen.

Nachdem ich einen Kellerraum räumen musste, in dem ich auch Modellbausachen gelagert hatte, fiel mir (m)ein Segmentkasten in die Hände, den ich vor Jahren hergestellt hatte. Dieser Kasten bestand tatsächlich nur aus dem nackten Holz, in dem eine Vertiefung für einen Fluss schon herausgearbeitet worden war. Mir fiel wieder ein, dass ich einmal ein Diorama geplant hatte, was einen Abschnitt der Königssee-Bahn wiedergeben sollte. Es ist dann aber über Jahre in Vergessenheit geraten.

Wie dem auch sei, jetzt kam er wieder zum Vorschein und schrie förmlich danach, von mir gestaltet zu werden. Was mir auf jeden Fall klar war, ein

hundertprozentiger Nachbau der Strecke sollte es nicht werden, aber schon daran angelehnt sein.

### Gelungenes Experiment: Code 40-Gleis selbst bauen

Auf dieses Diorama sollte ein Code 40-Gleis kommen. Ich entschied mich für das Selbstbau-Gleis von SpurNeun. Es sollte auch nur mal zum Testen sein. Nachdem die einzelnen Teile zum Gleisbau per Post kamen, wurde auch sofort losgelegt. Wenn man sich streng an die Anleitung hält, ist es kein Hexenwerk. Ungenaueres Arbeiten verzeiht dieser Gleisbau nicht. Hat man sich aber die notwendige Zeit genommen, wird man mit einem sehr schönen Stück Gleis belohnt. Der Zusammenbau gestaltet sich wie folgt (siehe auch Bildkasten auf der nächsten Seite):

- Nachdem ich die Korkbettung aufgeklebt hatte, wurde die Pappschablone aufgebracht. Auf diese Schablone kommt das flexible Kunststoffband, welches später die Messingstühlchen und die Holzschwellen aufnimmt.

### » Das Profil wird mit eigenen Schienenstühlen verlötet, ohne Klammerungen oder Nagelarbeiten

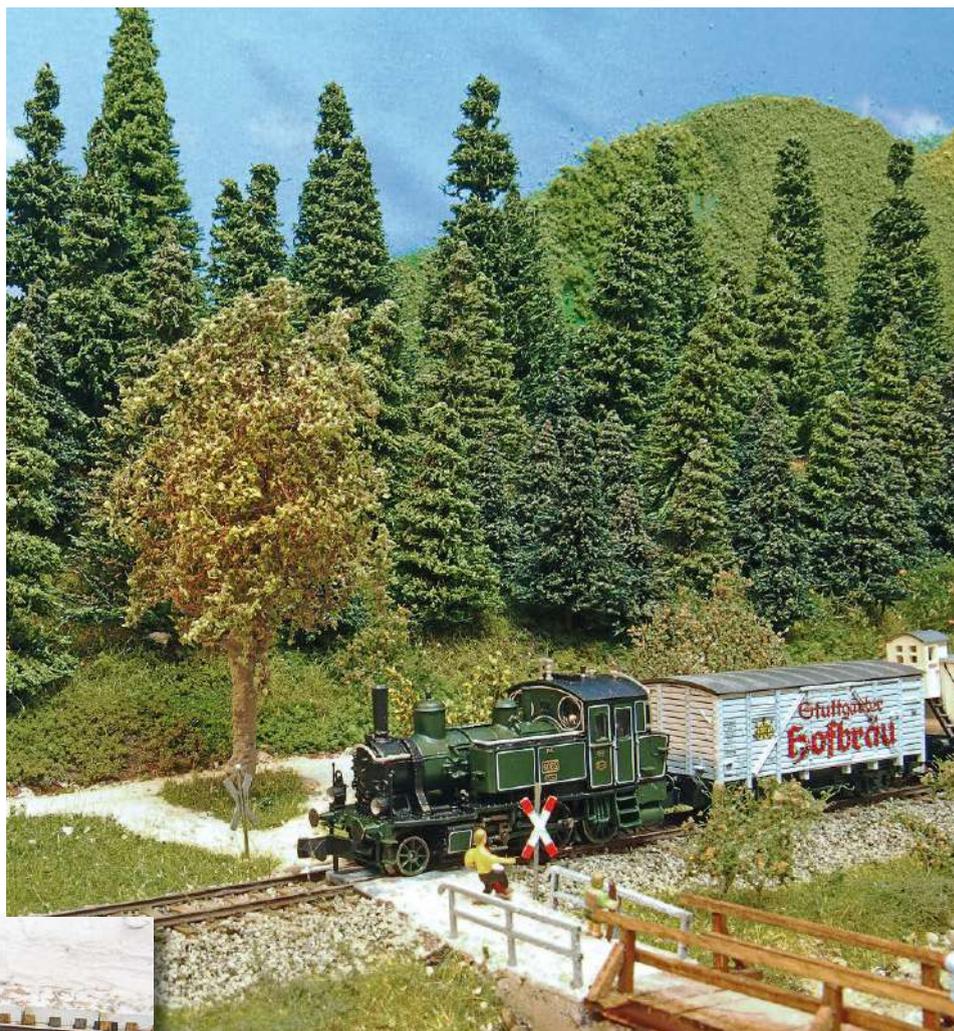
- Wenn alle Messingteile vom Gussbaum abgetrennt sind, gilt es diese zu entgraten. Nach geplanter Arbeit werden sie in die vorgesehenen Aussparungen des Gleisrostes eingeklebt.
- Dann werden die gelaserten Holzschwellen aufgelegt. Diese werden einfach mit ihren Schlitzern auf den Kunststoffrost verklebt. Alles passte auf Anhieb.
- Nun können die Schienenprofile montiert und auf die vorher aufgeklebten Messing-Einsätze gelötet werden.
- Anschließend werden die Schienen und Schwellen noch farblich behandelt, wobei die Schwellen mit verschiedenen Beizen eingelassen werden. Ganz zum Schluss wurde Schotter von minitec aufgetragen. Somit ist das Gleis fertig.

### Die Wassergestaltung

Ich habe diesmal das Wasserimitat von Woodland Scenics verwendet. Wenn man nach Anleitung vorgeht, ist die ganze Sache ein Kinderspiel. Zu meiner Freude war das Gemisch auch weitestgehend geruchsfrei. Nachdem das Flussbett ausge-



*Ein kurzer Personenzug aus V 100, AByg, Bn und BDnrzf fährt am gut besuchten Wanderweg vorbei. Dieser ist hier in einem Teilstück durch eine Stützmauer befestigt, was seinen Verlauf durch das Diorama abwechslungsreicher macht. Die Aufnahme entstand im Freien*

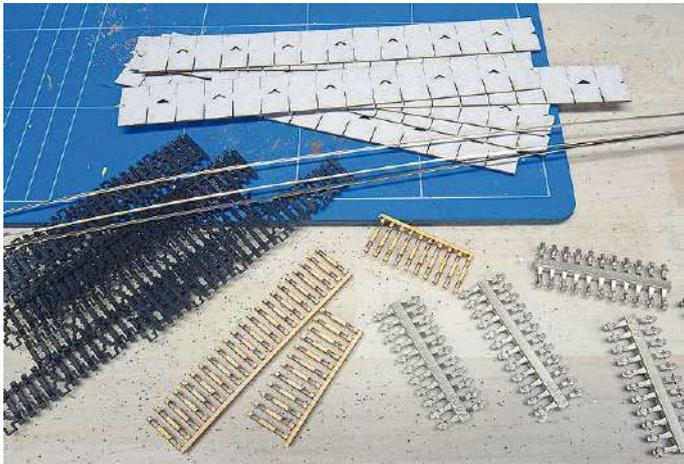


*Der Fußgängersteg führt direkt auf den Bahnübergang, der hier von einer historischen Garnitur befahren wird. Diese Aufnahme entstand im Innenraum mit Kunstlicht*



*Der Übergang im Rohbau aus Styrodur. Das Selbstbau-Gleis ist bereits gefärbt und bereit für die Schotterung*

## Die Bauschritte des Code 40-Gleises



Die Bauteile aus Karton, Kunststoff, Holz und Neusilber



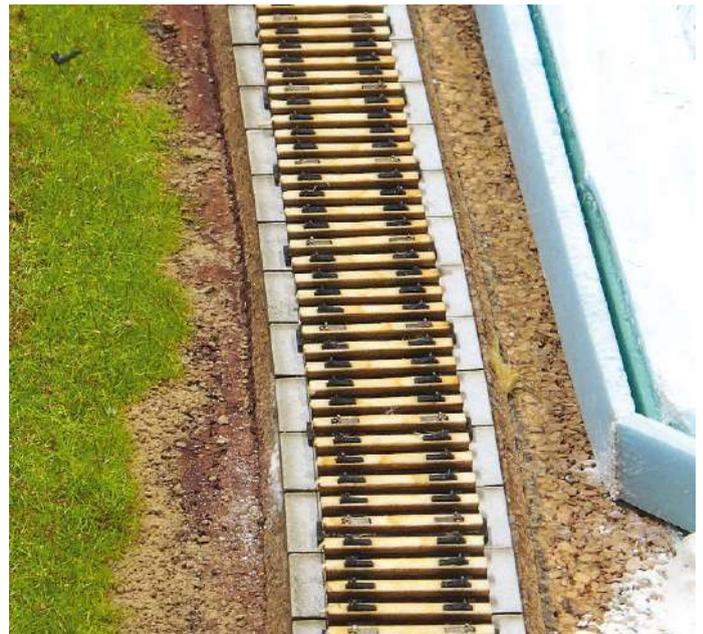
Das Rost befestigt man mit Kontaktkleber auf den Schablonen



Die Schablonen werden während des Klebens beschwert



Die Metallschienenstühle sind in das Rost eingeklebt



Die Bohlen aus Holz werden auf das Rost geklebt



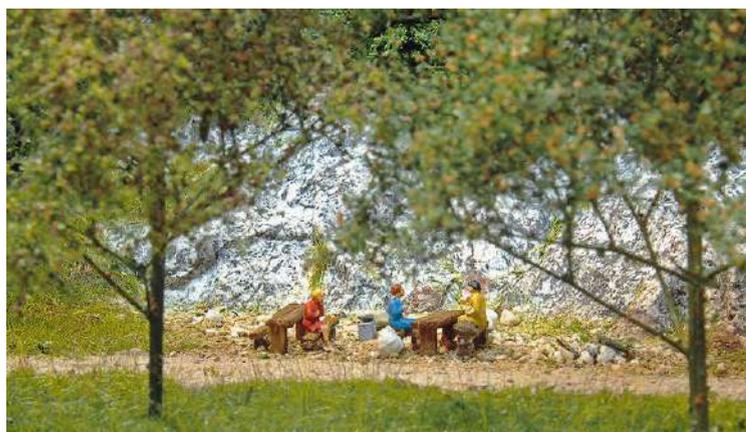
Die Schienen werden angemalt und die Schwellen gebeizt



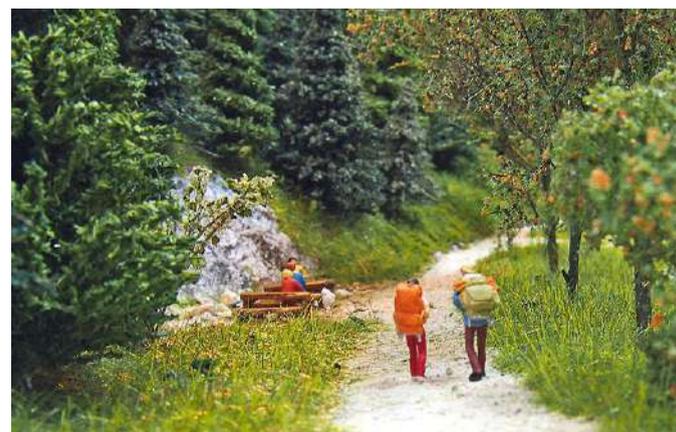
Ein Pinsel hilft beim Verteilen des Naturstein-Schotters



**Die Standard-Klauenkupplung am Zugende verrät, dass es sich um ein Diorama im Maßstab 1:160 handelt. Das feine Code 40-Gleis und die elektrostatische Begrasung verfehlen ihre Wirkung nicht. Die überdachte Holzbrücke im Vordergrund ist ein Selbstbau**



**Zwischen den Obstbäumen am Bahndamm hindurch kann man den Rastplatz am Wanderweg entlang des Waldrandes entdecken**



**Spektakuläre, naturrealistische Einblicke sind auch von den Stirnseiten her möglich – wie auf diese beiden Wanderer**

staltet und die Enden mit Klebeband abgedichtet waren, konnte das „Wasser“ eingefüllt werden.

Nach der Trockenzeit kam noch Wellenimitat mittels Window-Color Glasklar und Weiß als Schaumkrone darauf.

### Die Landschaft

Bisher hatte ich immer verschiedene Grasmatten verwendet. Nun sollte der Grasmaster von Noch getestet werden. Man hatte schließlich schon viel davon gelesen und gehört. Wie ging ich vor? Nachdem der Untergrund mit Farbe behandelt wurde,

habe ich kleine Bereiche mit Holzleim bestrichen und sofort danach die Grasfasern aufgebracht. Überschüssige Fasern wurden mit einem Staubsauger, der auf kleinste Stufe eingestellt und mit einem Strumpf am Saugrohr versehen war, zügig abgesaugt. So wurde Quadratzentimeter für Quadratzentimeter begrünt. Später kamen noch verschiedene Flocken darüber. Bäume und Büsche stammen von verschiedenen Herstellern.

Gebäude gibt es eigentlich keine, nur zwei Brücken, die selbst hergestellt sind. Beide bestehen aus Holz. Etwas aufwendiger ist die überdachte

Brücke, sie bietet aber auch gleichzeitig einen schönen Blickfang.

