

NBAHN MAGAZIN

Spezial

**Traum-Anlage mit
Kurstadt-Bahnhof**



**Betriebsvielfalt und Detailtreue:
Kommen Sie mit in die Länderbahn-Zeit!**

**Nebenbahn-
Haltepunkt in den
späten 1960ern**

Mit Preisträtsel:

Gewinnen Sie eines von
15 wertvollen N-Fahrzeugen!

Ruhrpott-Großanlage

**Viel Betrieb durch
alle Epochen**

Niederländische Module

**Zwischen Brücken
und Kanälen**

Allgäu-Schaustück

**Erinnerungen an
das Isny-Bähnle**



Tolle Ideen und Detailvielfalt

Die schönsten Mini-Module: Was man auf kleinster Fläche zaubern kann

**Küsten-
Geschichten am
Ostsee-Hafen**



**Großstadt-
Atmosphäre auf
62 Zentimetern**



DMTOYS

Der Spezialist für die Spur N

Die größte Auswahl an Spur N
Modelleisenbahnen und Zubehör.

- Über 10.000 lieferbare Spur N Produkte
- Davon über 2.000 Exklusive Produkte



Mehr Auswahl geht nicht - Der Profi für die Spur N

★★★★★ Vor 42 Wochen

Super Onlineshop, kann ich nur weiter empfehlen.
Auch wenn Mal etwas defekt ist, wird sofort reagiert und für Ersatz gesorgt.
Einfach super!!!!

★★★★★ Vor 40 Wochen

Superauswahl, schnelle Lieferung!

★★★★★ Vor 42 Wochen

Bei Spur N für mich 1ste Wahl!

★★★★★ Vor 12 Wochen

... bester Spur n Onlineshop!
Egal ob günstigste Preise, schnellster Versand oder zuverlässigste Werkstatt....!!
- bin seit 3 Jahren Stammkunde und noch nie enttäuscht worden... 🤔 👍 !!

4,9 ★★★★★



★★★★★ Vor 43 Wochen

Moin, mit Abstand der beste Shop, rund um die Spur N. Toller Onlineshop, sehr nette und kompetente Mitarbeiter. Wenn mal was nicht ganz rund läuft, wird immer eine Lösung gefunden. Zudem kommt die sehr schnelle Abwicklung in allen Bereichen, Bestellungen, Reparatur, Anfragen per Mail, um nur einige aufzuzählen. Vielen Dank an das gesamte DM-Toys-Team.

★★★★★ Vor 46 Wochen

Sehr beeindruckende Auswahl zu sehr fairen Preisen. Überaus schneller Versand, nach max. zwei Tagen ist die Ware beim Besteller. Immer wieder gerne!

Quelle: Google Bewertungen Stand 24.09.2024

www.DM-TOYS.de

Vorster Heidweg 16-18 - 47661 Issum - 02835-7999885

Lebenswerk oder Zeitvertreib?

Lieber groß oder klein?

Was ist die beste Lösung für das Modellbahnhobby und einen erfüllenden Anlagenbau? Die Antwort ist nicht leicht und nur individuell zu entscheiden.



Es gibt einen wichtigen Grund, Dieter Eggensbergers „Ligurien“ noch einmal zu zeigen.

Anlässe, für die Eingangsfrage eine Lösung zu suchen, gab es genug, während ich dieses Heft vorbereitete. Man ist etwa ein Jahr lang gedanklich mit einem NBM-Spezial befasst, auch wenn die konkrete Arbeit in der Praxis nur einige Wochen währt. In die gedankliche Vorbereitungszeit fiel die dritte Auflage der „Welt der kleinen Bahnen“ auf der Insel Frauenchiemsee. Geplant war meine Teilnahme wegen des Minimodul-Wettbewerbs. Doch dann wurde ich plötzlich zum Aussteller und Anlagenbetreiber. Tragischerweise und viel zu früh war Dieter Eggensberger verstorben, der Erbauer der von mir hochgeschätzten Ligurien-Anlage. Ich wollte unbedingt, dass sie trotzdem auf der Insel zu sehen war. Mit der Hilfe meines Standnachbarn bekamen wir das technische Meisterwerk zum Laufen und am zweiten Tag funktionierte sogar der digitale Automatikbetrieb. Man konnte „Ligurien“ getrost für eine Stunde allein lassen, es lief trotzdem wie am Schnürchen – ein perfekt ausgeführtes Lebenswerk, das zudem ungezählte große und kleine Betrachter und Betrachterinnen erfreute, glücklicherweise nicht nur „auf der Insel“.

Lohnt es sich also, sein Leben für nur ein einziges Anlagenprojekt zu nutzen (mancher würde wohl sagen, zu opfern)? In diesem Heft finden Sie zwei weitere Beispiele: Eine Anlage ist fertiggestellt, die andere

noch lange nicht. Beide Erbauer sind nicht mehr die jüngsten, aber beide bereuen es auf keinen Fall, so groß geplant und gebaut zu haben. Die Modellbahnerei hat eben etwas sehr Erfüllendes.

Oder sollte man doch lieber kleiner bauen? Ich würde es ehrlich gesagt fast empfehlen. Ein überschaubares Projekt lässt sich eben in absehbarer Zeit vollenden. Gut geplant, lässt es sich auch Schritt für Schritt erweitern und im Fall des Falles kann die N-Bahn ohne Probleme mit umziehen. Wer dann noch darauf Lust hat, sein Werk auch einem Publikum zu präsentieren, sollte auf jeden Fall auf die leichte (!) Transportfähigkeit achten. Um noch einmal auf die Fraueninsel zurückzukommen: Es macht wirklich großen Spaß, etwas auszustellen und manch strahlende Augen der Besucher oder Besucherinnen zu entdecken.

Ich habe mich jedenfalls nun dazu entschlossen, auch wieder eher klein zu bauen, und transportabel. Ein Einschubmodul soll es werden, das gegebenenfalls auch gegen ein anderes getauscht werden könnte, ohne dass die gesamte Ausstellungsanlage mit Oval und Abstellbahnhof neu gebaut werden muss. Wie man an den Bildern unten vielleicht erkennt, wird es etwas Französisches. Wenn alles klappt, berichte ich demnächst ausführlicher.

Ihr Andreas Bauer-Portner



Das neue Projekt: Die Basis bildet ein Anlagenbausatz von Konzept-Bahnen. In ihm sind die Teile für das Wechselmodul (rechts im Bild) und auch für die kleine Ausstellungsanlage (Bögen und Abstellbahnhof) enthalten. So manches SNCF-Modell wartet schon auf den Einsatz.



28

Wandern in der Alb

Für Rainer Böhm war es eine Herausforderung, auch auf schmaler Fläche einen stimmigen Landschaftseindruck entstehen zu lassen. Es ist ihm gelungen.



38

Pont Maréchal-Foch

In der südfranzösischen Stadt Sète liegen zwei Klappbrücken, über eine davon führt die Eisenbahn. Sven Domes nahm sie sich zum Vorbild für seine Konstruktion.

Minimodule

42



Foto: Rüdiger Stiller

Überwerfung im Vorfeld

Ein typisches Bauwerk im Randbereich eines Bahnhofes setzte Rüdiger Stiller auf seinem Modul um. Der Zahn der Zeit nagte schon deutlich am Beton.

54



Foto: Roman Ott

Winter im Hönnetal

Roman Ott traute sich an die Nachbildung einer Winterlandschaft mit Eisenbahn heran. Seine Minimodule sind auch hinsichtlich der Bauweise etwas Besonderes.

3 Editorial

4 Inhalt

6 Baden 1913

Minimodule

16 27 Mal immer anders

20 Ein Gleis an der Ostsee

24 Katzenheide

28 Wandern in der Alb

32 62 Zentimeter Großstadt

38 Pont Maréchal-Foch

42 Überwerfung im Vorfeld

48 Kleinbauer am Damm

52 Steinhuder Meer-Bahn

54 Winter im Hönnetal

60 Der ganz große Plan

68 Niederlande in
Perfektion

78 Am Isny-Bähnle

82 Gewinnspiel/
Impressum



Baden 1913

In die Zeit der Länderbahnen entführt die große Reckanlage von Michael Rangol. Die nachgebaute Kurstadt bietet viel mehr als nur interessanten Bahnbetrieb.



Der ganz große Plan

Frank Schütz wünschte sich schon immer einen großen Bahnhof. Schließlich konnte er den Traum verwirklichen und baute sich ein Dachgeschoss voller Eisenbahn.



Niederlande in Perfektion

Die „Delftse Modelbouwvereniging“ stellte ihre große Modulanlage auf der Intermodellbau 2024 aus. Das sind die schönsten Szenen.