### Der erste Fototermin im Freien

Nachdem der Wettergott es gut mit mir meinte, steckte ich mein Diorama mit verschiedenen Zug garnituren und Fotoausrüstung ins Auto und suchte nach einem geeigneten Fotostandort. Nachdem dieser gefunden war, habe ich das Diorama auf zwei Böcke und in Position gestellt.

Obwohl früh am Tag, wurde es schnell sehr warm. Kein Wunder, es war ja auch Hochsommer. Also



**Eine bayerische Personenzuggarnitur erreicht die rostige Wärterbude. Wichtig für eine authentische Wirkung des Bildes sind die großformatigen Bäume. Das Naturlicht verleiht der Szene ein lebhaftes Schattenspiel**

musste ich mich beeilen, denn allzu starker Sonneneinwirkung und Hitze sollte man das Diorama und die Fahrzeuge nicht aussetzen.

Trotz dieser Hektik habe ich mir die Zeit genommen, mit vorbeikommenden Fahrradfahrern oder Wandergruppen, die mein Fotoshooting als willkommene Pause nutzten, ins Gespräch zu kommen. Interessant fand ich es auch, dass mehrere Leute ihre Handys zückten und mich fragten, ob sie auch Fotos machen dürften. Man sieht, Modellbahn verbindet.

» Das Diorama bietet Gestaltungsfreiraum, neue Modellbauerfahrungen und dazu eine Fotobühne

Mir hat die Herstellung des Dioramas viel Spaß bereitet. Klar, gab es auch Momente, in denen man fast verzweifelt ist, so beim Geländer am Fußweg, aber das gehört dazu. Nachdem ich auch das Gleis unter Strom setzen kann, ist es schon ein schöner Anblick, wenn beispielsweise eine bayerische Zuggarnitur gemächlich ohne Holpern über das kurze Stück Gleis fährt. Auch hier kann ich wieder nur empfehlen, es nachzumachen. So kann man verschiedene neue oder auch alte Techniken ausprobieren und verfeinern. *Rüdiger Stiller*

**Urlaubsstimmung pur bei strahlendem Bilderbuchwetter im Freien aufgenommen**



# Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

9 September 2020 – 58. Jahrgang, Heft Nr. 639 EUR 7,80 (D)

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

## eisenbahn Modellbahn magazin

**Preußische G 8 und G 8<sup>1</sup>**  
55<sup>16-22</sup>  
und 55<sup>25-56</sup>



- Karrieren bei DB und DR
- Die komplette Modellgeschichte

**H0-Anlage „Altenkirchen“**  
**Spannende Spitzkehre**  
Wie eine clevere Wahl des Motivs Betrieb in verschiedenen Epochen ermöglicht



**Jetzt neu am Kiosk!**

EUR 8,60 (A) - SFR 12,50 (CH) - EUR 9,20 (B, LUX) - EUR 9,90 (NL)

**SBB-Schnelltriebzug Giruno**  
Ihre Bedeutung, ihre Funktion  
Grenzverkehr im Elbtal  
Kuriose DR-Triebwagen-Einsätze  
V 51 der Bundesbahn  
Bemos Modell und sein Vorbild



Bald auch nach Deutschland:  
So erobert der Niederflur-  
Flitzer sein Terrain

**Großer Ellok-Vergleichstest**



L.S. Models Piko Roco Trix  
Verglichen & gemessen: Vectron in H0

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter  
[www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)



■ Eine Kleinbahn für den Küchen- oder Esstisch

# Spitzkehre mit Schleife

**Vorbildgerecht von Endbahnhof zu Endbahnhof zu fahren, erfordert meist ein größeres raumfüllendes Anlagenkonzept. Es geht aber auch anders bei verblüffend wenig Platzbedarf, sofern man sich als Motiv eine Neben-, Klein- und Straßenbahn aussucht. Seinen originellen Entwurf mit etlichen Betriebsoptionen stellt Wolfgang Besenhart vor**

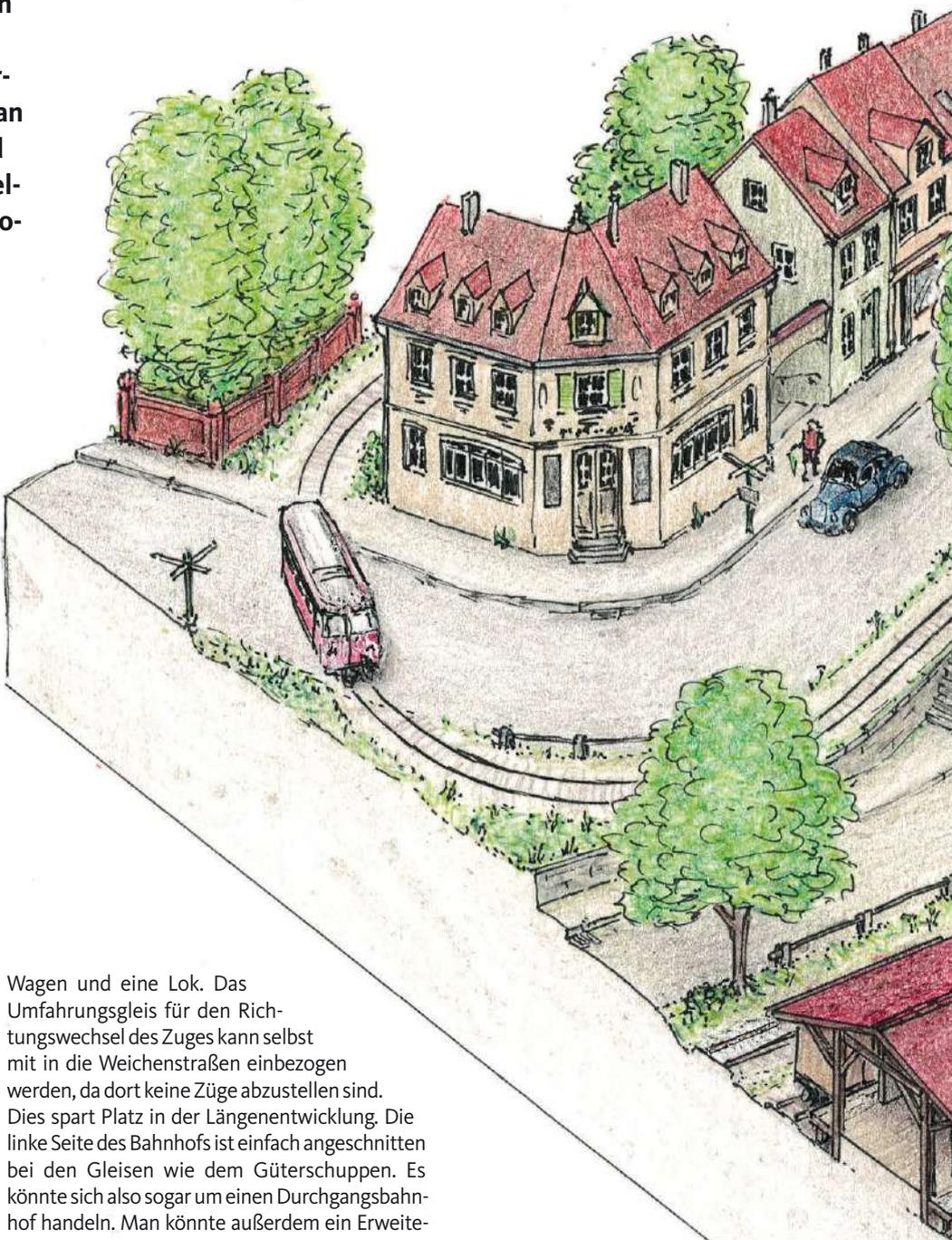
**D**as klassische Anlagenprinzip, zwischen zwei Endbahnhöfen hin und her zu pendeln, benötigt meist größere Längenausdehnungen wie beispielsweise die typischen „Ander-Wand-entlang-Anlagen“, seien es nun I-förmige oder U-förmige Entwürfe. Bei flächigen Anlagen ist hingegen die räumliche Trennung der beiden Endbahnhöfe das Problem, was unter Umständen eine große Kulisse als Szenentrenner durch die Anlage hindurch oder die Hoch- und Tieflage der Bahnhöfe mit den notwendigen raumgreifenden Steigungsstrecken erforderlich macht.

## Eine Spitzkehre statt zweier Bahnhöfe

Es gibt jedoch einen Trick, dieses Betriebskonzept mit nur einem Bahnhof ohne große optische Kompromisse oder unglaubliche Bahnanlagenfragmente umzusetzen. Im vorliegenden Entwurf von nur 60 x 40 cm Größe für eine schmalspurige Kleinbahn sind gewissermaßen zwei Endbahnhöfe in einem zusammengefasst. Diesem kleinen Bahnhof ist auf den ersten Blick nicht anzusehen, dass es sich eigentlich um zwei Betriebsstellen mit einem gemeinsamen Betriebswerk handelt. Scheinbar gehen zwei Strecken von ihm aus. Die eine folgt in einem Bogen der Hauptstraße, um diese dann in einem weiteren Halbkreis zu überqueren und zwischen den Häusern zu verschwinden. Die andere Strecke führt rechts am Bahnbetriebswerk vorbei und entzieht sich rasch dem Blick. Tatsächlich bilden diese „Teilstrecken“ jedoch eine Schleife mit dem Bahnhof als Anfangs-/Endpunkt.

## » Kleinere Abstellgleise und das Bahnbetriebswerk ermöglichen außerdem Rangierbetrieb

Zusätzlich zum Streckenbetrieb mit dem Umsetzen der Lokomotiven bietet der Gleisplan auch noch Rangiermöglichkeiten am Rand des Bahnhofs zum Abstellen von Güter- und Personenwagen und im Bereich der Lokschuppengleise. Man braucht nur ein „langes“ Bahnsteiggleis für zwei



Wagen und eine Lok. Das Umfahrgleis für den Richtungswechsel des Zuges kann selbst mit in die Weichenstraßen einbezogen werden, da dort keine Züge abzustellen sind. Dies spart Platz in der Längenenwicklung. Die linke Seite des Bahnhofs ist einfach angeschnitten bei den Gleisen wie dem Güterschuppen. Es könnte sich also sogar um einen Durchgangsbahnhof handeln. Man könnte außerdem ein Erweiterungsteil oder einen Anlagenanschluss andocken. Die offenen Gleisenden sollte man mit Plexiglas-Streifen zur Vermeidung von Abstürzen sichern.

## Allseitig nutzbar

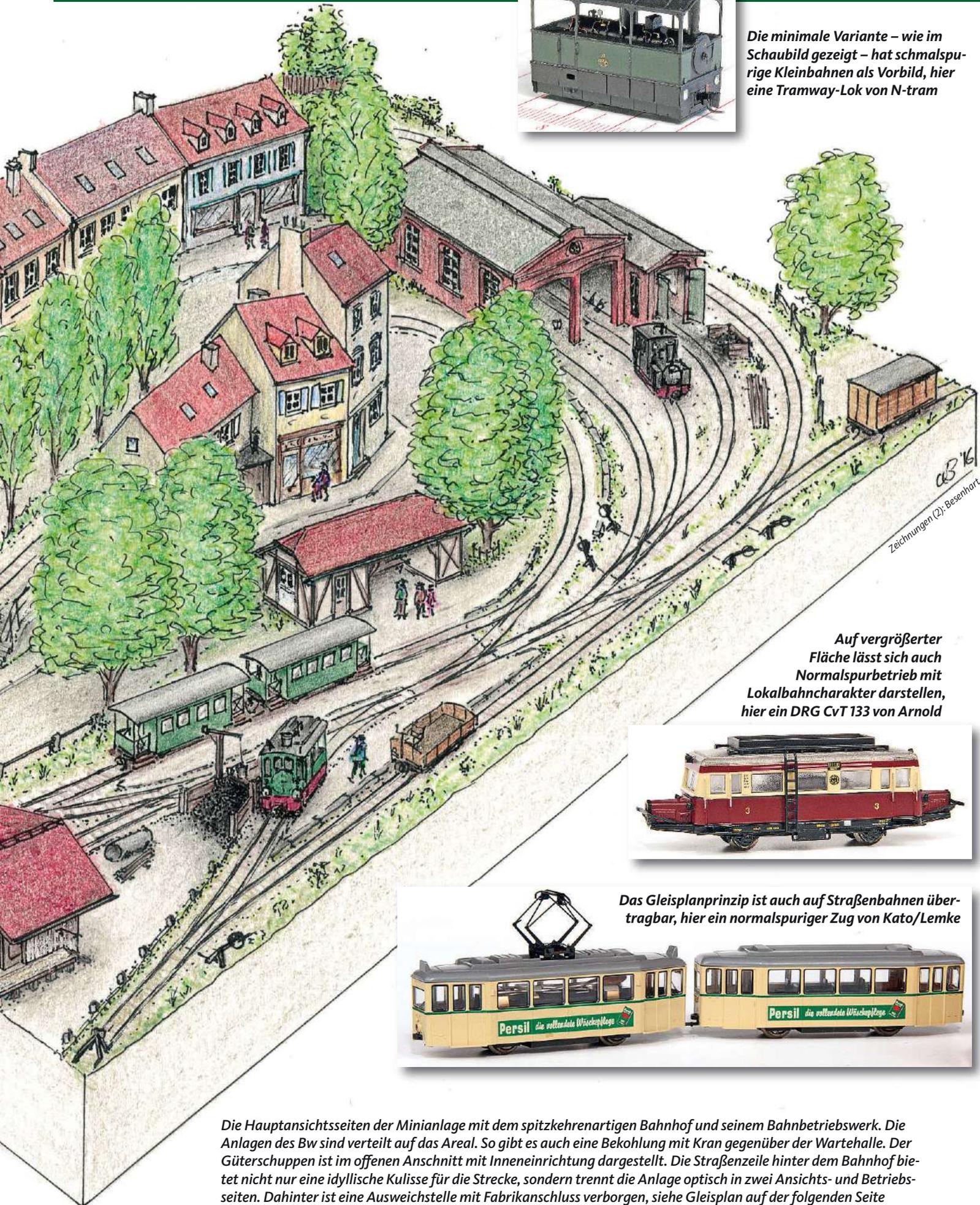
Soweit der Blick von der einen Seite aus. Geht man um die kleine Anlage herum, ergibt sich ein gänzlich anderes Szenario. Im Mittelpunkt steht eine Haltestelle mit einem Ausweichgleis, um Zugkreuzungen zu ermöglichen. Zudem zweigt ein kurzer Gleisanschluss zu einem Fabrikgebäude ab.

Wenn man die Anlage als Tischbahn betreibt, könnten sogar zwei Personen den Betrieb gleichzeitig abwickeln. Lassen sich die Modelltriebfahrzeuge gut digitalisieren, ergibt sich ein sehr flexibler Fahrbetrieb an mehreren Stellen gleichzeitig.

Die Anlage ist daher nicht wie ein Diorama mit dreiseitigen Hintergrundbildern umgeben, son-



Die minimale Variante – wie im Schaubild gezeigt – hat schmalspurige Kleinbahnen als Vorbild, hier eine Tramway-Lok von N-tram



Zeichnungen (2): Besenhardt

Auf vergrößerter Fläche lässt sich auch Normalspurbetrieb mit Lokalbahncharakter darstellen, hier ein DRG CvT 133 von Arnold



Das Gleisplanprinzip ist auch auf Straßenbahnen übertragbar, hier ein normalspuriger Zug von Kato/Lemke



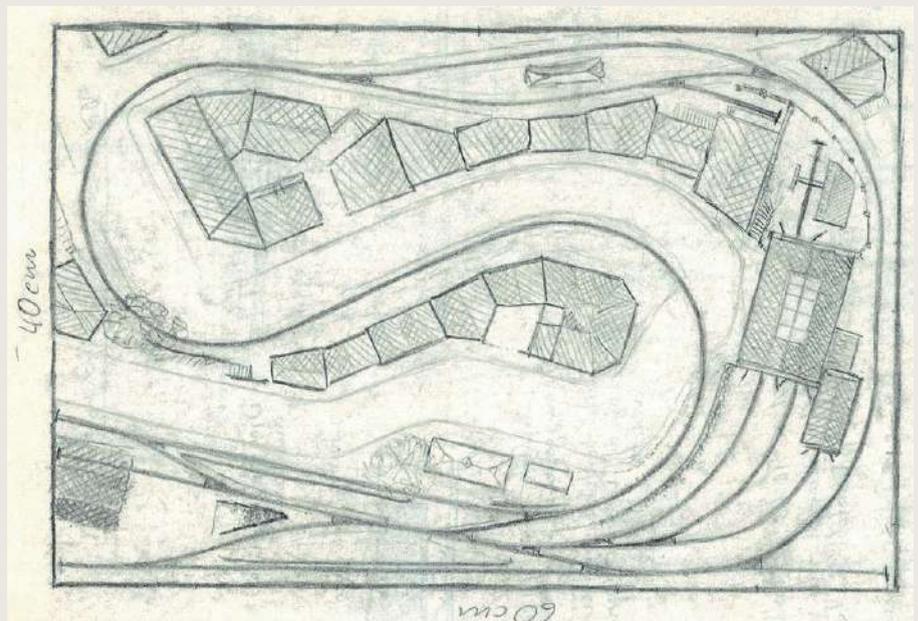
Die Hauptansichtsseiten der Minianlage mit dem spitzkehrenartigen Bahnhof und seinem Bahnbetriebswerk. Die Anlagen des Bw sind verteilt auf das Areal. So gibt es auch eine Bekohlung mit Kran gegenüber der Wartehalle. Der Güterschuppen ist im offenen Anschnitt mit Inneneinrichtung dargestellt. Die Straßenzeile hinter dem Bahnhof bietet nicht nur eine idyllische Kulisse für die Strecke, sondern trennt die Anlage optisch in zwei Ansichts- und Betriebsseiten. Dahinter ist eine Ausweichstelle mit Fabrikanschluss verborgen, siehe Gleisplan auf der folgenden Seite

Fotos (2): Selbmann

## Entstehungsgeschichte des Entwurfs Inspiration in Argentinien

Die besten Ideen kommen oft an den ungewöhnlichsten Orten. So geschah es vor nunmehr 16 Jahren, dass ich während eines längeren Südamerikaaufenthalts inmitten der 16-Millionen-Metropole Buenos Aires plötzlich den Entwurf zu einer kleinen, beschaulichen Schmalspuranlage vor Augen hatte: eine Kleinbahn straßenbahnähnlichen Charakters, die gegen Ende der 1950er-Jahre gemütlich durch eine deutsche, österreichische, schweizerische oder auch französische Kleinstadt bummelt.

Es war keineswegs die Sehnsucht nach dem guten alten Europa. Im Gegenteil, ich fühlte mich sehr wohl in dieser wunderbaren Stadt. Vielleicht aber waren es die Spontaneität, die Offenheit und vor allen Dingen das große Improvisationstalent der Portenos (die Bewohner von Buenos Aires), die mich hier zu „übermütigen“ Ideen inspirierten. WB



Der Anlagenentwurf als Gleisplan aus dem weit gereisten Skizzenbuch. Man sieht die Schleifenform der Strecke und oben die Kreuzungsstelle und den Fabrikanschluss

dern bewusst allseitig betrachtbar und zugänglich. Dies erfordert demnach eine vollständige Ausgestaltung der Landschaft und ihrer Details, was die Vielfältigkeit und den Reiz der Anlage weiter erhöht. Es ergeben sich etliche Perspektiven, für Abwechslung ist gesorgt.

### Auch auf Normalspur übertragbar

Dieser Entwurf ist in seinem Konzept nicht lediglich für schmalspurige Kleinbahnen tauglich. Mit gewisser Vergrößerung der Grundfläche, vielleicht Verkleinerung des Bahnbetriebswerks und Anpassung der Bahnbauten an das entsprechende Vorbildmotiv lassen sich auch normalspurige Anlagen bauen. Infrage kommen hier vor allem die sogenannten Sekundär- oder Lokalbahnen mit ihren kurzen zweiachsigen Personen- und Güterwagen, Triebwagen und kleinen B- bis C-Kupplern bei Dampflokomotiven.

Es sind dies also (ehemalige) Länderbahn-Fahrzeuge, wie sie zum Beispiel Fleischmann, Minitrix oder Arnold im Sortiment führ(t)en. Darüber hi-

naus hat auch N-tram passende Kleinserienmodelle produziert oder angekündigt. Ein „Schweineschnäuzchen“ in etwas ländlicherer Umgebung ist ebenso denkbar, wenn man es von Arnold oder gar M+F sowie Thonfeld besitzen sollte.

Praktikabel umsetzbar sind hier auch Straßenbahnen – sogar bis in die Gegenwartsepoche hinein mit modernen Zweirichtungs-Gelenktriebzügen oder beschaulichen Oldtimern, gegebenenfalls als Einzelwagen oder in Doppeltraktion, wenn es mit dem Umsetzen modellbetrieblich hapern sollte. Dazu passen könnte vielleicht auch eine Güterbahnlok, wie sie Tomix im Angebot hat. Die rein japanischen Modelle sind allerdings im dortigen N-Maßstab 1:150 gehalten.

### Benötigtes Zubehör ist vorhanden

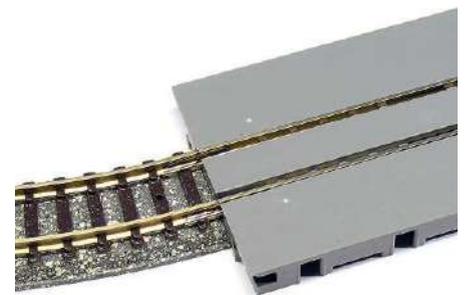
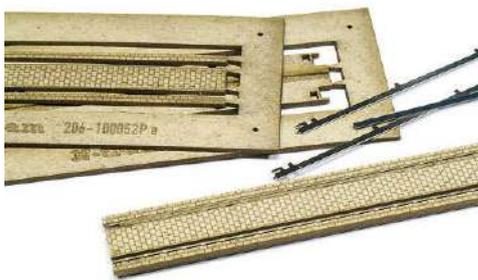
Die mühselige Anfertigung von Straßengleisen kann man sich durch das Angebot der Bausätze von N-tram in Schmal- wie Normalspur ersparen. Geeignete fertige Gleiselemente gibt es in Normalspur bei Tomix (im Faller-Vertrieb). Hier muss

man allerdings vorab genau Planen, da die Anlagenabmessungen den möglichen Systemkonfigurationen anzupassen sind. Siehe hierzu auch die Grundlagentipps in NBM 3/19 und 4/19. Auf Licht oder Formsignale kann man je nach Epoche und Vorbild unter Umständen sogar ganz verzichten. Filigrane historische Masten für Straßenbahnoberleitungen hat N-tram im Sortiment.

### » Bei der Gebäudewahl und -platzierung sollte man darauf achten, das Gelände nicht zu überladen

Bei den Straßengebäuden sollte man eher niedrige, kleinstädtische, aber dennoch einigermaßen höhenrichtige Modelle verwenden. Es handelt sich ja nicht um Hintergrundmodelle. Zudem sind bei den Bäumen wenige, aber fein ausgeformte und in der Höhe passende Exemplare willkommen. Der Bahnhof braucht nur eine Wartehalle oder ein kleines Agenturgebäude. Wolfgang Besenhardt

## Straßengleis-Systeme von N-tram und Tomix



N-tram bietet ein Straßengleis-System für Normal- oder Schmalspurbahnen (Bild links) sowie eine Abdeckung für das Z-Gleis von Rokuhan als Nm-Gleis (Bild Mitte) an. Diese Sortimente sind nunmehr über Spur-N-Teile.de erhältlich. Von Tomix gibt es ein System mit breiten Straßengleiselementen in Normalspur, das mit dem eigenen flachen Schotterbettgleis kombiniert werden kann, wie im Bild rechts zu sehen ist

Jetzt digital erleben:

# Abenteuer BahN



NEU

Lesen Sie *N-Bahn Magazin* ab sofort als Heft und als eMag!

- ✓ Sie sparen 4% gegenüber dem Kioskpreis und zahlen nur 90 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus\*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Sie können das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

Ihr Geschenk  
**GRATIS!**

Buch »Erste Hilfe Modellbahn: Signale, Leitungen, Gleise und Weichen«\*\*

Für Einsteiger und Profis: Dieser Band bietet handfesten Expertenrat für den professionellen und erweiterbaren Gleisbau und die Optimierung bestehender Gleissysteme. Mit vielen cleveren Tipps, nützlichen Übersichten und instruktiven Fotos.



Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

[www.nbahnmagazin.de/abo](http://www.nbahnmagazin.de/abo)

\* nur im Inland \*\* solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

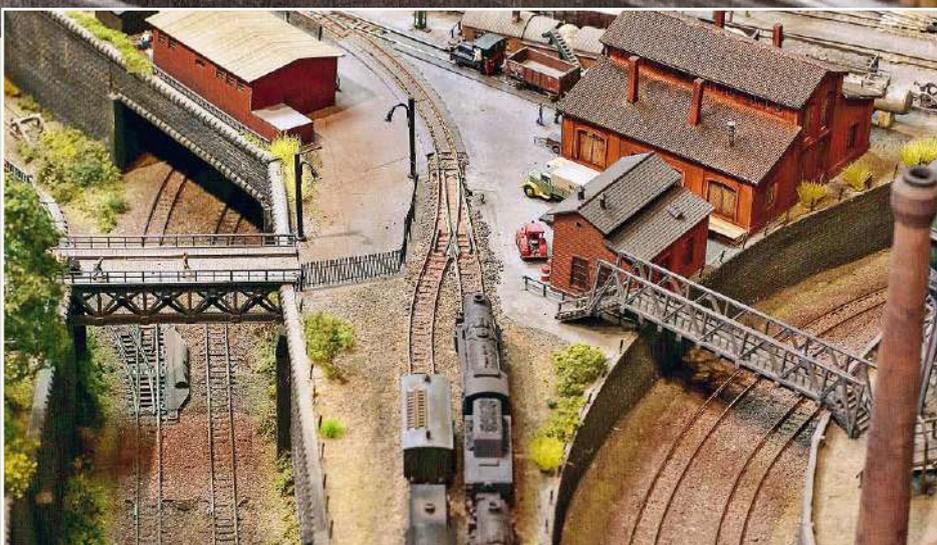


*Idylle in Epoche II: Zwischen Hauptbahnhof und Bahnbetriebswerk auf der rechten hinteren Anlagenecke ist als Andeutung eine Kleinstadt errichtet. Die unregelmäßige Bebauung führt zu einem lebendigen Gesamtbild von Fassaden, Straßen und Hinterhöfen. Der Bahnhof hat drei Personenbahnsteige und einen Gepäckbahnsteig. Der rechte Anlagenschenkel nimmt die Bw-Anlagen auf*

■ Weitläufige U-förmige Kellieranlage der Epoche II mit Dampf-, Diesel- und Akkubetrieb