Titel:
Minimodule
„Katzenheide“,
„Ostseehafen“ und
„Großstadt“,
Epoche-I-Anlage
„Baden 1913“

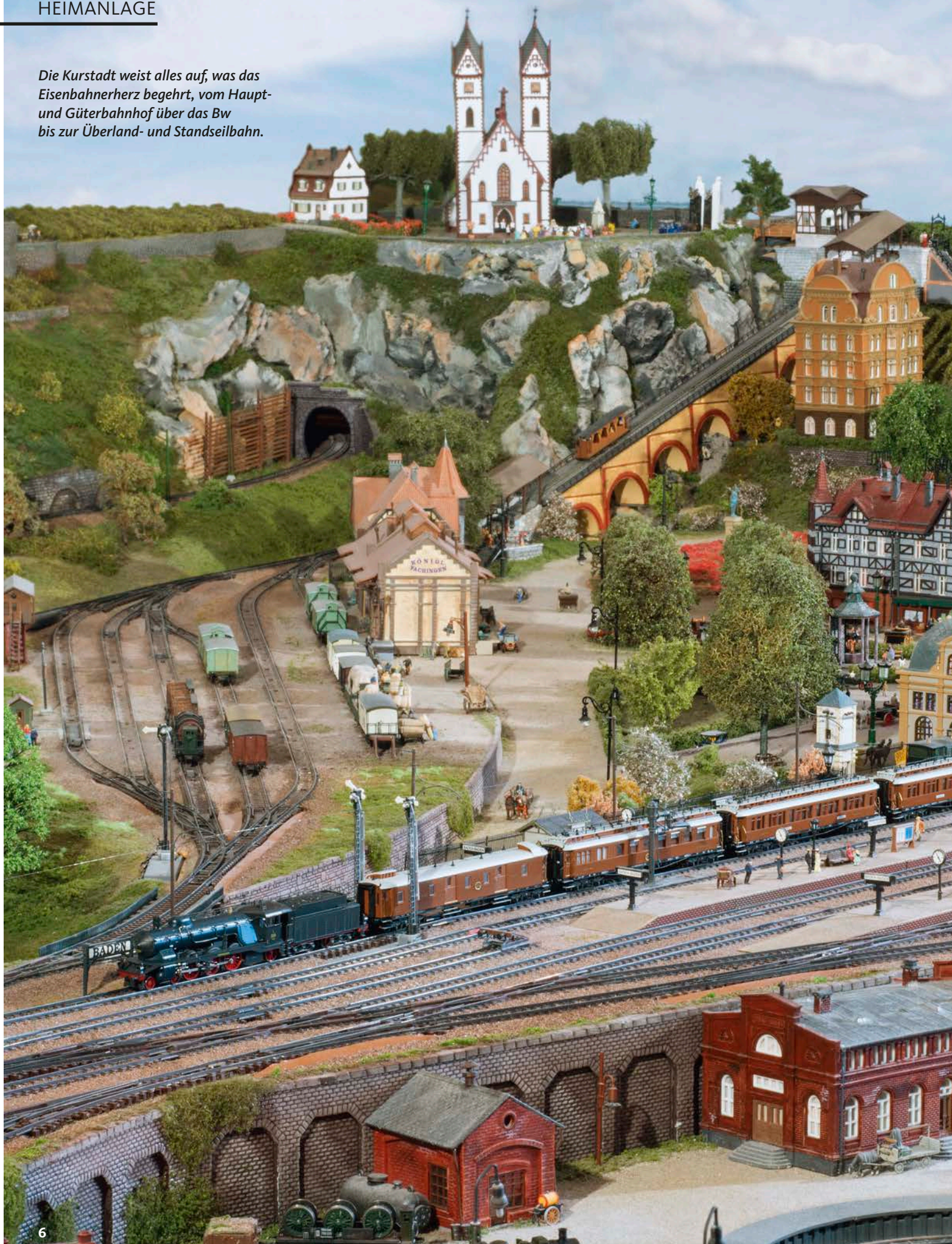


Am Isny-Bähnle

Ein Nordmodell-Diorama, ähnlich groß wie die Minimodule in diesem Heft, erzählt eine Geschichte am Bahnhof Kürnach, gelegen an einer liebenswerten Nebenbahn.

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben: abp

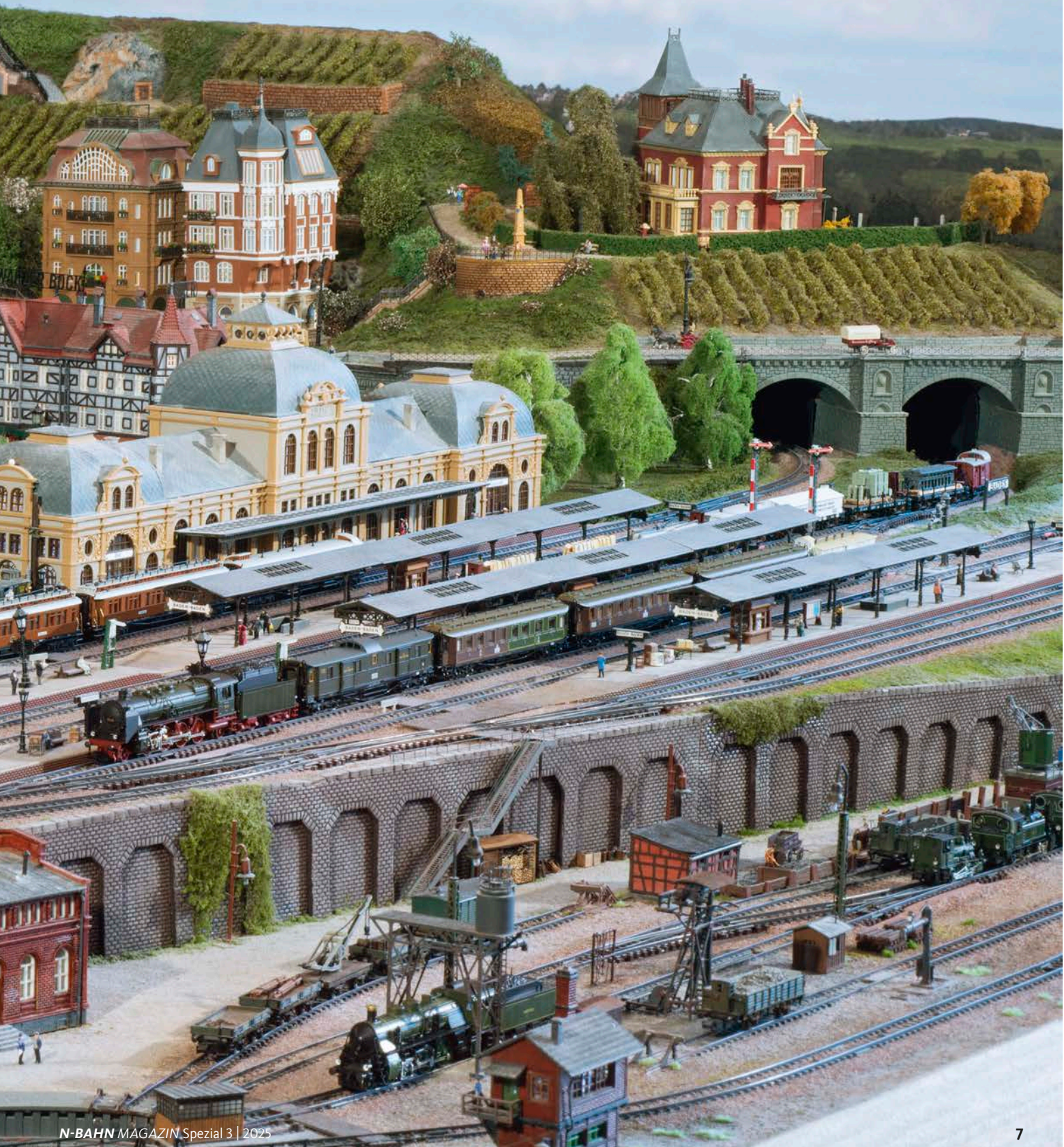
Die Kurstadt weist alles auf, was das Eisenbahnerherz begehrt, vom Haupt- und Güterbahnhof über das Bw bis zur Überland- und Standseilbahn.

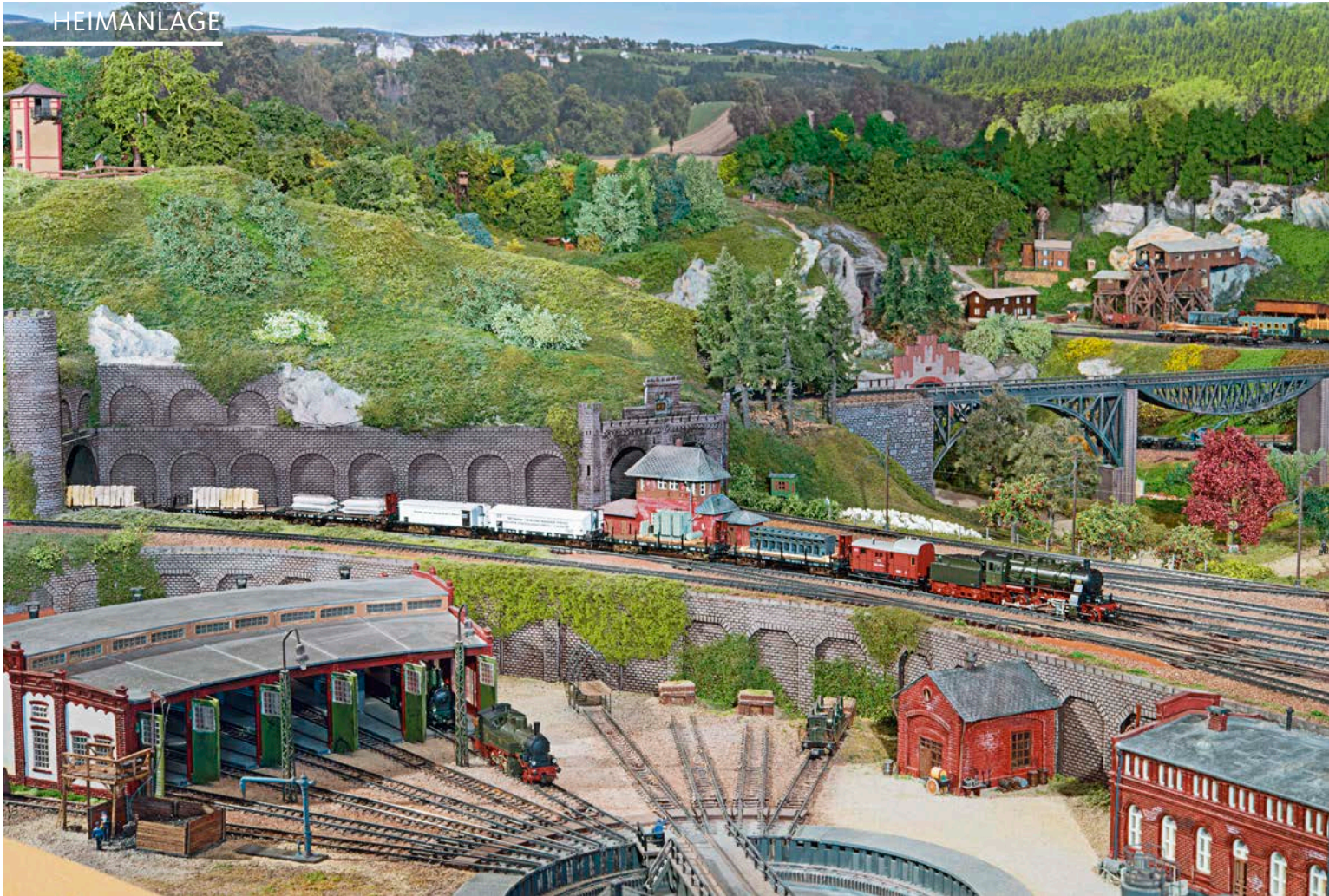


Ein Modellbahntraum auf großer Fläche

Baden 1913

Die schöne Zeit der Länderbahnen lebt auf Michael Rangols Anlage weiter. Doch nicht nur die Fahrzeuge, auch Stadt, Landschaft und Ausgestaltung entsprechen ganz der frühen Epoche.





Hier geht es gerade preußisch zu: Auf der Hauptbahn läuft eine G 12 mit sehenswertem Güterzug in den Bahnhof ein, vor dem Bw wartet eine T 9.3 auf neue Aufgaben.



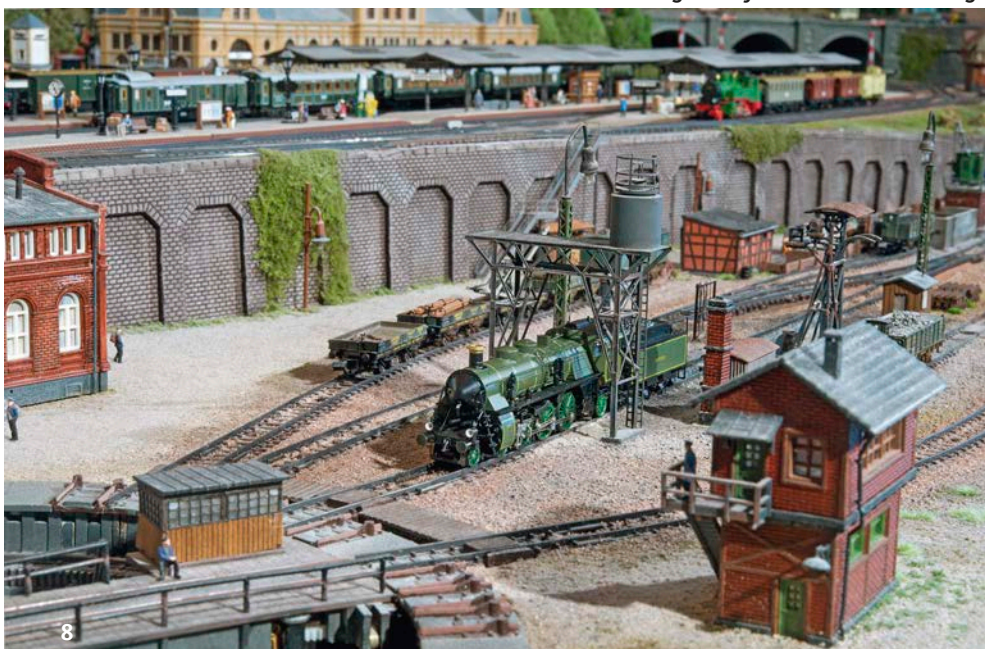
Später hingegen treffen sich bayerische Tenderloks vor der Drehscheibe: die D VI „Clotho“ (N-Tram), eine GtL 4/4, eine Pt 2/3 (beide Fleischmann) und eine R 3/3 (Minitrix).

Geht es bayerisch zu, darf die schöne S 3/6 (Arnold-Modell) nicht fehlen. Sie wird gerade frisch mit Sand versorgt.

Willkommen auf meiner Modellbahn-anlage, die in die sogenannte gute alte Zeit entführt: Es geht um eine große Zeit der Eisenbahn, die späte Epoche I und die frühe Epoche II, den Übergang von den Länderbahnen zur späteren Deutschen Reichsbahn. Noch tragen aber alle Fahrzeuge die Länderbahnfarben.

Die Anlage hat kein konkretes Vorbild, sondern bildet eine idealtypische Mittelgebirgsregion in meiner Heimat ab: Einerseits ist das die Weltkurstadt Wiesbaden, in der sich im 19. Jahrhundert der europäische (Geld-)Adel beim Kuren ein Stelldichein gab und zum anderen das idyllische Lahntal mit seinen verschiedenen Gruben und Bergwerken. In ersterer Stadt bin ich aufgewachsen, in Limburg bin ich seit 1988 zu Hause.

Seit meinem beruflich bedingten Umzug nach Limburg baue ich an meiner Anlage. Da eine Modellbahnanlage, insbesondere in dieser Größe, bekanntlich nie fertig werden darf und zudem Entspannung und keinen Stress beschern soll, habe ich mir mit dem Bau viel Zeit gelassen. Aber seit etwa zwei Jahren wird nur noch optimiert.



Die Anlage misst 3,20 auf 2,50 Meter und wurde in offener Rahmenbauweise erstellt. Der Landschaftsunterbau besteht aus Holzspanten, die mit Fliegengitter und Gipsbinden überzogen wurden. Zur Begrünung habe ich Materialien vieler Hersteller kombiniert: Flocken von Heki und Woodland, Sträucher und Bäume von Heki, Silhouette, Baummetz, Anita Decor, Grünig und MBR, dazu kommen Gräser und Blumen von RTS.

Auch die Gebäude entstanden als Potpourri aus Produkten der bekannten Hersteller. Vorzugsweise bestehen sie aus Polystyrol, bei einigen wenigen handelt es sich um Lasercut- oder Resinbausätze. Alle Bauten sind farblich behandelt, einige gealtert, und auch im Kitbashing habe ich mich versucht.

Als ich Ende der 80er-Jahre mit der Planung und dem Bau meiner Anlage begann, steckte die digitale Modellbahnsteuerung noch in den Kinderschuhen. Daher entschied ich mich für den analogen Betrieb, eine Entscheidung, die ich bis heute nicht bereut habe, denn da weiß man, was man hat – und kann die Technik auch beherrschen. Ich steuere den Fahrbetrieb mit fünf Lauer- und drei Heißwolf-Fahrreglern. Den zwölfgleisigen



Hier ist noch einmal das Kleinserien-Messingmodell der „Clotho“ zu sehen. Um die kleine Lok zu versorgen, genügt die (im Eigenbau entstandene) Notbekohlung.

Schattenbahnhof hinter der Anlagenkulisse sichert eine Lauer-Schattenbahnhofsteuerung, ein selbst gebautes Gleisbildstellpult sorgt für den nötigen Überblick.

Verlegt habe ich das sicherlich kompromissbehaftete Arnold-Gleis, da ich mir das auf-

wendige Brünieren der Schienenprofile ersparen wollte. Ich finde, das häufig sogar auf Profianlagen anzutreffende unbehandelte Neusilbergleis zerstört mehr als alles andere eine authentische Anlagenatmosphäre. Bis heute habe ich nicht verstanden, warum so viele Anbieter, auch für die Nenngrößen HO

Die Anlagen des Bahnbetriebswerks sind weitläufig angeordnet, alle notwendigen Behandlungsanlagen sind vorhanden. Doch auch an die kleinen Details wurde gedacht, beispielsweise an winzige Holzkisten, um den trocken gelagerten Brennholzvorrat transportieren zu können.





Zur Gleichstrom-Überlandbahn gehört auch ein Trafohäuschen. Gelegentlich wird von den Triebwagen auch ein Postwagen mitgenommen.

oder O, keine fertig brünierten Schienenprofile anbieten. Tillig ist die löbliche Ausnahme, aber leider gibt es aus Sebnitz kein Gleissystem im Maßstab 1:160.

Mich faszinierten schon immer die bunten Züge der Länderbahnzeit. Jedes Jahr vor Weihnachten wartete ich früher gespannt auf die Auslieferung der wunderschönen Fleischmann-Sonderausgaben mit bayerischen, preußischen, württembergischen und teilweise auch anderen Länderbahnmodellen. Auch wenn die Fahrzeuge aus diesen Sets meist au-

thentisch sind, so sind sie natürlich nicht alle genauso in einer Region beziehungsweise zur gleichen Zeit unterwegs gewesen. Leider ist nicht nur diese schöne Fleischmann-Tradition schon lange Geschichte. Auch die Ausgestaltung mit den Details dieser frühen Epochen, die eine Anlage erst zum Leben erwecken, gestaltete sich schwierig. Die gro-

Die „Schöne Württembergerin“, die Baureihe C (Modell von Hobbytrain) bespannt nicht nur den CIWL-Luxuszug (siehe Aufmacherbild), sondern muss sich manchmal auch mit einem Personenzug (Wagen von Brawa) begnügen.





Prächtige Villen dominieren die Hangbebauung am Hausberg. Der schmiedeeiserne Zaun mit prächtigem Tor gehört, wie auch zwei Nobelkarossen, zur edlen Ausstattung.

ßen N-Bahn-Hersteller behandeln diese Zeit eher stiefmütterlich und immer mehr meiner favorisierten Ausstatter (zum Beispiel Preussenmodelle und KotoI) haben ihre N-Produk-



Der Weinhandel besitzt ein Anschlussgleis am Hauptbahnhof. Hier wird auch Champagner aus Elsass-Lothringen für das feine Kurpublikum verladen.

tion in den letzten Jahren eingestellt. Preiser bietet schon lange keine Figuren der Epoche I in N mehr an, sodass ich diesbezüglich auf das allerdings sehr ansprechende Angebot von Trafofuchs angewiesen bin.

Bei der Gestaltung meiner Anlage kommt es mir besonders auf eine authentische Wieder-

gabe des ganz normalen Alltags vor über 100 Jahren an: Es dominiert die Landschaft, nicht die Eisenbahn, es verkehren nur wenige und – im Vergleich zu heute – kurze Züge. Die diver-

Das bayerische Pendant, etwas größer und leistungsfähiger, und ebenfalls mit einem Windschneiden-Führerhaus ausgestattet, hat die Ehre, einen kurzen Schnellzug (Wagen von Minitrix) zu befördern. Das Zugziel wird am Bahnsteig vom sogenannten „Hampelmann“ angezeigt.