## Von der Kleinstadt aufs Land

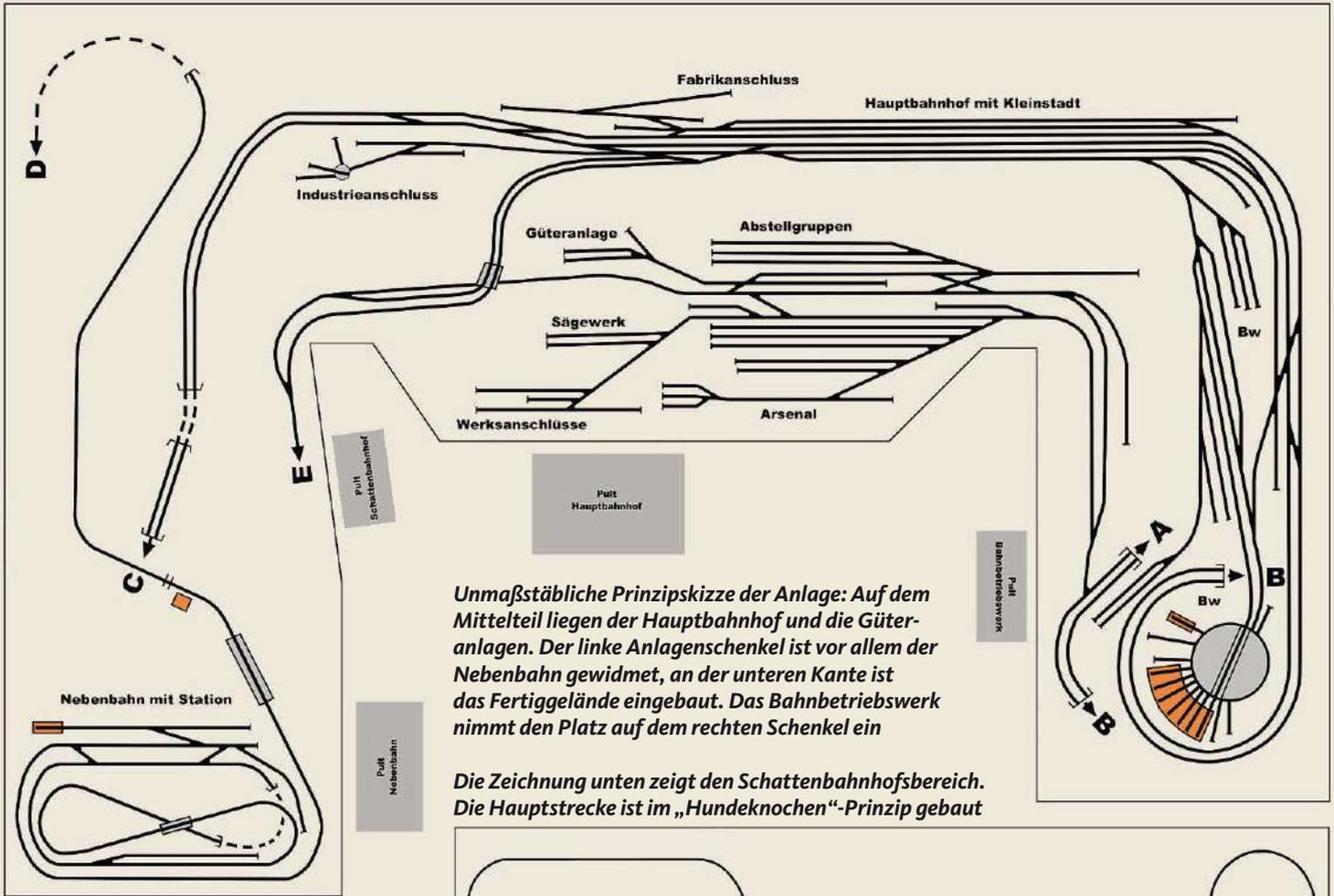
Die Faszination des Dampfbetriebes mit vorbildgerecht langen Zügen auch im Hauptstreckenverkehr lässt Klaas Wegmann auf großzügig gestalteten Bahnanlagen als historischen Rückblick wieder aufleben. Dabei liegt der Wert nicht nur auf vorbildgerechten Zügen, sondern auch auf schier unzählig epochegerechten Details im gesamten Gelände und einer naturrealistischen Vegetation. Es konnte sogar ein altes Fertiggelände mit eingebaut werden!



Fotos (21): Wegmann

Es gibt sicherlich unzählige Geschichten darüber, wie im Einzelnen der persönliche Bezug zur Eisenbahn und – damit verbunden – zur Modellbahn entstanden ist. Die ersten Eindrücke gewann ich in früher Kindheit bei Besuchen meiner Großeltern in Wunstorf (Niedersachsen, bei Hannover). Bei vielen Spaziergängen zum Wunstorfer Bahnhof, wo die zwei Hauptstrecken Bremen – Hannover und Köln – Hannover zusammengeführt werden, hat insbesondere der Dampflok-Betrieb eine besondere Faszination ausgeübt.

**An der Außenecke des rechten Anlagenschenkels verläuft die Hauptbahn in zwei Einschnitten, die von einer schmalen Straßenbrücke und einem Fußgängersteg überspannt werden**



*Unmaßstäbliche Prinzipskizze der Anlage: Auf dem Mittelteil liegen der Hauptbahnhof und die Güteranlagen. Der linke Anlagenschengel ist vor allem der Nebenbahn gewidmet, an der unteren Kante ist das Fertiggelände eingebaut. Das Bahnbetriebswerk nimmt den Platz auf dem rechten Schenkel ein*

*Die Zeichnung unten zeigt den Schattenbahnhofsbereich. Die Hauptstrecke ist im „Hundeknochen“-Prinzip gebaut*

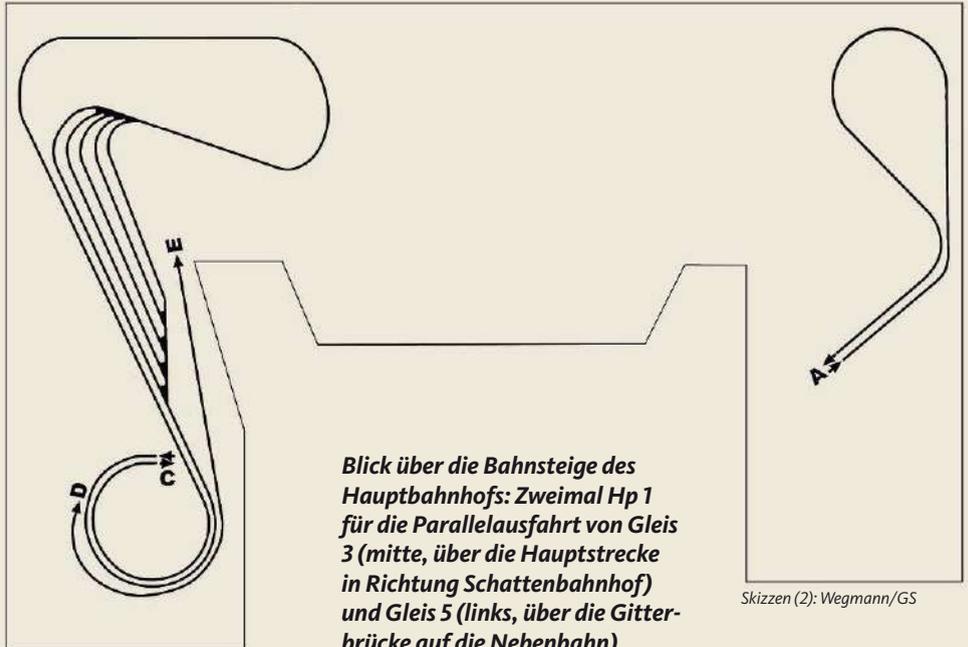
Die Inspiration zum Bau einer N-Bahn-Anlage kam dann in den 1960er-Jahren, als in meiner Heimatgemeinde Privatleute regelmäßig zur Weihnachtszeit eine Arnold-Bahn im Fenster aufbauten. In den 1980er-Jahren konnte bereits eine Anlage realisiert werden, die – nach Umzug 1993 – umgestaltet und vergrößert wurde. Der zur Verfügung stehende Kellerraum (6 x 3,3 m) ließ bei der Baugröße N einen ausreichenden gestalterischen Spielraum zu.

Angesiedelt ist die Anlage in der Epoche II, also der großen Zeit der Dampftraktion mit ihrem vielfältigen Rollmaterial aus ehemaligen Länderbahnfahrzeugen und den Neuentwicklungen der Einheitslokomotiven und -wagen. Elektrifizierte Strecken gibt es auf dieser Anlage nicht. Jedoch fahren auch Diesel- und Akkufahrzeuge.

**Anlagenbeschreibung**

Die in offener Rahmenbauweise erstellte Anlage ist U-förmig konzipiert und gliedert sich auf in:

- erstens ein Bahnbetriebswerk mit Bekohlung und Lokbehandlung und gewerblichen Gebäuden auf dem rechten Schenkel der Anlage,
- zweitens einen Bahnhof mit Kleinstadt im Hintergrund, Abstell- und Güterbahnhof, Arsenal, Gewerbebereich mit Gleisanschluss, Firmenkomples, Anhöhe mit Bewaldung und Burg auf dem zentralen Teil und
- drittens eine Nebenbahn mit dörflichem Charakter auf dem linken Schenkel der Anlage.



*Blick über die Bahnsteige des Hauptbahnhofs: Zweimal Hp 1 für die Parallelausfahrt von Gleis 3 (mitte, über die Hauptstrecke in Richtung Schattenbahnhof) und Gleis 5 (links, über die Gitterbrücke auf die Nebenbahn)*

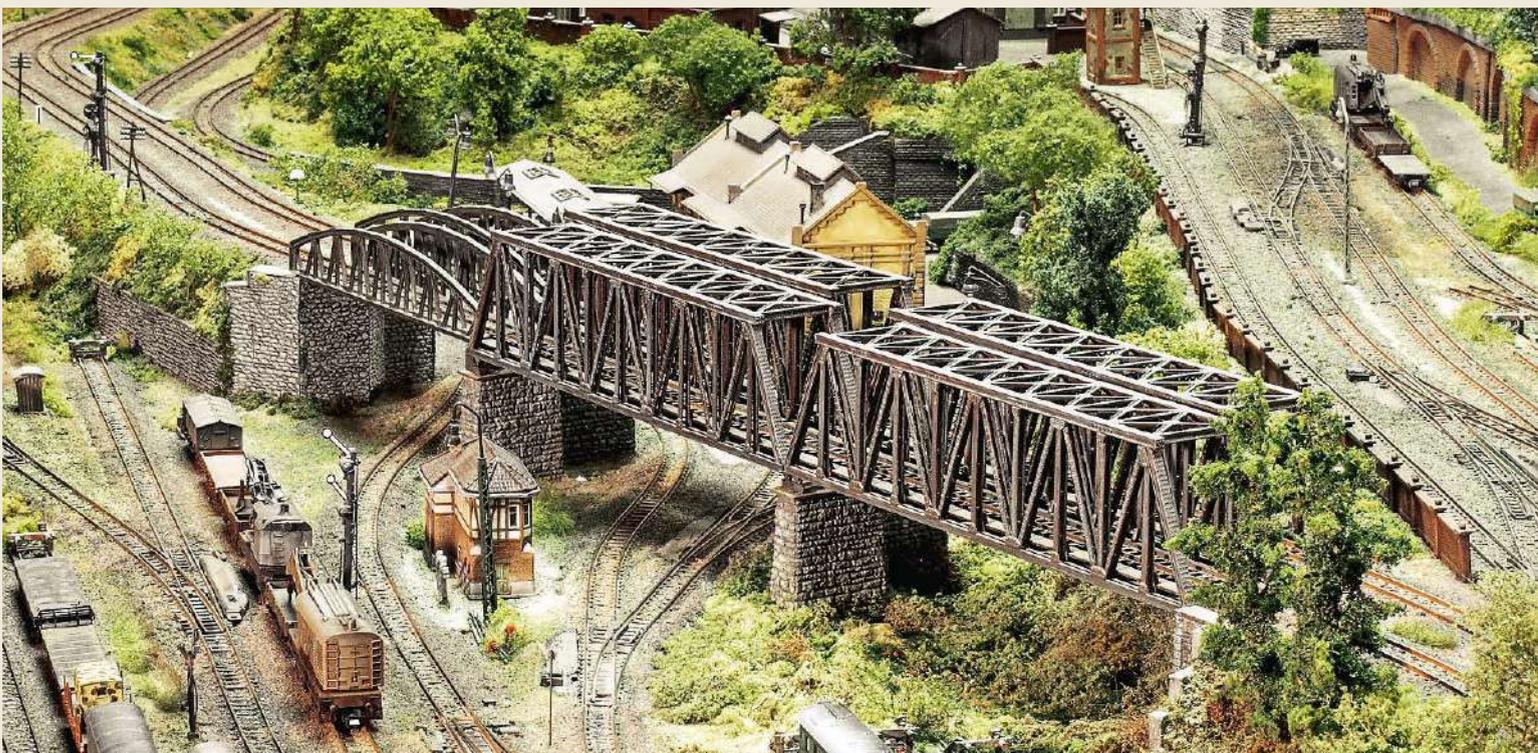
Skizzen (2): Wegmann/GS

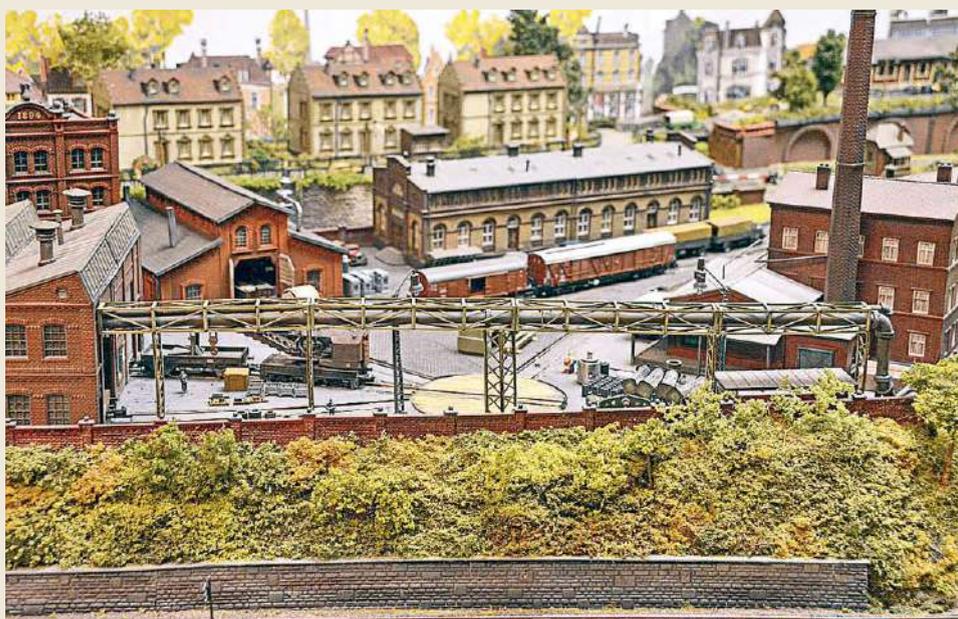




*Die linke Ausfahrt des Hauptbahnhofs, dahinter die mit nur wenigen Straßen – aber durchaus glaubhaft – angedeutete Kleinstadt. Davor erstreckt sich die große Abstellgruppe für Reise- und auch Güterzüge, darunter auch ein Bauzug mit Schienen*