Eine Errungenschaft der neueren Zeit und eine Attraktion ist die elektrische Standseilbahn hinauf auf den Hausberg. Die feine Modellumsetzung lieferte N-Tram.

Oben angekommen, wandeln die Kurgäste an der Wallfahrtskirche vorbei am liebsten zur Straußwirtschaft und weiter bis zum Monopteros.

sen Szenen, die eine Modellbahn erst zum Leben erwecken, sollen wie zufällig und nicht überladen wirken. Sie sollen die kleinen Episoden erzählen, die das Leben tagtäglich schreibt. Ein Beispiel ist der Förster, der mit seinem Hund schimpft, weil er einem kleinen Hasen nachgejagt ist und dadurch das Rotwild, dem der Jäger heute eigentlich sein Augenmerk schenken wollte, verschreckt hat. Oder da ist der besorgte Vater, der seiner gerade volljährig gewordenen Tochter in gebührendem Abstand nachschleicht, um mal zu sehen, mit welchem Kavaliere sie sich heimlich im Kurpark verabredet hat.

Das kleine, aber feine Thermalbad Baden mit seinem repräsentativen Bahnhof dominiert die rechte Anlagenseite. Im Bahnhof trifft eine zweigleisige Hauptbahn auf eine überregionale und grenzüberschreitende Nebenbahn. Zudem beginnt hier eine Klein-

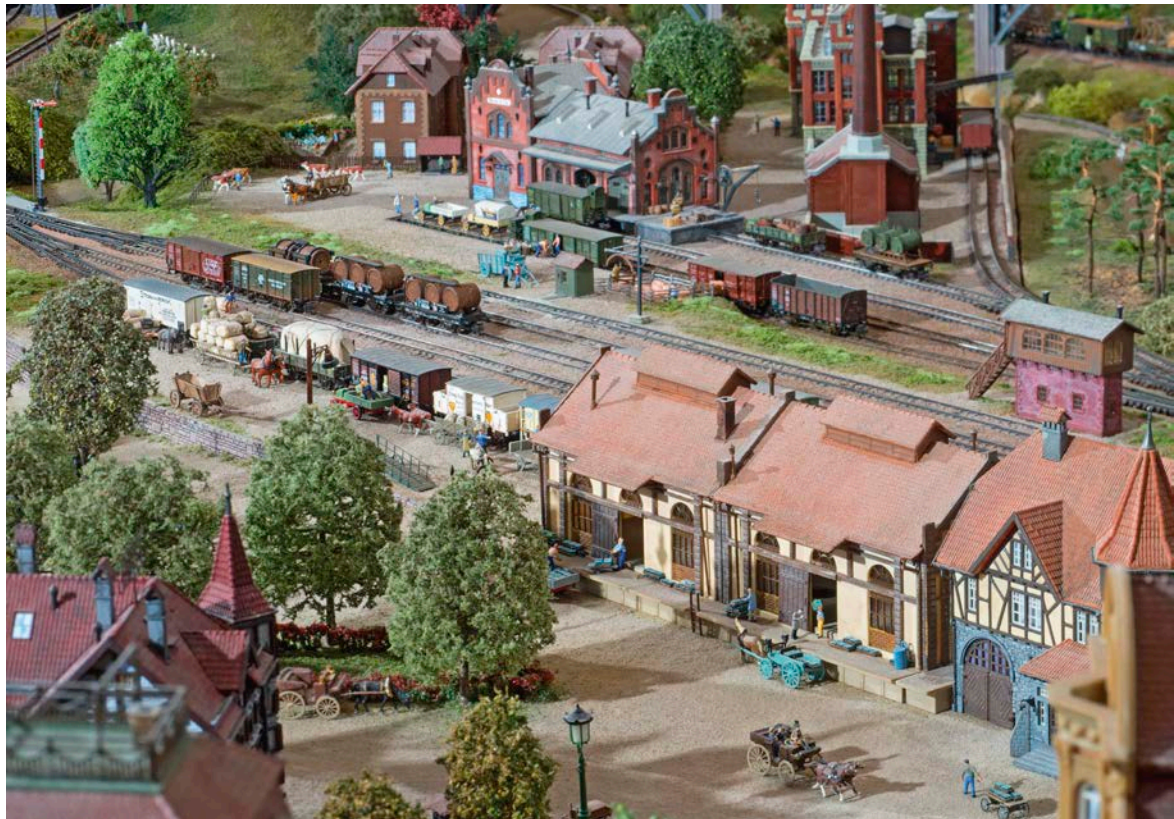




Vom Aussichtspunkt am Kriegerdenkmal fällt der Blick auf das Hotel „Schwarzer Bock“ (mit Blaskapelle beim Standkonzert) und die dahinterliegenden Güterhallen.

Am Güterbahnhof herrscht emsiges Treiben, hier wird mit viel Personal noch alles per Hand umgeladen. Den Weitertransport auf der Straße übernehmen vielerlei Pferdegespanne.

An der Rampe jedoch werden, als Boten einer neuen Zeit, die ersten benzingetriebenen Lastkraftwagen entladen, außerdem Korbflaschen und Schweine. Links im Hintergrund ist die optische Fabrik zu sehen.



bahnstrecke als Überlandstraßenbahn (Bäderbahn), die vor einiger Zeit bereits elektrifiziert wurde, um dem feinen Kurpublikum eine qualmfreie Reise in das nur 13 Kilometer entfernte und noch etwas mondänere Wildbad zu ermöglichen. Im kleinen Bahnbetriebswerk werden vor allem die Maschinen der Nebenbahn unterhalten, die Drehscheibengröße verrät allerdings, dass auch die eine oder andere Schnellzuglok hier ihre Vorräte ergänzt und übernachtet.

Selbstredend bildet der Kurbetrieb mit seinen heißen Quellen, Hotels, Cafés und Parks die wirtschaftliche Basis, aber es existiert auch eine bescheidene, einem Kurort ange-

messene Industrie: eine überregional bedeutende Mineralquelle und die optischen Werke. Das zweite Standbein der Stadt neben dem Kurbetrieb ist der Weinanbau: An den Hängen oberhalb der wunderschönen Jugendstilvillen des Kurstädtchens wächst ein von der Sonne verwöhnter Tropfen, der sich auch zur Brantweinherstellung hervorragend eignet. Auf den Hausberg, auf dem eine Wallfahrtskirche thront, fährt eine Standseilbahn; in der Straußwirtschaft kann man, nach einem kurzen Spaziergang zu einer Aussichtsplattform mit Monopteros, einkehren.

In der Anlagenmitte befindet sich der bescheidene Güterbahnhof, immerhin aber mit fünf Aufstellgleisen, einer Laderampe, einem



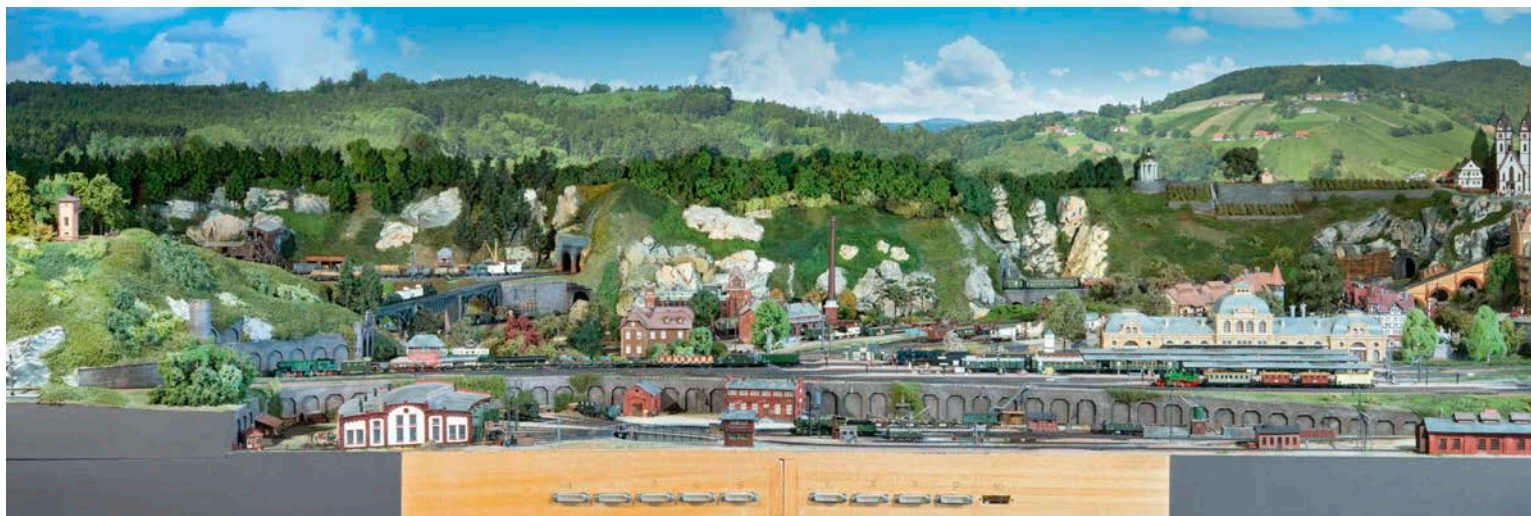
Im linken Anlagenteil dominiert die Landschaft, aber auch eine große Stahlbrücke. Im Hintergrund sind die alte Erzmine und die Holzverladung zu erkennen.

Vom Anlagenrand bis zur -mitte ist alles sorgfältig detailliert. Beispiele sind die Ernteszene und der Bauzug auf der elektrifizierten Strecke (rechts).

Freiladegleis mit der Verladestelle der Mineralquelle sowie dem Fabrikkomplex der optischen Werke mit Anschlussgleis. Die linke Anlagenseite ist ländlich geprägt und waldreich. Eine Quelle speist einen Wasserlauf mit kleinem Wasserfall, an dem sich die eingleisige, elektrifizierte Hauptbahn entlangschlingt. Am hinteren Anlagenrand findet

sich zudem – mit per Sägefahrt zu erreichen – eine betagte Eisenerzgrube aus den Anfangstagen der industriellen Revolution, deren Erträge in den vergangenen Jahren aber immer weiter zurückgegangen sind und die folglich wohl bald schließen wird; außerdem wird dort das in der Region geschlagene Holz verladen.





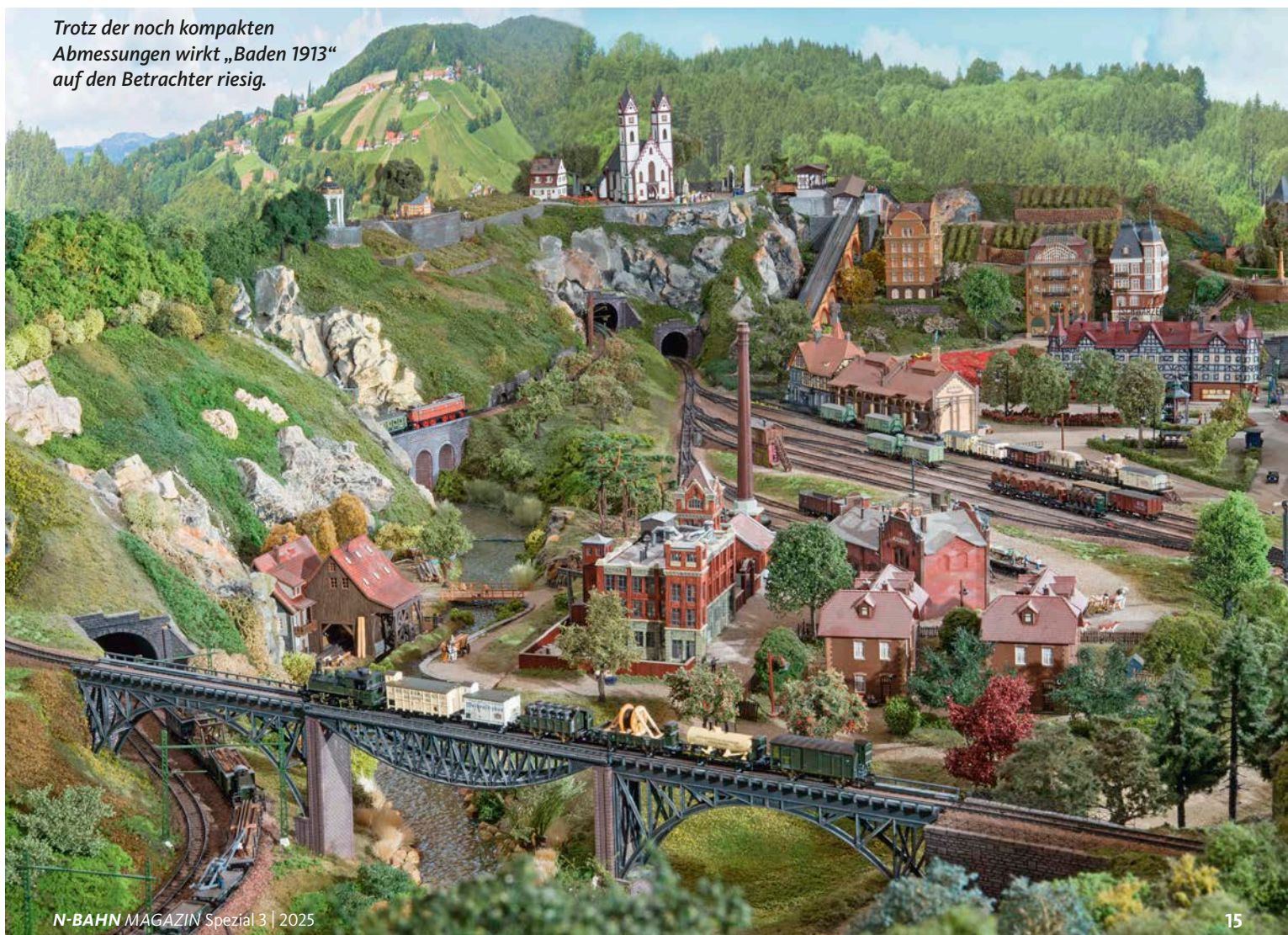
*Ein passender Hintergrund schließt die Anlage an der Hinterseite ab.
Der Hintergrund links und rechts wurde bei einigen Bildern digital ergänzt.*

Für die kommenden Jahre plane ich, meine Triebfahrzeuge und den Wagenpark zu optimieren. Ich will die Modelle einerseits ganz dezent altern oder professionell altern lassen (in der Hochzeit der Eisenbahn wurden die Fahrzeuge bekanntlich noch penibel gepflegt) und andererseits die Lokomotiven, deren Fahrverhalten mich nicht zufriedenstellt, mit Faulhabermotoren von sb-Modellbau umrüsten lassen. *Michael Rangol/abp*

Zur analogen Anlagensteuerung gehören das große Selbstbau-Gleisbildstellpult sowie fünf Lauer- und drei Heißwolf-Fahrregler. Alles ist auf einem mobilen Tisch angeordnet.



Trotz der noch kompakten Abmessungen wirkt „Baden 1913“ auf den Betrachter riesig.





Einen Sonderpreis verdiente eigentlich Frank Borger für seine ausgeklügelte Transportverpackung. Im Versandkarton kam nicht gleich das Modul mit dem Shinkansen, sondern erst eine Art Tresor zum Vorschein. Sicherer geht es fast nicht.

Das Mitmachen hat sich gelohnt – nicht nur für die drei Gewinner.

27 Mal immer anders

Knappe sechs Monate hatten die Modellbauer Zeit, ihre Minimodule zu gestalten und ihre Wettbewerbsbeiträge einzureichen. So sieht das bunte Ergebnis aus.

Es war wirklich so: Jede der vielen Einsendungen, jedes neue Minimodul überraschte und erfreute mich, den altgedienten N-Bahner, der vor 13 Jahren sein Hobby zum Beruf machte. Als Redakteur hatte ich seitdem die schöne Möglichkeit, Themen zu zeigen und Projekte umzusetzen, die mir tatsächlich Spaß machen. Einmal einen Wettbewerb auszuloben, gehörte nun auch

dazu. Im NBM 5/2024 beschrieb ich bereits, wie es dazu kam, dass es eine eher spontane Entscheidung war. Der Bau meiner beiden Minimodule bereitete mir richtig Freude, ich berichtete darüber im NBM-Spezial Nr. 2 und rief zum Mitmachen auf.

Ein Jahr später habe ich nun die Möglichkeit, zurückzublicken. Aus meiner Sicht auf jeden

Fall: Der Wettbewerb hat sich gelohnt! Nicht in erster Linie für mich, da ich nun die Möglichkeit habe, viele wunderschöne und außergewöhnliche Modellbaurbeiten in diesem NBM-Spezial zu zeigen. Sondern vor allem für die vielen Teilnehmer, denn alle hatten, soweit ich das in Erfahrung bringen konnte, ihre Freude am Basteln im Rahmen eines überschaubaren Projekts.



Das breite Modul von Rolf Sengling erreichte uns als erste Einsendung. Der Erbauer setzte als sein bastlerisches Erstlingswerk ein Stück der bayerischen Ostbahn in Szene, was ihm richtig gut gelungen ist.



Mit diesem funktionsfähigen Nachbau einer Klappbrücke im südfranzösischen Sète überraschte Sven Domres aus der Schweiz. Wir stellen das schmale Doppelmodul auf den Seiten 38 bis 41 genauer vor.



Die liebliche Landschaft der Schwäbischen Alb konnte Rainer Böhm auch auf der schmalen Fläche eines Doppelmoduls glaubhaft umsetzen. Ganz knapp landete es auf dem vierten Platz – siehe ab Seite 28.



Sehr ungewöhnlich ist die Bauweise dieses Vorstadtbahnhofes: Ziel des Erbauers Sven Nachtigal war es, mit ganz geringem Aufwand zu bauen. Für die Halle verwendete er nur durchgefärbten Fotokarton.



Franz Mayer schickte uns einen Kleingarten im Frühling auf seinem breiten Minimodul zu. Die beschauliche und liebevoll ausgestaltete Szene spielt irgendwo an einer doppelgleisigen Hauptstrecke.



Eine „MOMENTAUFNAHME“ erreichte uns ebenfalls in der frühen Phase des Wettbewerbs. Karsten Kramer bemühte nicht viele Worte, sondern ließ sein Werk wirken. Ab Seite 52 betrachten wir es genauer.



Rüdiger Stiller ist für viele Leser des NBM kein Unbekannter, seine Anlagen mit Motiven aus dem Berchtesgadener Land haben viele Bewunderer. Den Bau seines Minimoduls mit einem Überwerfungsbauwerk im Vorfeld eines Bahnhofes stellt er auf den Seiten 42 bis 46 vor.



Fast ohne Eisenbahn kommt das Modul von Egbert Lodowicks aus – das Gleis verläuft hinter dem eindrucksvollen Bauwerk. Das „Waldherrenhaus“ bevölkert eine illustre Gesellschaft aus Gästen und Künstlern.



Das ist unsere Nummer 1: Der Ostseehafen von Richard Beier hatte es den meisten Besuchern auf der Fraueninsel angetan. Ein kleiner Hafen ist einfach etwas Nettes, vor allem in solch detaillierter Ausprägung. Auf den Seiten 20 bis 23 erzählen wir die vielen Geschichten, die sich dort zugetragen haben.

Vom Anfänger bis zum langjährig erfahrenen Modellbauer – das Teilnehmerfeld war bunt gemischt und erfreulicherweise waren neben N-Bahnern aus allen Gegenden hierzulande auch die Nachbarländer Österreich und die Schweiz vertreten.

Wettbewerbsergebnis war die Fläche offensichtlich nicht ausschlaggebend, denn vom ersten bis zum vierten Platz war jede Ausführung je einmal vertreten.

mehr oder weniger umfangreichen Text auf der Ausstellung präsentiert haben.