*Die große Gitterbrücke der Nebenbahnen-Einbindung über die Zufahrt zur Güterabfertigung. Links steht deren Einfahrsignal*



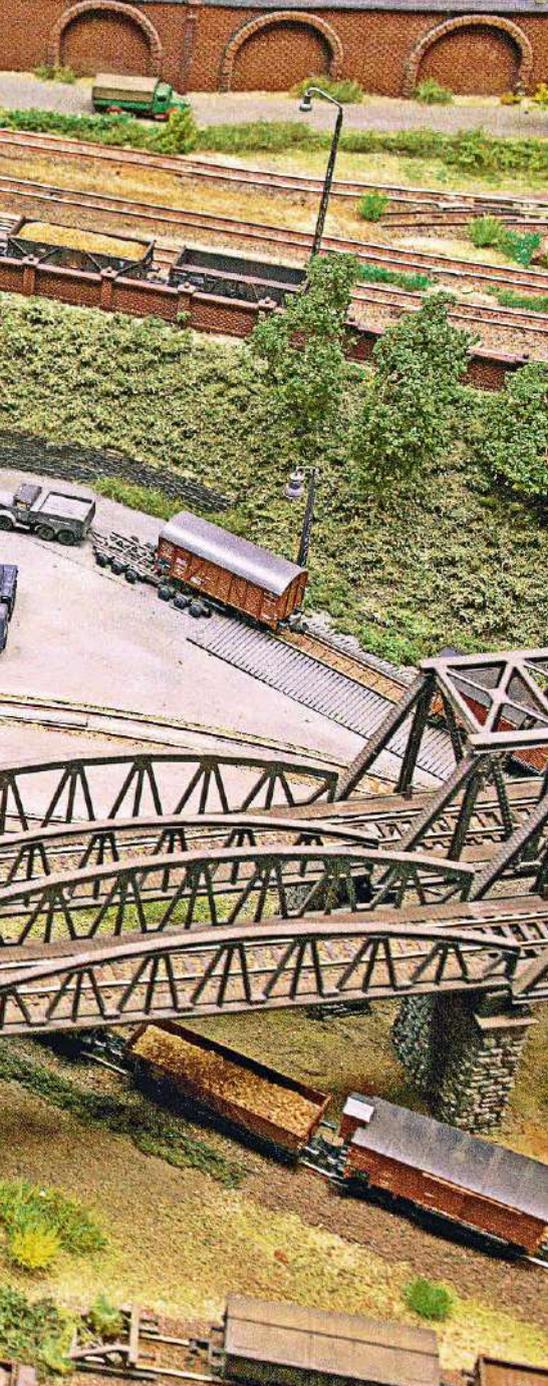


Unter dem Hügel verdeckt liegt ein fünfgleisiger Schattenbahnhof, der nach Durchfahrt einer zweigeschossigen Gleiswendel erreicht wird. Die Gleise des Schattenbahnhofs haben jeweils eine Länge von etwa 100 cm.

### Anlagentechnik

Der Fahrbetrieb wird analog gesteuert und ist in vier getrennte Stromkreise aufgeteilt. Die Hauptstrecke wird mit dem Fahrregler SFR 2000 von Heißwolf, die zwei Nebenstrecken werden jeweils mit einem ASC 1000 von Roco betrieben. Für das Bahnbetriebswerk sowie den Schattenbahnhof gibt es Fleischmann-Fahrpulte. Der Wechsel von einem in den anderen Stromkreis ist problemlos möglich.

*Der Industrieanschluss zwischen Hauptbahn und Nebenbahn verfügt über eine kleine Wagentrehscheibe, wie sie einst vielerorts bei Firmen üblich war. Markant ist die aufwendige Brückenkonstruktion für eine Rohrleitung*



*Blick auf die Güterabfertigung mit ihren Zufahrtgleisen. Im Hintergrund verläuft die Hauptbahn. Rechts oben befindet sich ein Industrieanschluss (siehe auch Bild unten). Vorne verläuft auf einem Damm die hier noch zweigleisige Anbindung der Nebenbahn in den Hauptbahnhof rechts. Sie überquert mit einer dreizügigen Gitterbrückenabfolge einige Gleise der tiefer liegenden Gütergleise*

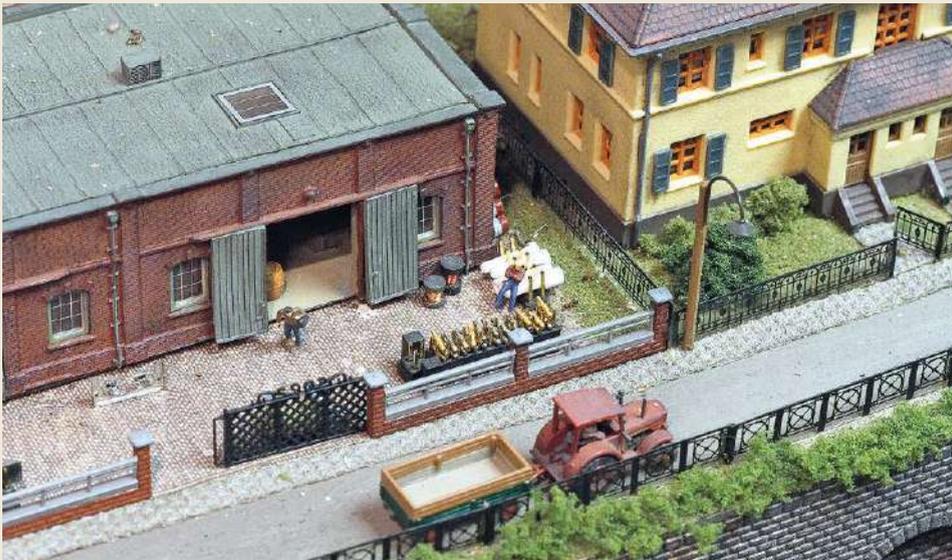
*Hier gibt es noch keine zugewinkelte Bürgersteige, die Nachbarn unterhalten sich. Durch die Alterung der Gebäude harmonisieren diese auch mit den gemalten Hintergrundbildern von MZZ*

*Blick auf die Geschäftsstraße oberhalb des Bahnhofs mit regem Straßenverkehr. Durch die Kulissenbilder wird die Stadtviertelatmosphäre verstärkt*





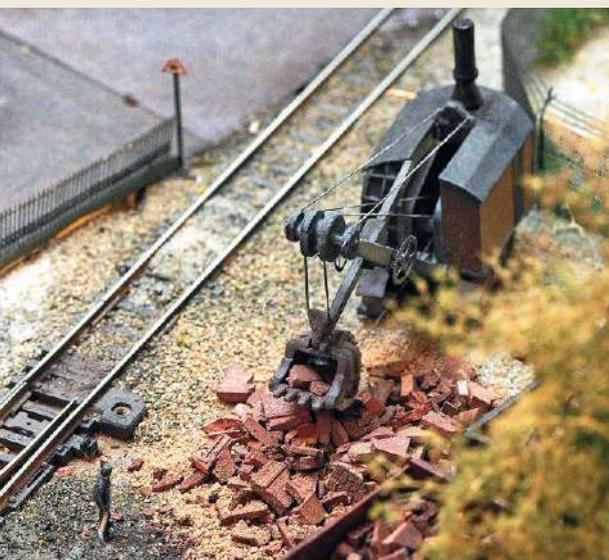
*Oberhalb des Hauptbahnhofes befindet sich linker Hand eine kleine Fabrik, welche auch über einen Gleisanschluss verfügt. Die lange Treppe rechts führt zur Stadt hinauf*



*Oberhalb der Stützmauern entlang der Hauptstrecke gibt es auch einen kleinen Handwerksbetrieb*

*Rechts davon ist ein kleiner Dampfzuger mit dem Umladen bei einer Garnitur mit offenen Wagen beschäftigt*

*Ladeszenen aus dem Sägewerk an der linken Vorderkante des mittleren Anlagenteils*



*Eindrucksvoll ist das Anlagenpanorama beim Lampenschein des Nachtbetriebs. Vorbildgerecht sind nicht alle Fenster der Wohnhäuser beleuchtet*

Die Steuerung des Schattenbahnhofes erfolgt durch das LBS-System von Lauer.

Gleismaterial wird von Fleischmann, Minitrix und Roco verwendet. Für längere Strecken und individuelle Gleisbögen kommen ausschließlich Flexgleise zur Anwendung. Gleise und Weichen sind farblich patiniert und eingeschottert. Die Formsignale stammen von Fleischmann und Viessmann, die Lampen von Brawa, Conrad und Viessmann.

## Landschaftsbau

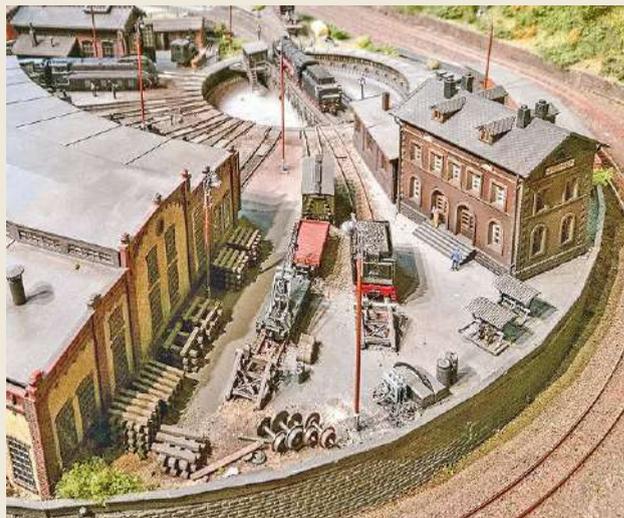
Bei der Gestaltung der Anlage habe ich versucht, eine möglichst realistische Gesamtkomposition



unter Verwendung epochetypischer Gebäude, Fahrzeuge und sonstiger Ausstattungsdetails zu verwirklichen. Durch die Abgrenzung einzelner Themenbereiche (beispielsweise Dorf und Kleinstadt) wird auch eine Vermischung nicht direkt zueinander passender Motivkomponenten vermieden.

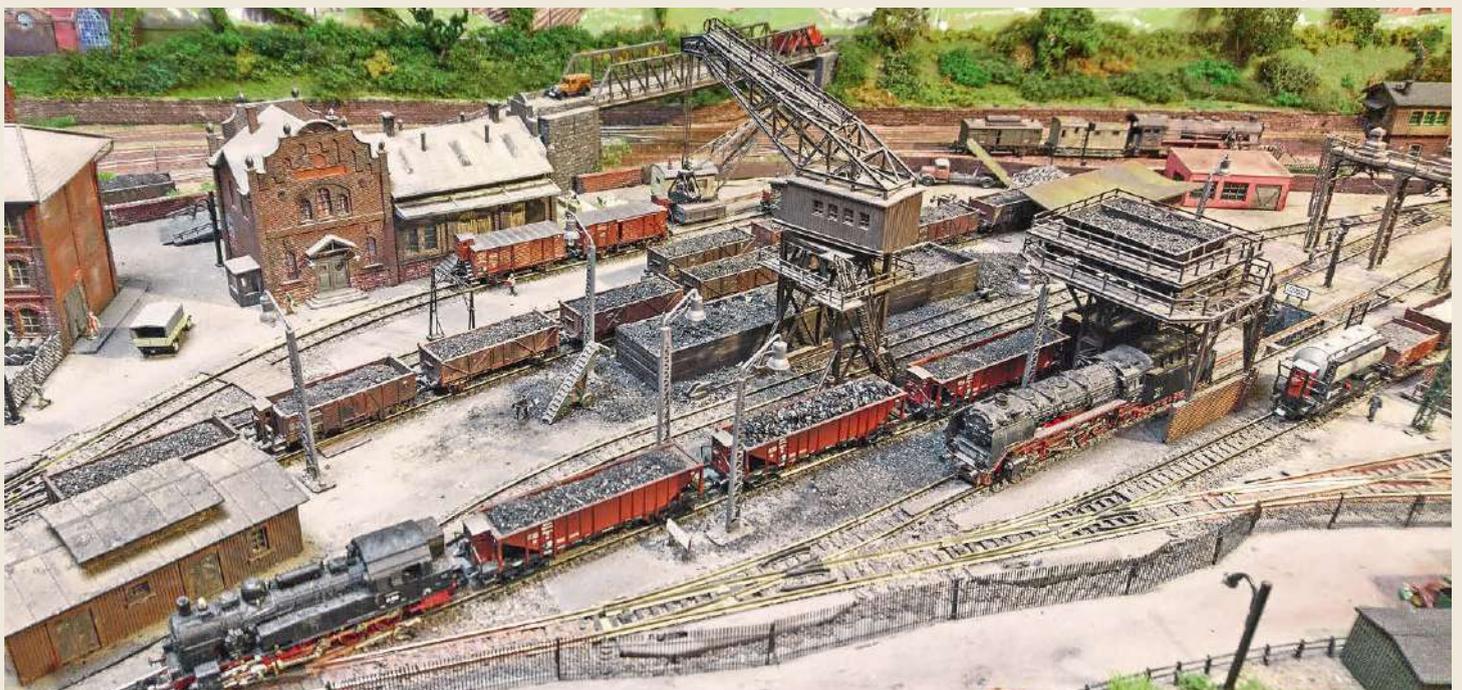
Die Gebäudebausätze der Großserienhersteller wurden teilweise farblich oder durch „Kitbashing“ verändert. Daneben kommen Gebäude von Kleinserienherstellern aus unterschiedlichen Materialien wie Kunststoff, Resin und in Laser-cut-Technik zum Einsatz. Die Häuser verfügen weitgehend über eine Innenbeleuchtung.