Die Minimodule trafen in allen denkbaren Größen ein: von der kleinsten Version mit nur 30 mal 11 Zentimetern bis zum Vierfachen, einem breiten Doppelmodul mit immerhin 60 Zentimetern Länge und etwa 20 Zentimetern Tiefe. In der Fläche dazwischen lagen viele breite Minimodule und einige Doppelmodule in schmaler Ausführung. Für das

Zum Dilemma, dass nicht alle Wettbewerbsteilnehmer beziehungsweise deren Werke auf der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“ auf der Fraueninsel im Chiemsee anwesend sein konnten, habe ich mich ebenfalls schon geäußert. Leider war es so, dass die ausgestellten Arbeiten bei der Abstimmung durch die Besucher im Vorteil waren, auch wenn wir alle Wettbewerbsbeiträge gleichartig in Form von Postern mit mehreren Bildern und einem

Auch im Rahmen dieses NBM-Spezial ist es mir nicht möglich, alle Arbeiten ausführlich vorzustellen. Die bunte „Briefmarkensammlung“ auf diesen vier Seiten kann nicht mehr als einen Überblick bieten. Anschließend werden dann immerhin neun Minimodule ausführlicher präsentiert – lassen Sie sich ob der Vielfalt der Motive und der ideenreichen Umsetzung überraschen. Die Erbauer haben einiges zu erzählen und gewähren in vier Fällen auch interessante Einblicke in die Entstehung ihrer Werke.



Nur ein kleiner Ausschnitt aus dem breiten Doppelmodul von Thomas Gebert ist hier zu sehen. In den detailliert und liebevoll gestalteten Flächen für das Kleingewerbe an der Bahn versteckt sich allerlei Getier.



Das hessische Dörfchen Dibbersen setzte Tjorben Fleckner sehr gekonnt auf einem breiten Modul um. Die Qualität seiner Selbstbau-Häuser hat wohl mancher Besucher bei der Bewertung übersehen.



Ein Publikumsfavorite: Knapp auf Platz zwei landete Tobias Klenner mit seinem Modul „Katzenecke“. Wir erzählen (nicht nur) die Geschichte, die sich dort ereignet hat, auf den Seiten 24 bis 26 in diesem Heft.



In der Epoche VI angesiedelt ist das Doppelmodul „Jubiläum im Tonwerk“ von Toni Steegmann. Manches Detail versteckt sich hinter der hohen Bahntrasse und blieb wohl auch bei der Bewertung unentdeckt.



Kurt Gutleiderer reiste aus Wien an, um sein schönes Doppelmodul mit dem Haltepunkt „Miesenbach-Waidmannsfeld“ an der Gutensteinerbahn in Niederösterreich zur Messe auf die Fraueninsel zu bringen.



Ohne große Worte erreichte uns das kleine Modul von Matthias Reinsinger, auf dem er einen kleinen Streckenabschnitt mit Stellwerk und einer Selbstbau-Eisenbahnbrücke über einen Fluss arrangierte.



Fast nur auf Karton, Papier und Holz setzt Michael Schramm beim Bau seiner Modelle. Auf dem breiten Modul inszenierte er einen kleinen Bauernhof mit Kapelle neben der Bahnlinie – siehe Seiten 48 bis 50.

Für die Minimodul-Artikel auf den folgenden Seiten hatte ich meist die Möglichkeit, die Arbeiten im Fotostudio des Verlags in München noch einmal in Ruhe in Szene zu setzen. An alle Erbauer, die mir das ermöglicht haben, geht mein herzlicher Dank. Drei dieser Minimodule warten auch nach Erscheinen dieses NBM-Spezial noch auf ihre Veröffentlichung und ich werde mein möglichstes versuchen, das noch zu verwirklichen.

Für mindestens drei weitere Einsendungen stelle ich mir ebenfalls noch eine Veröffentlichung vor und bin mit den Erbauern entsprechend in Kontakt. Dann bleiben jedoch immer noch etliche Wettbewerbsbeiträge übrig. Glücklicherweise habe ich aber von vielen



Das wuselige Treiben auf einem Stadtmarkt hätte es verdient, von den Messebesuchern entdeckt zu werden. Doch Wolfgang Fallerscheute davor zurück, sein breites Doppelmodul auf die Reise zu schicken.

Teilnehmern während unseres E-Mail-Austausches im Rahmen des gesamten Wettbewerbs sehr positive Rückmeldungen erhalten. Viele berichteten einerseits davon, dass einfach das Basteln schon genug Spaß bereitet habe und es auf die Platzierung gar nicht so ankomme. Viele bauten ihre Minimodule auch so, dass sie zum Beispiel auf den sogenannten T-Track-Treffen eingesetzt werden können, und manches Modul kam so auch schon zum Einsatz. Andere sehen in ihrer Arbeit für den Wettbewerb auch die Keimzelle



Ebenfalls nicht auf der Fraueninsel zu sehen war leider diese Szene mit der Blockstelle am Hindenburgdamm, die Fabian Saretzki einschließlich des schmalen Strandes auf einem breiten Doppelmodul umsetzte.

einer Privatanlage, die nun Schritt für Schritt wachsen könnte. Dies alles stimmt mich sehr positiv und bestätigt meine Eingangs-These: Der Wettbewerb hat sich gelohnt!

Trotzdem wird es aller Voraussicht nach in meinen verbleibenden Berufs Jahren keinen Wettbewerb mehr unter meiner Ägide geben. Der Grund dafür ist weniger die Menge an Zusatzarbeit, die mit der Vorbereitung und der Organisation verbunden war. Ausschlaggebend war auch die Resonanz in den sogenannten sozialen Medien, in diesem Fall im Forum „1zu160“. Zum etwas holprigen Start des Wettbewerbs trug ich sicherlich mit bei und versuchte im Anschluss, alle Fragen zum Ablauf und zur Gestaltung der Module zu klären. Doch trotz der vielen erfreu-



„Mu(h)tprobe“ nannte Frank Borger sein Minimodul, auf dem sich nicht nur der Fotograf gefährlich nah an der japanischen Schnellfahrstrecke postiert. Noch toller treibt es die Kuh zwischen den Gleisen!



Thomas Bäckermann war einer von drei Teilnehmern, die das Thema Güterumschlag auf einem breiten Doppelmodul umsetzten. Das reich ausgestattete Diorama musste zu Hause bleiben, aus Bremen war es zu weit.



Auch Jörg Krey widmete sich demselben Thema und zeigte eine dörfliche Rübenverladung an der Strecke Celle – Wittingen – Rühren samt einer passend lackierten V 65. Auch für ihn war der Weg leider zu weit.



Reichlich sehenswerte Motive bietet das breite Doppelmodul von Sven Schneider: Seine Krautfabrik entführt in die Welt der DR in der Epoche IV. Wir werden versuchen, noch mehr über diese schöne Arbeit zu zeigen.



Der Physiklehrer Patrik Schätzle nahm den Wettbewerb zum Anlass, mit einer Schüler-AG einen kleinen Lokschuppen mit allerlei versteckter Technik umzusetzen. Wenn alles fertig ist, wollen wir darüber berichten.



Auch die dritte Einsendung zum Thema Güterumschlag zeigt eine herbstliche Rübenverladung. Daniel Rytz aus der Schweiz komplettierte sein SBB-Modul mit einer passenden Hintergrundkulisse.



Roman Ott gewann bereits einmal einen Wettbewerb des NBM. Leider war er während der Messe auf Frauenchiemsee verhindert, sonst wäre es vielleicht wieder etwas geworden. Lesen Sie ab Seite 54.



„Bis zur letzten Minute“ arbeitete Andreas Schmid an seinem Ausschnitt einer Großstadt und setzte sich dabei hohe Qualitätsmaßstäbe. Ab Seite 32 können Sie entdecken, warum das Modul den 3. Preis verdient hat.



Etwas zu spät traf der Wettbewerbsbeitrag von Randolph Armbruster und Sabrina Lay ein. Wir haben ein Auge zuge drückt und auch für das Minimodul mit der Weingenossenschaft ein Poster vorbereitet.

lichen Erfahrungen während des gesamten Wettbewerbs und des vielfach positiven Feedbacks bleibt auch ein kleiner unguter Nachgeschmack, ausgelöst durch aus meiner Sicht unverständliche und teilweise fast bösartige Kritik, die während des Wettbewerbs und im Anschluss daran sowohl im Forum als auch in E-Mails an mich geäußert wurde.

Die gute Nachricht ist allerdings: Es wird trotzdem einen neuen Wettbewerb geben. Alles Nähere dazu finden Sie im NBM 6/2024. Ich wünsche allen, die wieder mitmachen wollen, schon jetzt viel Spaß und Erfolg! *abp*



Die Minimodule des Redakteurs aus dem NBM-Spezial Nr. 2 – sie wären vermutlich auch nicht auf den vorderen Plätzen gelandet.

Anzeige

NORDMODELL

Perfektion durch Liebe zum Detail

www.modellbausatz-nord.de

**Wir haben das besondere Zubehör
im Maßstab 1:160 für Ihre Anlage**

Besuchen Sie uns online!



Eichhorn Modellbau
Zurüstteile, Zubehör & Modelleisenbahn
für alle Maßstäbe / Spurweiten

Über 800 Artikel für Ihre Projekte in Ihrer Modellbahnwelt.

Ob Zusatzgewicht für eine bessere Traktion, Zurüstteil für die Optik oder Ausgestaltung für Ihre Modellbahn-Anlage: Hier werden Sie bestimmt fündig. In kleinen Serien produziert, bringen wir Ihnen das Besondere für die Modellbahn nach Hause.

www.eichhorn-modellbau.de



Impressum: Eichhorn Modellbau | Werner Eichhorn | Siemensstr. 6 | 82110 Germering
Tel.: +49 (0)89 84 67 54 | Fax.: +49 (0)89 21 75 80 80 | werner.eichhorn@eichhorn-modellbau.de

Zugschlusslaternen FS inkl.
Blinkelektronik
Art.Nr.: 15805

Gepäckkarren
Fertigmodell Art.Nr.: 15115-F
Bausatz Art.Nr.: 15115-B

Herzstücke zum nachträglichen
Aufrüsten von Weichen für alle Spurweiten

Minimale Fläche – maximaler Erfolg: Das ist das Sieger-Modul.