Der Nebenbahnanschluss mit Dorf entstand aus einer modifizierten Noch-Fertiganlage, die auf den darunter befindlichen Gleiswendel aufge-



*Innerhalb der Kurve der Hauptstrecke auf dem rechten Anlagenchenkel ist der siebenständige Lokschuppen mit Drehscheibe und Nebengebäuden platziert. Auf einem Gleis dazwischen steht ein Kranwagenzug bereit. Die Strecke fällt im Bogen hinab zur verdeckten Wendeschleife im tiefer liegenden Tunnelbereich*

*Richtung Hauptbahnhof befinden sich Besandung, Wasserkran und Bekohlung. Die Oberflur-Weichenantriebe sind farblich dem Umfeld angepasst*





*Die Nebenbahn-Station mit Streckenanschluss in Form einer Acht. Dass es sich um ein Fertiggelände handelt, das in die Anlage integriert ist, erkennt man auf den ersten Blick nicht. Durch einen höherwertigen Landschaftsausbau konnte es harmonisch in die Anlage eingepasst werden.*

*Man sieht, wie viel man durch eine naturrealistische Begrünung aus Spielgeländen herausholen kann. Anstelle von Hintergrundbildern ist über Eck eine Spiegelfläche hinter dem linken Anlagenschenkel montiert, sodass auch die Strecken auf der Rückseite betrachtbar sind*



*Blick auf die verschlungene Linienentwicklung der Nebenbahn und den Bahnhof mit seiner kleinen Bahnbetriebswerk-Außenstelle*





**Beschaulich zeigt sich dieses Bahnwärterhaus an einem unbeschränkten Wegübergang. Auf der Nebenbahn hat bereits für die Epoche II moderner Nahverkehr Einzug gehalten (Bild rechts)**



**In üppiger Vegetation fährt ein Personenzug mit einer 39 noch in grüner Ursprungslackierung auf der Hauptstrecke zwischen zwei Tunneln. Auf der hinteren eingleisigen ist ein Nebenbahnzug unterwegs zum Hauptbahnhof**

setzt ist. Die über dem Schattenbahnhof liegende Hügellandschaft mit einer Burganlagen-Ruine von Modellbau Luft ist für dessen Wartungsarbeiten praktischerweise abnehmbar.

Für die Begrünung der Anlage finden Produkte von Heki, Woodland Scenics, Silhouette und anderen Verwendung. In jüngster Zeit konnte ich eine erhebliche Aufwertung durch Pflanzung von Bäumen und Büschen der Firma Modellbau Steinbrecher erzielen.

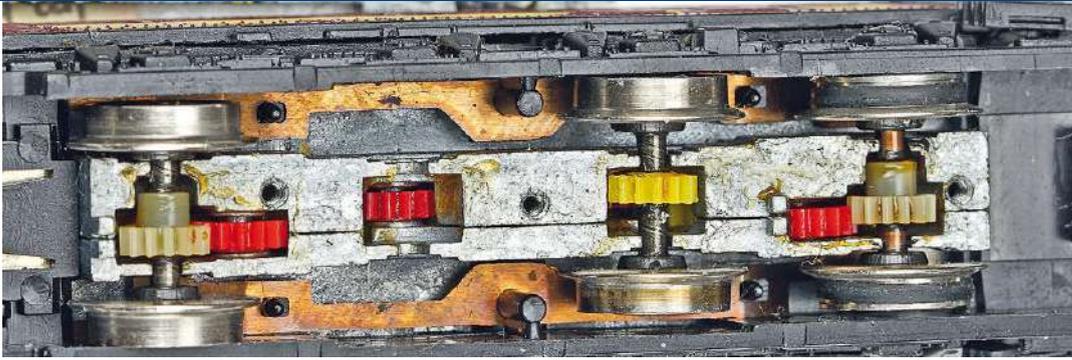
### Schienen- und Straßenfahrzeuge

Zum Einsatz kommen ausschließlich Lokomotiven und Waggons der Epoche II (1920–1950) aller bekannten Hersteller (Arnold, Fleischmann, Hobby-

train Kato, Minitrix, Piko, Roco und andere). Während das Angebot bei den Triebfahrzeug- und Wagenmodellen durchaus umfangreich ist und Aufgliederungen in die Epochen IIa (1920–1925), IIb (1925–1937) und IIc (1937–1950) zulässt, gestaltet sich die Ausschmückung einer N-Anlage mit epochegerechten Fahrzeugmodellen schwieriger und auch kostenintensiver als in der Baugröße H0. Verwendet werden hier Modelle von Wiking, MZZ, Marks Metallmodell-classic's, WKR, Kehi, Langley Models, RailnScale, Artitec und anderen Kleinserienherstellern. Die Fahrzeuge sind überwiegend aus Kunststoff oder Weißmetall, neuerdings werden zunehmend auch Modelle aus Resin oder im 3D-Druck-Verfahren angeboten (z. B. Artitec, RailnScale). *Klaas Wegmann*



Fotos: Selbmann (3)



Das Fahrwerk im Originalzustand eines Modells von 1989. Der dritte Radsatz ist entnommen. Man sieht, dass sich durch das Seitenspiel bei den beiden mittleren Radsätzen die Eingriffflächen des Radsatz-Zahnrad zum Zwischengetriebe verschmälert



Die DB V 188 001 als Modell von 1989

■ Getriebejustierung bei der Doppellok V 188/288 von Roco

# Eingriff-Fixierung

Für den klemmfreien Bogenlauf haben die mittleren Radsätze der V 188 Seitenspiel, was andererseits den Kontakt der Getriebezahnräder mindert. Rolf Wachsmann zeigt, wie man deren Verkleben verhindern kann

Die dieselelektrische Doppellok V 188/288 der Deutschen Bundesbahn von Roco ist eigentlich eine wunderbare Nachbildung des Vorbildes. Als ich sie gebraucht erworben hatte, bemerkte ich, dass die Lok stehen blieb. An der Stromzuführung lag es nicht, da das Spitzenlicht leuchtete. Durch Hin- und Her-Ruckeln mit der Hand fuhren beide Hälften dann wieder.

Eines guten Tages habe ich den Stillstand im Betrieb leider nicht rechtzeitig bemerkt. Das kostete beide Motoren und beide Decoder. Die Motoren sind mit einer Gelenkwelle verbunden. Die Stromführende Kupplung hatte ich schon vorher auf eine Kabelverbindung umgestellt. Wenn eine Lokhälfte stehen bleibt, wird dadurch der stromlose Motor durch den zweiten wieder in Bewegung gesetzt. Wenn aber das Getriebe einer Hälfte klemmt, blockiert das auch die zweite. Ein Motor schützendes Durchdrehen der Räder ist wegen der Gelenkwellenverbindung nicht möglich.

## Fehlersuche

Das Problem liegt in Störungen des Zahnradengriffs bei den Achsen 2 und 3 jeder Lokhälfte. Hat man zunächst einmal ausgeschlossen, dass die gelben Radsatz-Zahnräder alterungsbedingt gerissen sein könnten und ersetzt werden müssten (macht sich durch ein klackendes Fahrgeräusch bemerkbar), ist nach anderen Ursachen im Getriebe nachzugehen.

Man sollte ferner kontrollieren, ob die Getriebeabdeckplatte über den Achslageröffnungen allseitig plan schließt, damit kein ungewolltes Radsatzspiel nach unten vorhanden ist. Ein notgedrungenes Entfernen der Zahnräder an den mittleren Radsätzen

als radikale Lösung würde zu Zugkraftverlust führen. Die Radsätze 2 und 3 haben zur Kurvenläufigkeit Seitenspiel. Ihr sehr schmales Zahnrad bewegt sich im Gleisbogen unter dem gleich breiten roten Zahnrad sogar von diesem weg. Der Eingriff erfolgt dann bei beiden ungünstig nur noch auf einem schmalen Streifen entlang der Kanten.

Die roten Zahnräder haben bei meinem Modell jedoch so viel Bewegungsfreiheit, dass die Radsätze durch die eigene Seitenverschiebung die verzahnungssichere Verbindung zum Zwischengetriebe verlieren. Ein Wiedereinklinken während der Fahrt gelingt dann nicht mehr und sie verkleben, die Lok bleibt stehen.

## Zwei Distanzscheiben fixieren

Die Lösung ist, das Seitenspiel zu verringern. Da mir breitere Zahnräder nicht zur Verfügung standen, habe ich jeweils neben dem Zahnrad des Radsatzes zwei selbst gemachte Unterlegscheiben aus 0,3 mm dickem Kunststoff beidseitig anliegend eingebaut. Sie müssen den Durchmesser des Zahnrades von 4,5 mm haben; man kann sich auch an den Isolierbuchsen der Räder orientieren. Dazu habe ich zuerst in eine 0,3 mm dünne Kunststoffplatte vier Löcher gebohrt und dann runde 4,5 mm große Scheiben ausgeschnitten. Zu ihrem Einbau wurden die Räder von der Achse abgezogen.

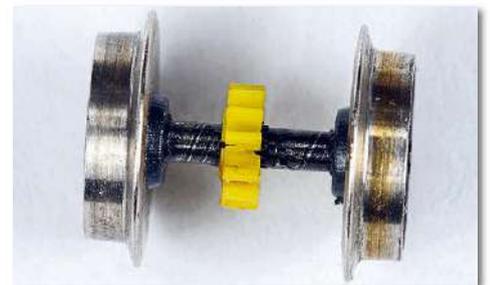
Die roten Zahnräder im Chassis werden nun durch die Scheiben mit den Radsatz-Zahnrädern ineinander gehalten. Das Radsatz-Seitenspiel bleibt ausreichend für Kurvenfahrten. Statt Kunststoff lassen sich die Ringe auch aus Metallblech fertigen, wenn passendes Material zur Hand sein sollte.

Rolf Wachsmann



Scheibenringe aus Kunststoff, selbst hergestellt, und Metallunterlegscheiben (rechts)

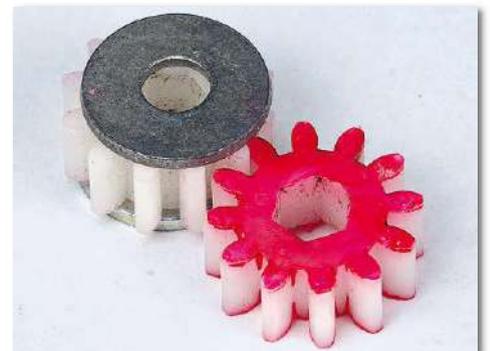
Fotos: Wachsmann (3)



Zunächst sollte man prüfen, ob Zahnräder gerissen und auszutauschen sind



Wieder montierter Radsatz mit beidseitigen Führungsscheiben am Zahnrad



Diese großen Demo-Zahnräder verdeutlichen das Prinzip: Die beidseitigen Scheiben führen nun den Eingriff des roten Zahnrad

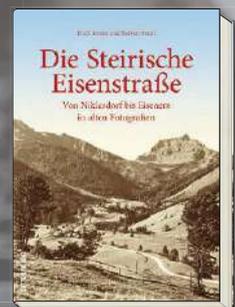
# Einsteigen, bitte!



**NEU**

128 Seiten · ca. 170 Abb.  
ISBN 978-3-96303-178-6  
€ [D] 22,99

Der leidenschaftliche Eisenbahnfotograf Ingo Thiele präsentiert 170 überwiegend farbige Aufnahmen, die zu einer nostalgischen Dampflokreise durch Ostwestfalen von den 1960er-Jahren bis in die Gegenwart einladen. Die beeindruckenden Bilder dokumentieren den Einsatz der „Schwarzen Rösser“ rund um den Bahnknoten Löhne und das 1995 aufgelöste Bundesbahnzentralamt in Minden, auf der legendären Teutoburger Wald-Eisenbahn oder der Extertalbahn.



Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter [WWW.SUTTONVERLAG.DE](http://WWW.SUTTONVERLAG.DE)

Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf [www.suttonverlag.de/autorensuche](http://www.suttonverlag.de/autorensuche)

**NEU**

128 Seiten · ca. 160 Abb.  
ISBN 978-3-96303-079-6  
€ [D] 19,99

Stefan Kleine-Erfkamp präsentiert rund 160 unveröffentlichte faszinierende historische Aufnahmen, die den Betrieb auf der Rurtalbahn zwischen Düren und Heimbach, die eingesetzten Fahrzeuge und Bahnhöfe dokumentieren. Dieser Bildband ist ein Muss für alle Eisenbahnfreunde.



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT [UNTER SUTTONVERLAG.DE](http://UNTER.SUTTONVERLAG.DE)\*

\* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**SUTTON**

■ Beitragsverzeichnis für die Ausgaben 4/04 bis 5/20 und Ergänzungen zum *NBM* 4/20

# Zugbildungen von Leig bis TEE

Seit 2004 sind Beiträge über vorbildgetreue Modellzugbildungen fester Bestandteil des *N-Bahn Magazin* geworden, seit Ende 2012 mit exklusiven Zuggrafiken. Zum Nachschlagen soll diese Liste hilfreich sein

## Übersicht von Beiträgen zum Thema Zugbildungen im *N-Bahn Magazin* von 2004 bis 2020 (G = mit Zuggrafiken) – Ausgaben 4/04 bis 3/17

Ausgabe	Thema
4/04	Mittleinstieg im Einsatz - Praxisnahe Zugbildung in Modell (DB-Mittleinstiegswagen)
6/04	Pop-Potpourri – Praxisnahe Zugbildung in Modell (DB-Pop-Wagen)
1/05	Paarbildung erwünscht – Praxisnahe Zugbildung in Modell (DB-Umbauwagen)
3/05	Batteriebetrieb – Praxisnahe Zugbildung in Modell (DB ETA 150)
4/05	BLS Autoverlad Lötschberg – Hobbytrain-Modelle im Einsatz
3/06	Visa-Verkehr – Praxisnahe Zugbildung (DR-Wagen im Ausland)
4/08	Uerdinger Landpartie – DB-Schienenbus-Gespanne von Fleischmann und Minitrix
6/08	Im Silberstreif durch Europa – Die „Mistral 69“-TEE-Wagen der SNCF von L.S.Models
1/10	Einheitsklasse – Die DR-Reko-Wagen von Brawa
4/10	Eidgenossen auf Europatour – SBB RIC-Reisezugwagen Typ UIC im Auslandseinsatz der Epoche IV
4/10	Wasserkraft statt Pechkohle – Die Geschichte der ET 85 und ET 90 und ihrer Roco-Modelle
6/10	Von der Maas bis an die Sieg – NS-Reisezüge in Nordrhein-Westfalen und mögliche Modellnachbildungen
1/11	Nächtliche Grenzgänger – Die DWA-Schlafwagen WLABmee62 und ihr vorbildgemäßer Modelleinsatz
5/11	Die RoRo-RoLa (1) – Die Geschichte der „Rollenden Landstraße“ und ihre Transportwagen in Vorbild und Modell
6/11	Die RoRo-RoLa (2) – Begleitwagen und Zugbildung der „Rollenden Landstraße“ in Modell
2/12	Nächtliche Fahrradtour – Detailverbesserungen am „DB NachtZug“-Set von Arnold
3/12	Pillepich's Streamliner (1) – Der C.I.W.L.-Schlafwagen Typ P als Vorbild und Modell
4/12	Pillepich's Streamliner (2) – Der C.I.W.L.-Schlafwagen Typ P als Vorbild und Modell
6/12	Halberstädter unterwegs – Modellzugbildungen mit Halberstädter Mittleinstiegswagen (G)
1/13	Von City zu City (1) – Zugbildungen des IC 71-Systems der DB in Modell (G)
2/13	Von City zu City (2) – Die Züge des IC 79-Systems der DB in Vorbild und Modell (G)
3/13	Flottes Pärchen mit Anhang – Zugbildungen mit Leigeeinheiten der DRG, DR, DB und ÖBB (G)
4/13	Von City zu City (3) – Die Züge des IC'85-Systems der DB in Vorbild und Modell (G)
1/14	Von City zu City (4) – (Gesamt)Deutsche IC-Züge von 1990 bis 2002 als Vorbild und Modell (G)
3/14	Von City zu City (5) – Deutsche IC-Züge der Jahre 2002 bis 2014 in Vorbild und Modell (G)
4/14	Berchtesgaden – Zugbildung im Laufe der Zeit 1950 bis 2014 (G)
	<i>(Alle voranstehenden Ausgaben sind beim Verlag nicht mehr bestellbar!)</i>
6/14	Koexistenz nach Fahrplan – Deutsch-deutsche Transit- und Interzonenzüge beim Vorbild und in Modell (G)
1/15	Grenzenlose Farbenspiele – Internationale Schnellzüge um 1990 und ihre Nachbildungen in Modell (G)
3/15	Rollendes Reisegepäck – Autoreisezüge der Epochen IV bis VI bei der DB und angrenzenden Ländern (G)
4/15	Alpinisten an Rhein und Main – Zugbildung mit der ÖBB 1042 oder SBB Re 4/4 II in Deutschland in den Epochen IV-VI (G)
6/15	Einer für alles – Züge für gemischte Güter- und Personenbeförderung (G)
2/16	Kunterbunt durch die Nacht – Nachtschnellzüge in Mitteleuropa der Epochen V und VI in Modell (G)
3/16	Zug zwischen den Regionen – Die Nachbildung der deutschen InterRegio in Modell (G)
5/16	Züge im Ammergau – Zugbildungen Murnau – Oberammergau durch sechs Epochen (G)
6/16	Heulboje, Zigarre und Akkublitz – Zugbildungen mit den DB ETA 150, 176 und 177/180 in Modell
1/17	Komfortabler fahren als fliegen – Zugbildung Trans-Europ-Express: internationale TEE-Züge in Modell (G)
2/17	Vom Silberling zum Rotling – Zugbildungen mit den n-Wagen der DB und DB AG in Modell (G)
3/17	Privatisiert, kopiert oder regeneriert – n-Wagen deutscher Privatbahnen und ähnlicher Bauarten im Ausland (G)

## Korrektur zum Beitrag „Postbüros auf Schienen“ in Ausgabe 4/2020 (Ausklapper Seite 51/52)

Beim E 502 (dritter Zug von oben auf dem Ausklapper Seite 51/52) hat sich leider ein „Rangierfehler“ eingeschlichen: Die drei letzten Wagen liefen in umgekehrter Reihenfolge mit dem Postwagen am Zugschluss. Die nebenstehende Zugbildungsgrafik gleicher Größe ist hier entsprechend korrigiert. *HR*

**E 502 Bebra – Kassel (1956)**

die ersten zwei Wagen als Kurswagen aus Berlin



Übersicht von Beiträgen zum Thema Zugbildungen im N-Bahn Magazin von 2004 bis 2020 (G = mit Zuggrafiken) – Ausgaben 4/17 bis 5/20

Ausgabe	Thema
4/17	Vom Spantenwagen zum Railjet – Die Bildung von österreichischen Reisezügen der Epochen IV bis VI in Modell (G)
5/17	Vereinigte Doppeldecker – Züge mit Doppelstockwagen der Deutschen Staatsbahnen von 1951 bis heute in Modell (G)
6/17	Blitze, Pfeile und Spatzen – Modellzugbildungen von F-Zügen der DB in den Epochen IIIa bis IVa (G)
1/18	metronom, Wiesel und City Elefanten – Doppelstockzüge europäischer Bahnen in Vorbild und Modell (G)
3/18	Kurze Klassiker der Bundesbahn – Zugbildungen mit drei- und vierachsigen Umbauwagen in den Epochen III und IV (G)
4/18	Papagei und Kolibri – Reisezüge der Epochen IV bis VI der SBB und ihre Modellnachbildungen (G)
5/18	Böhmische Grenzgängerin – Vorbildgerechter Einsatz und mögliche Zugbildungen in Modell mit der „Knödelpresse“ (G)
1/19	Nicht nur Apfelsinenzüge – Schnellzüge der Deutschen Reichsbahn in den Epochen IV und V in Modell (G)
3/19	Schnellzug für Sparsame – Vorbildgetreue Bildung von Eilzügen der Deutschen Bundesbahn in Modell (G)
4/19	Urlaubsidylle mit Fernanschluss – Reisezugbildungen und Betriebsmöglichkeiten mit italienischem Rollmaterial der Epochen IV bis VI in Modell (G)
5/19	Wechselhafte Wendezüge – Zugbildungen der Rhein-Wupper-Bahn RB 48 von der DB Regio bis zu National Express (G)
6/19	Vom Pullman zum Dome Car – Zugbildungen des „Rheingold“ in Modell – Teil 1 von 1928 bis 1962 (G)
1/20	Vom Pullman zum Dome Car – Zugbildungen und Modellumsetzung – „Rheingold“, Teil 2 (1962 bis 1987) (G)
1/20	„Transalpin“ für jedermann – Die Modelle der Triebzug-Baureihe 4010 der ÖBB von Jägerndorfer Collection und ihr Vorbild
4/20	Postbüros auf Schienen – Zugbildung von Reisezügen mit Postwagen der Bundesbahn von 1950 bis 1997 (G)
5/20	Bunt gemischte Bahnposten – Zugbildungen mit Postwagenmodellen bei SBB, ÖBB, SNCF und SJ der Epochen III bis VI (G)



Foto: Rückert

Mit Revisionsdatum von 1957 stammt das Minitrix-Modell des DB PwPost4ü 100 024 aus der Epoche IIIb

**DB PwPost4ü gab es auch von Minitrix**

Vom PwPost4ü-34 aus dem Minitrix-Sortiment gibt es auch eine Variante der Epoche IIIb. Die Katalog-Nummer 13767 erschien offensichtlich in zwei DB-Versionen: einmal mit Wagennummer 100 022 Han als D4üe ohne Aufschrift „Post“ und Briefschlitz unbedruckt sowie in späterer Auflage als 100 024 Au als PwPost4üe mit Aufschrift „Post“ und Briefschlitz. Die Ausführung mit Post-Beschriftung erschien als Neuheit 1999 im Startset Nr. 11107, wurde aber offensichtlich in der Folge ohne besondere Ankündigung dann auch unter der Katalog-Nr. 13767 verkauft. *Reinhard Rückert*

**Korrektur zum Beitrag „Postbüros auf Schienen“ in NBM 4/20**

Leider sind beim inhaltlichen Erstellen der Tabelle zu den Neubau-Bahnpostwagen der DBP auf Seite 59 einige Zeilen-Kopierfehler in der Spalte der Bauarten von 1980 entstanden. Die nebenstehende Tabelle gleichen Aufbaus und identischer Größe enthält nun die entsprechend korrigierten Bauartenbezeichnungen (Post mr-a statt Post mr-ap) bei jeweils einem Teil der Baureihen von 1962, 1965 und 1967. *HR*

Neubau-Bpw in Reisezugbauart der DBP ab 1952 und ihre Modelle							
Baureihe	Bauart ab 1959	Bauart ab 1966	Bauart (1980er)	Anzahl	Hgw. km/h	Ausmusterung	Modelle Hersteller
<b>Zweiachsige Wagen</b>							
53/54/55	Post-b/14,5	Post 2-a/14	-	92	100	1972 bis 1982	Elt, Ar**
54	Post-c/13	Post 2-p/13	-	40	100	1970 bis 1978	-
<b>Vierachsige Wagen</b>							
52/53	Post4 m-a/26	Post m-b/26	Post m-b	14	120	1976 bis 1978	-
	Post4 m-bl/26	Post m-al/26	Post m-a	14	120	1975 bis 1978	-
	Post4 m-c/26	Post m-p/26	Post m-p	14	120	1978	-
54/55	Post4 mg-a/26	Post mr-b/26	Post mr-b	57	120/140	1981 bis 1991	Mtx**
	Post4 mg-bl/26	Post mr-a/26	Post mr-a	132	120/140	1980 bis 1992	Mtx**
	Post4 mg-c/26	Post mr-p/26	Post mr-p	12	120	1987 bis 1990	Mtx**
58	Post4 mg-bl/26	Post mr-a/26	Post mr-a	27	120/140	1989 bis 1995	-
	Post4 mg-bc/26	Post mr-ap/26	Post mr-ap	15	120/140	1988 bis 1996	-
62	Post4 mg-a/26	Post mr-a/26	Post mr-a	30	140	ab 1995	-
	Post4 mg-ap/26	Post mr-ap/26	Post mr-ap	70	140	ab 1995	-
65	Post4 mg-a/26	Post mr-a/26	Post mr-a	20	140	ab 1995	-
	Post4 mg-ap/26	Post mr-ap/26	Post mr-ap	10	140	ab 1995	-
67	-	Post mr-a/26	Post mr-a	56	140	1993 bis 1997	Ar*, Ar/PC
	-	Post mr-ap/26	Post mr-ap	14	140	1993 bis 1997	Ar*, Ar/PC
73	-	-	Post mrz	200	140/200	1997	FIm

\* - nicht mehr zeitgemäß; \*\* - angekündigt, noch nicht ausgeliefert

Zeichnung (c) Horia Radulescu 2020



## Vorschau

### Das N-Bahn Magazin 6/20 erscheint am 22. Oktober 2020

Unter anderem können Sie in der kommenden Ausgabe lesen:

- Es wird bunt: Modellzugbildung mit Pop-Wagen der DB
- Auf Raupen oder Rädern: Baggermodelle für die Modellbahn
- Diorama mit Lasercut-Bauten: das Bahnbetriebswerk der Achenseebahn



Foto: Selbmann

Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten

## Leserbriefe

### Schienenverbinder von Fleischmann für Peco Code 55

Das Arbeiten mit dem Peco-eigenen Schienenverbinder ist oft mühselig. Vor allem rutscht er leicht wieder von der Schiene. Durch Zufall hatte ich festgestellt, dass der Schienenverbinder von Roco ohne Nacharbeiten ebenfalls passt. Die Gleise sind nun im Fleischmann-Sortiment integriert. Jetzt verwende ich jenen von Fleischmann. Dazu muss er etwas geweitet und der breite Schienenfuß weggefeilt werden. Dann passt er und klemmt und hält gut. Das ist besonders wichtig, wenn Flexgleise auf Gleiswendeln verlegt werden.