Ein Gleis an der Ostsee



Richard Beier ist kein Neuling unter den N-Bahnern. Jahrzehntelange Erfahrung mit dem Maßstab 1:160 macht es möglich, auch auf kleinstem Raum sehr realistische Stimmung zu erzeugen. So entstand ein winziger, aber sehenswerter Ausschnitt aus einem Hafen am Meer.

Als N-Modellbahner bin ich seit dem Jahr 1978 aktiv. Einige Anlagen mit unterschiedlichen Ausmaßen sind seitdem entstanden. Die eine oder andere davon entsprach nach einiger Zeit nicht mehr meinen Ansprüchen, meist war die eingebaute Technik dann überholt – oder es wurde mir einfach langweilig und ich musste ein neues Aufgabenfeld beackern.

Meine letzte Anlage (die sogenannte Corona-Anlage) entstand während der Ausgangsbeschränkungen und ist nun längst fertiggestellt. Nur hier und da gibt es daran noch etwas zu verändern oder zu ergänzen, man hält ja laufend Ausschau nach Neuem und Besserem.

Aber irgendwann kommt der Wunsch, einfach einmal etwas ganz anderes zu machen – da kam mir die Idee mit den Minimodulen im letzten NBM-Spezial sehr gelegen. Ich konnte etwas Neues bauen, ohne die fertige Anlage

in den Keller verbannen zu müssen. Dort liegt auch schon meine Hafenanlage, die im N-Bahn Magazin 3/2019 vorgestellt wurde, unter einer Rettungsdecke verpackt. Sie wartet geduldig auf einen neuen Einsatz, zum Beispiel im Rahmen einer Ausstellung oder Modellbahnbörse.

Nun stand also die Frage im Raum: „Was baue ich auf dem Minimodul?“

Ich stellte mich vor meine Vitrinen und ließ die Blicke schweifen – von links nach rechts und umgekehrt. Jedes Mal blieb mein Blick an dem netten kleinen Krabbenkutter von Artitec hängen. „Der verdient es wirklich, auf dem Minimodul zum Einsatz zu kommen“, dachte ich mir.

Den kleinen Modulkasten fertigte ich nach den im Wettbewerb vorgegebenen Maßen selbst. Der nächste Schritt war dann klar: Eine Kaimauer musste als Anlegestelle vor-

handen sein. Damit der Kutter oder andere Schiffe festmachen können, wurden die Anlegepfähle aus Holz gefertigt. Um die Krabben und die Fische zur Markthalle in der Kreisstadt transportieren zu können, musste ein Gleisanschluss her. Ich verwendete dazu ein kurzes Stück eines Code 55-Gleises von Peco. Für die Zwischenlagerung der Frachtgüter entstand ein kleiner Fachwerk-Lagerschuppen aus Karton. Dessen Rampe setzte ich aus dünnen Furnierstreifen zusammen.

Damit das Diorama auch in der Dunkelheit wirken kann, wurde der Lagerschuppen mit einer Innenbeleuchtung ausgestaltet. Zusätzlich leuchten die beiden Straßenlaternen die Szene am Gleis ein wenig aus.

Die Fischer und Hafenarbeiter können nach getaner Arbeit ein Feierabendbier und ein Fisch- oder Krabbenbrötchen genießen, denn es kam noch der Kiosk von Jack mit einfachen Sitzmöglichkeiten dazu.



Der Blick geht von der Landseite hinaus auf die Ostsee. Es herrscht reger Betrieb, weil die aufziehende Bewölkung eventuell auf einen Sturm hindeutet.

Karl Gabe macht sich bereits schon früh an seinem Ruderboot zu schaffen, damit es zu Saisonbeginn fertig ist und zu Wasser gelassen werden kann. Fritz Strobel bringt noch einen weiteren Kanister Farbe, um den letzten Anstrich vollenden zu können.

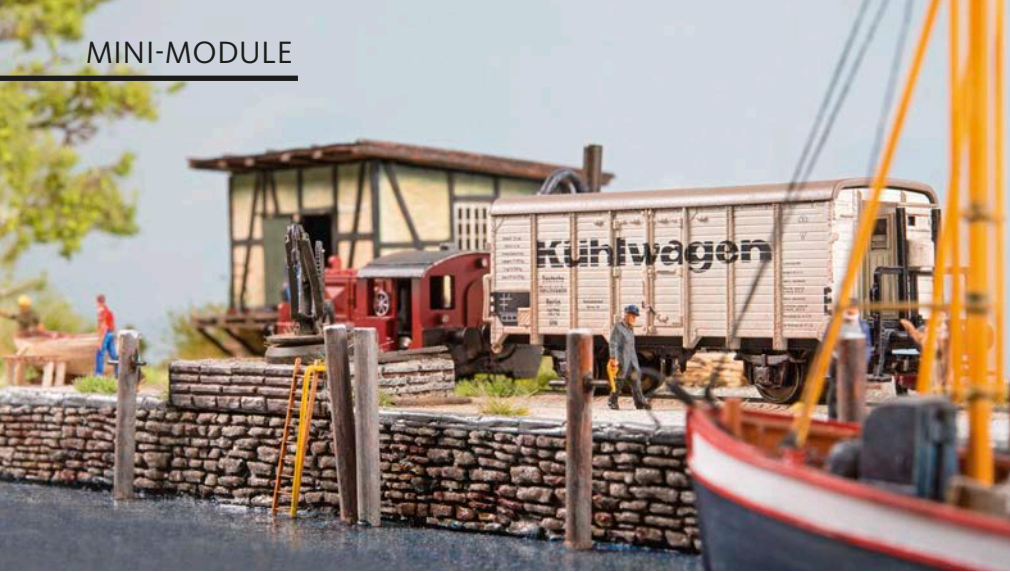


Der Kapitän des Kutters steht an der Reling und beobachtet mit dem Fernglas sorgsam das Wettergeschehen. Vorsorglich hat er schon mal den Friesennerz übergezogen.



Der kleine Kran, der auf einem gemauerten Sockel steht, ist des Öfteren im Einsatz, um die kleineren Boote der Hobbyangler zu Wasser und wieder zurück an Land zu bringen.



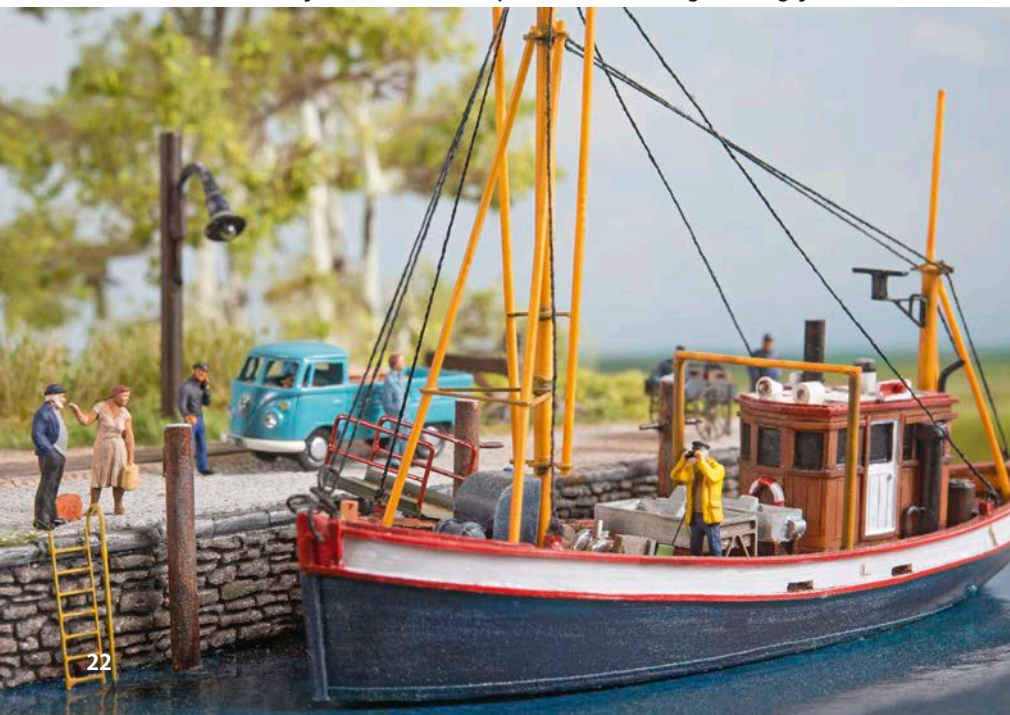


*Der Kühlwagen wurde zur Beladung in die Nähe des Kutters rangiert.
Der Lokführer der Köf bringt den Hemmschuh, um den Wagen zu sichern.*



Auf der Laderampe des Güterschuppens steht Eisenbahner Robert Pilsner und hofft, dass nichts mehr gelagert werden muss. Dann kann er nämlich wieder zu Jack an den Kiosk ...

Über eine kleine Rampe gelangt die Besatzung auf den Kutter. Am Kai scheint eine Diskussion zu entstehen, die je nach Person temperamentvoll oder gelassen geführt wird.



Für den Wettbewerb arrangierte ich neben der Szene mit der Köf und dem Kühlwagen noch eine weitere mit einem Ausflugsdampfer, die ich in einigen Bildern festhielt (siehe NBM 5/2024). Auf der kleinen Messe auf Frauenchiemsee war aber das hier zu sehende Motiv ausgestellt.

Zahlreiche Kleinigkeiten dienen dazu, dem Motiv möglichst viel Leben einzuhauchen: Einen wesentlichen Beitrag leisten dabei die Preiser-Figuren. Gerade im Fall der Schiffsbesatzung sind sie ausgezeichnet gestaltet und lassen richtig Hafenstimmung aufkommen.

Außerdem bereichert ein kleiner Kran die Szenerie. Feine Leitern in gelbem Warnanstrich ermöglichen das Hinunterklettern zu den festgemachten kleineren Booten der Hobbyangler, die vom Kran ins Wasser gehievt werden.