Hartmut Bister

### Motoren können Reedkontakte auslösen

zu: NBM 6/19 Leserbriefe

Bei Verwendung von Lautsprechern, um Vorbild-Fahrzeuggeräusche hörbar zu machen, habe ich noch keinen Schalteffekt erlebt. Bei meinem VT 601 von Roco wird dieser durch das im Boden liegende Blech vermieden. Das kann aber auch an der Reedkontaktgröße liegen oder davon abhängen, wie tief ein Reedkontakt im Schwellenband eingelassen ist.

Bei mir gibt es Schaltungsauslösungen durch den sehr tief liegenden Motor im Akku-Triebwagen 515 von Hobbytrain, aber nur beim lang eingebauten Reedkontakt zum Gleisfreischalten. Ein parallel zum Radsatz angeklebter Stabmagnet unter der Lok zusammen mit einem Reedkontakt zwischen zwei Schwellen wird zur Besetztmeldung benötigt.

Auf den Messen in Köln und Dortmund hatte ich Motoren gekauft und diese im Tenderantrieb der 050 von Fleischmann und der 041 von Arnold im

Kessel eingebaut. Die Motormagnete sind so stark, dass die Lok schon freischaltet, bevor der Zug durch ist. Diese Motoren habe ich wieder ausgebaut.

Sie verwende ich jetzt weiter im Tomix-Gleisreinigungswagen, oder -Staubsauger. Der Einbau erfolgt senkrecht, oben mit abgekniffener Welle. Im Tomix-Reinigungswagen waren die Kohlebürstenbuchsen durch Überhitzung im Kunststoffteil herausgefallen. Wahrscheinlich hatte Staub in seinem Wellenlager dazu geführt, dass diese heiß gelaufen ist. Ich habe ein Staubschutzplättchen auf den Saugpropeller geklebt, sodass kein Staub mehr in das Motorwellenlager gelangt.

Rolf Wachsmann

### Praktisch geht vor perfekt

zu: NBM 4/20 Talaue am See

Vielen Dank an Sie und Herrn Sauer für diesen Artikel nicht allein wegen der abwechslungsreichen Anlage, die Atmosphäre ausstrahlt, sondern auch, dass Herr Sauer keinen Hehl daraus macht, von der Perfektion entfernt zu sein:

- Erst einmal Farbe statt Streumaterial,
- Begründung, warum Gleise zum Teil nicht eingeschottet sind,
- Inkaufnahme von Lücken und Versetzungen, wo Anlagenteile aneinander stoßen,
- unvollständige oder fehlende Oberleitung,
- Signale teilweise nicht angeschlossen oder fehlend,
- unkonventionelle Zugzusammenstellungen,
- Bekenntnis zu verkürzten Reisezugwagen und anderes mehr.

Das ist alles Balsam für die „Normalo-Seele“ als Modellbahner!

Hans-Peter Faber

## So erreichen Sie uns

### ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

- ✉ N-Bahn Magazin ABO-SERVICE  
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
- ☎ Tel.: 0180 5321617\*  
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
- ☎ Fax: 0180 5321620\*
- ✉ E-Mail: [leserservice@nbahnmagazin.de](mailto:leserservice@nbahnmagazin.de)
- 🌐 [www.nbahnmagazin.de/abo](http://www.nbahnmagazin.de/abo) oder [www.nbahnmagazin.de/archiv](http://www.nbahnmagazin.de/archiv)

\*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

**Preise:** Einzelheft EUR 6,90 (D), EUR 7,60 (A), Sfr 11,90 (CH), EUR 8,20 (Be, Lux), EUR 8,30 (NL) bei Einzelversand zzgl. Versandkosten, Jahresabopreis (6 Hefte) EUR 39,60 inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

### REDAKTION (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

- ✉ N-Bahn Magazin  
Infanteriestr. 11a, D-80797 München
- 🌐 [www.nbahnmagazin.de](http://www.nbahnmagazin.de)
- ✉ [redaktion@nbahnmagazin.de](mailto:redaktion@nbahnmagazin.de)

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

### ANZEIGEN

[selma.tegethoff@verlagshaus.de](mailto:selma.tegethoff@verlagshaus.de)

## Impressum

Nummer 166 | 5/2020 | September/Oktober 2020 | 31. Jahrgang

N-Bahn Magazin, Tel.: +49 89 130699-724  
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Herausgeber: Gernot Balcke

Verantwortlicher Redakteur: Gunnar Selbmann  
(verantwortlich für den redaktionellen Inhalt)

Redaktionsassistentin: Caroline Simpson

Layout und Grafik: Rico Kummerlöwe, Jens Wolfram

Producerin: Joana Pauli

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Verlag: Alba Publikation GmbH & Co. KG  
Infanteriestraße 11a, 80797 München  
[www.alba-verlag.de](http://www.alba-verlag.de)

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Henry Allgaier

Chefredakteur Eisenbahn/Modellbahn:  
Michael Hofbauer

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer  
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Selma Tegethoff  
E-Mail: [selma.tegethoff@verlagshaus.de](mailto:selma.tegethoff@verlagshaus.de)

Anzeigendisposition: Hildegund Roessler  
Tel.: +49 (0) 89.13 06 99-551; Fax: +49 (0) 89.13 06 99-100  
E-Mail: [hildegund.roessler@verlagshaus.de](mailto:hildegund.roessler@verlagshaus.de)

Es gilt die Anzeigenpreisleiste Nr. 30 vom 1.1.2020  
[www.verlagshaus-media.de](http://www.verlagshaus-media.de)

Vertrieb/Auslieferung:  
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:  
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb, Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen  
Litho: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

© 2020 by Alba Publikation. Die Zeitschrift sowie alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit von Preisen, Namen, Daten und Veranstaltungsterminen in Anzeigen und redaktionellen Beiträgen. Bearbeitetes Material wird redaktionell archiviert. Die Umsetzung von Bauvorschlägen und elektrischen/ elektronischen Schaltungen erfolgt auf eigene Gefahr des Anwenders.

Gerichtsstand ist München.

ISSN: 0937-7220

Wenn Sie Fragen zum redaktionellen Inhalt des Magazins haben oder Zusendungen an die Redaktion, so wenden Sie sich bitte ausschließlich direkt an das Redaktionssekretariat in München. Für Bestellungen und alle Themen zu Abo und Versand kontaktieren Sie bitte den Abo-Service in Gilching.



Offizieller Distributor  
[www.lemkecollection.de](http://www.lemkecollection.de)



#K101657 Thalys PBA, New Color, 10-tlg.

- Der Hochgeschwindigkeitszug Thalys, auch "Train Rouge" genannt, gehört zu den bekanntesten Zügen in Europa
- Das Kato Modell erscheint im aktuellen Design von Thalys
- Eine Kuppelstange für eine vorbildgerechte Doppeltraktion mit z.B. dem Thalys PBKA liegt dem Modell bei
- inklusive der charakteristischen Antennen auf den Zwischenwagen R2 und R7



Thalys PBKA New Color Auslieferung im Frühjahr 2021



Get it now!



#K10950 / K10951  
ICE4



#K101297 / K101298  
Eurostar New Color



#K101529  
TGV Réseau Duplex



Der Thalys PBA ist ein europäischer Hochgeschwindigkeitszug, der Frankreich, die Niederlande und Belgien miteinander verbindet. Der Thalys startet als Doppeltraktion, bestehend aus einem PBA und einem PBKA am Pariser Gare du Nord. In Brüssel werden die beiden Züge für die Weiterfahrt nach Köln und Amsterdam getrennt

Sie haben wenig Platz aber wollen trotzdem Ihr eigenes Layout? Kein Problem!  
**KATO Unitrack eignet sich bestens für dauerhafte als auch temporäre Anlagen.**



Weitere Informationen zu unserem Gleissystem, den verschiedenen Kurvenlängen und den offiziellen UNITRACK-Händlern finden Sie auf unserer Website.

**UNITRACK**  
[www.unitrack-kato.com](http://www.unitrack-kato.com)



# Menzels Lokschuppen - Ihr Spezialist für die Spur N



## www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

### Wiking Neuheiten August 2020



**097401** Hanomag Radlader B11 mit Dach in wasserblau – Formneuheit  
11,25 €

**095003** Mercedes-Benz Containersattelzug der NG-Generation mit 40ft ASG Container  
10,80 €



#### Aust-N-Rail

ANR2624	Sunrice Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 5	49,99 €
ANR3622	VLine Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 4/5	49,99 €
ANR3623	FA Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 5	49,99 €
ANR3632	VLine Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 4/5	49,99 €
ANR3633	FA Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 5	49,99 €
ANR8620	QR National Flachwagen-Set 2-tlg Epoche 5	49,99 €

#### Brawa

67506	DB Esso Kesselwagen 2-achs Ep.3	19,99 €
67507	DB Aral Kesselwagen 2-achs Epoche 3	19,99 €
67518	DB VTG Kesselwagen 2-achs Epoche 5	19,99 €
67521	ÖBB Stroh & Co Kesselwagen 2-achs Epoche 4	19,99 €
67522	NS Kesselwagen 2-achs Epoche 3	19,99 €
67524	DB Optimol Kesselwagen 2-achs Epoche 3	19,99 €

#### Fleischmann

714403	DRG Dampflokomotive BR 44 Ep. 2 – mit Wagner-Windleitblechen	294,90 €
714473	DRG Dampflokomotive BR 44 Epoche 2 – DCC Sound	379,90 €



714405	DB Dampflokomotive BR 044 Ep. 4 – Betriebsnummer 044 119-6	294,90 €
714475	DB Dampflokomotive BR 044 Epoche 4 – DCC Sound	379,90 €

#### Gopher Models

G42001	NSWGR Diesellokomotive 42 Class Epoche 4 – Tuscan Farbgebung	149,99 €
G44000	NSWGR Diesellokomotive 44 Class Epoche 3 – Tuscan Farbgebung	149,99 €
G44003	NSWGR Diesellokomotive 44 Class Epoche 4 – Candy Farbgebung	149,99 €



G44004	NSWGR Diesellokomotive 44 Class Ep. 4 - Red Terror Farbgebung	149,99 €
G44006	Southern Shorthaul Railroad Diesellokomotive 44 Class Ep. 5/6	149,99 €
GGM001	Commonwealth Railways Diesellokomotive GM Class Epoche 4	149,99 €
GS0001	Victorian Railways Diesellokomotive 5-Class Epoche 4	149,99 €

#### Hobbytrain

2931	NIAG Diesellokomotive G1700 Epoche 6	98,90 €
2932	MKB Diesellokomotive G1700 Epoche 6	98,90 €
2948	SNCB Diesellokomotive HLD77 Epoche 5/6	139,45 €



2949	2949 Lineas Diesellokomotive HLD77 Epoche 5/6	139,45 €
------	---	----------

23940	BLS Steuerwagen Epoche 5	112,50 €
23941	BLS Autoverladewagen-Set 8-tlg Epoche 5	220,50 €
23942	BLS Steuerwagen 2. Kl. Epoche 6	116,90 €



#### Kato

101604	Straßenbahn 2-tlg Set Hiroden 1000 LRV Epoche 6	233,90 €
14071-1	Hiroshima Straßenbahn Type 200 Epoche 5	39,90 €
148041	Straßenbahn Hiroden 1000 LRV - HER Epoche 6	116,95 €



101529	SNCF Triebzug TGV Réseau 10-tlg Epoche 5/6	319,49 €
101657	Thalys PBA Triebzug 10-tlg Epoche 6	346,40 €



#### MF Train

33065	FS ausiliare Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33066	FS ausiliare Milano Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33067	SNCF Flumroc Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	39,95 €
33067	SNCF Flumroc Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	39,95 €



33071	FS Ariston Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33072	FS Ariston Indesit Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33073	FS Indesit Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33074	FS Indesit Company Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	42,99 €
33075	FS Ariston Indesit Scholtes Doppel-Schiebeplanenwagen	42,99 €
33076	SNCF Delacher Doppel-Schiebeplanenwagen Epoche 6	39,95 €
33261	STVA Autotransportwagen 3-achs Epoche 5/6	44,90 €



33262	33262 STVA Autotransportwagen 3-achs Epoche 5	44,90 €
-------	---	---------

### Exklusivmodelle für Menzels Lokschuppen

MW Modell - SBB HUPAC Begleitwagen für die Epoche 4/5



SBB HUPAC Vorserien Ausführung: N-CH-213a  
SBB HUPAC Serien Ausführung: N-CH-213b

N-CH-213b – Muster noch nicht das Endprodukt

- Made by LS Models
- Vorbildgerechte Dachgestaltung und Stirnseiten
- Generatorkasten am Chassis
- Limitierte Auflage von nur 150 Stück je Ausführung

**Je 74,99**



[www.facebook.com/menzels.lokschuppen](http://www.facebook.com/menzels.lokschuppen)



Irrtum, Änderungen und Zwischenverkauf vorbehalten. Versand Inland 4,90 €, ab 99,99 € Warenwert versandkostenfrei. Kreditkarte. Vorausrechnung. PayPal.  
Ladenöffnungszeiten: Mo-Fr 10:00 - 19:00 Uhr, Sa 9:30 - 18:00 Uhr