Angesichts des wenig intensiven Betriebs am Gleis wuchert dort schon eine vergleichsweise üppige Vegetation. Der Bauer Käßler ist zwar mit dem Mähen beauftragt, aber gerade noch mit der Kartoffelernte beschäftigt. Solche und manch weitere Geschichten entstehen, während man sich mit der Detaillierung auf der kleinen Fläche beschäftigt.

Doch auch, wenn man vor dem vollendeten Werk steht oder es fotografisch in Szene setzt, machen die Gedanken keine Pause: Rosi Rist zum Beispiel schimpft mit dem Kuttermatrosen Wolfgang Brauchle, weil er vergessen hat, ihr den versprochenen Beifang, der nicht verkauft werden kann, auf die Seite zu legen. Sie hätte sonst daraus eine hervorragende Fischsuppe gezaubert. Am Kiosk warten zwei Gäste auf den bestellten Kaffee, der Kasten Flensburger Pils für die Feierabendgäste steht schon auf der Theke und Jack präsentiert stolz seine nagelneue rote BMW mit Seitenwagen. *Richard Beier*



Jack steht vor seinem Kiosk und wartet auf die Fischer und Hafenarbeiter, seine Gäste warten hingegen auf die Bedienung.



Nochmals ein Blick auf die Ostsee, der Wind hat sich inzwischen etwas verzogen. Der Rangiermeister bringt die Papiere zum Lokführer. Die angelieferten Bretter für Schreiner Brauchle liegen bereit, doch der muss sich dazu Traktor und Anhänger erst von Bauer Käßpler ausleihen.

Auf dem Kutter wurde klar Schiff gemacht, die Sortieranlage und die Pfanne sind gereinigt. Der Kohlenhändler steht am Heck und bringt auf althergebrachte Weise die zwei bestellten Kisten Briketts zum Beheizen des Herds im Schiffsbauch. Schreiner Manfred Alber steht auch schon mit seinem Transporter bereit: Er will die neuen Kisten an Bord bringen, die vom Kapitän bestellt wurden.



Statt eines Schienenbusses wie auf der Ausstellung hält für die Fotoarbeiten der vorzüglich ausgefallene Akkutriebwagen der Baureihe 515 von Fleischmann im Bahnhof Katzenheide.



Ein Bahnhof einer Nebenbahn, irgendwo in der Heide.

Zwischenfall in Katzenheide

Der Minimodul-Wettbewerb war Anlass für Tobias Klenner, sich erstmals als Dioramenbauer zu versuchen. Mit Erfolg, denn sein Modul fand so viele Bewunderer, dass es klar für den 2. Platz reichte. Ob es auch an der Geschichte lag, die sich darauf abspielt?

Es geschah Folgendes: Der Fahrer des Milch-Lastwagens musste sich eigentlich auf den Bahnübergang konzentrieren, auf den er langsam zufährt. Doch auf der Landstraße stolziert eine Dame in Weiß. Kurz ist er abgelenkt und schon endet die Fahrt abrupt am Telegrafmast! Zu allem Unglück platzt dabei der Milchtank und der wertvolle Inhalt ergießt sich auf die Straße.

Dies lockt ein paar Katzen an, die in der Gegend herumstreunen (wer genau hinsieht,

wird vier davon entdecken) und die sich gleich über die Milch hermachen.

Das schleckende Treiben bleibt allerdings nicht lange unbeachtet. Eine weitere Dame, die mit ihren Hunden am Bahnsteig wartet, wird böse erschreckt, als sich ihre Hunde losreißen und in Richtung der Katzen laufen.

Der Schaffner, der das Treiben beobachtet hat, kann gerade noch den abfahrenden Zug stoppen, bevor noch Schlimmeres passiert.

Soweit zur Geschichte, die in etwas gekürzter Form auch während der Ausstellung auf Frauenchiemsee auf dem Poster zum Minimodul nachzulesen war. Der Erbauer, Tobias Klenner, war auch bei der „Welt der kleinen Bahnen“ zu Gast: „Es war nett zu beobachten, wie die Besucher, nachdem sie die Tafel gelesen hatten, die Geschichte auch wirklich auf dem Modul entdeckten“, erinnert er sich.

Der Wettbewerb war für ihn der Anlass, einmal richtig detailliert zu bauen: „Man hatte



einen Termin, und es sollte besonders gut aussehen. Das war der Anreiz, der während des Baus einiges möglich gemacht hat. Ich hatte aber ab dem 14. Lebensjahr schon mit einer kleinen Fertiganlage Erfahrungen gesammelt und diese individuell ausgebaut. Sie steht immer noch in einer Vitrine im Wohnzimmer. Gleichzeitig bin ich nun auch mit dem Aufbau einer größeren Eck-Anlage beschäftigt. Die wird nun tatsächlich auch digital betrieben werden, die schöne Soundlok als Gewinn aus dem Wettbewerb gab mir dazu den Anstoß“, erzählt Tobias Klenner. „Inzwischen habe ich schon zehn Loks umgebaut und ich bin begeistert.“

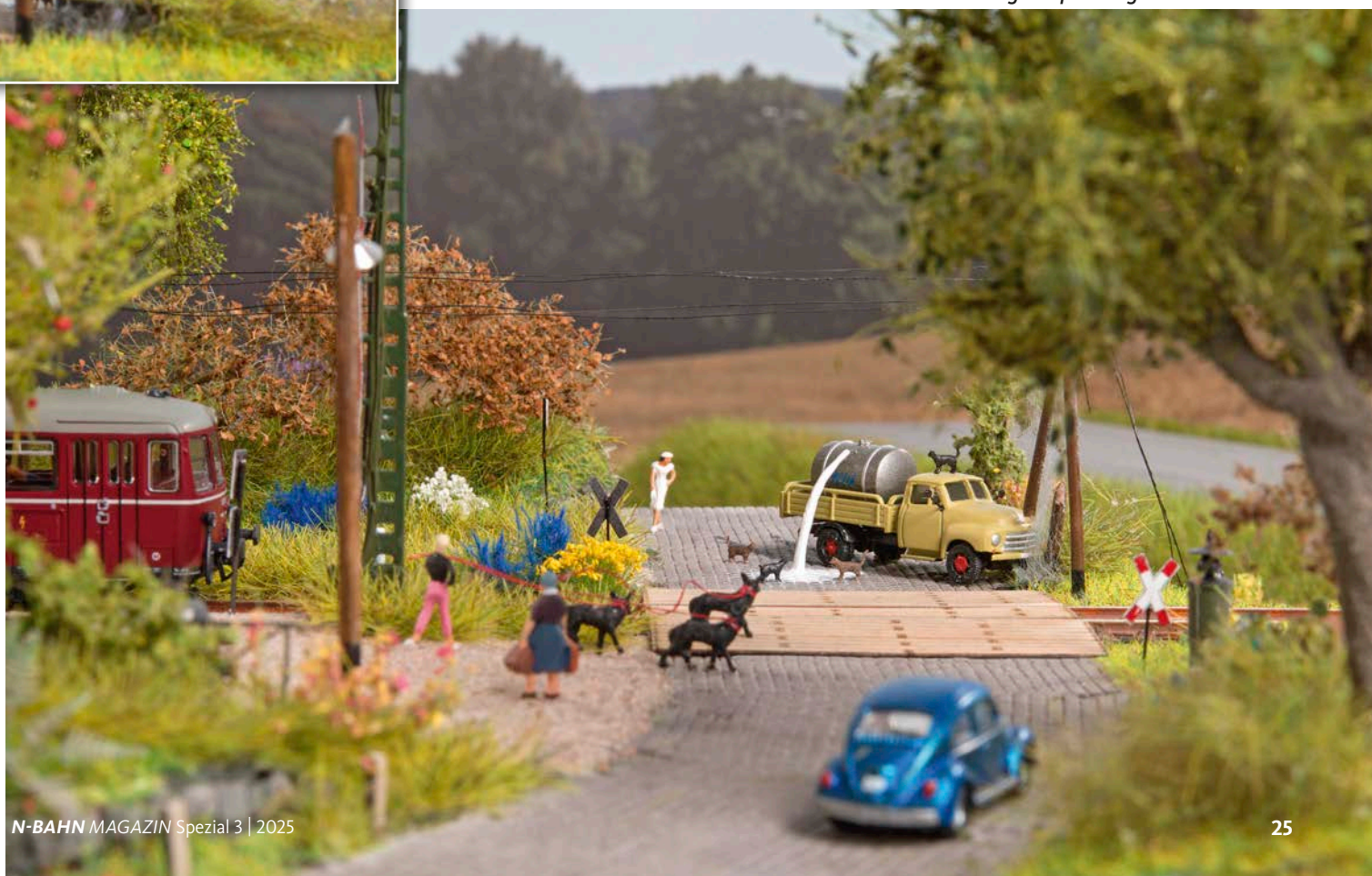
Während der Ausstellung stand noch ein alter Arnold-Schienenbus auf dem Minimodul. „Das ist so ein Fahrzeug, das wahrscheinlich nicht digitalisiert wird“, räumt Klenner ein. „Für den habe ich ja meine alte kleine Fertiganlage.“

Auch das Minimodul „Katzenheide“ soll nun seinen Platz in den Wohnräumen finden: „Das habe ich jetzt ebenfalls in einer Vitrine platziert, nur der endgültige Platz steht noch nicht fest. Ein Clou daran ist die Beleuchtung. Das Licht in den Gebäuden, die Laternen und das Nachtzeichen des Flügelsignals sind mit einer App steuerbar, auch die Helligkeit lässt

sich damit regeln. Ich hatte für die Ausstellung auch einen QR-Code für die App am Modul angebracht, aber ich glaube, das hat wohl niemand ausprobiert. Die Beleuchtung blieb während der ganzen Zeit eingeschaltet.“

Für den Bau erwarb Tobias Klenner kurz entschlossen einen der Bausätze für ein breites Minimodul beim Hersteller „TrainSetter“. „Für die Ausgestaltung verwendete ich dann teilweise die Bausätze von MBZ, zum Beispiel für das Bahnhofsgebäude oder das Klohäuschen, der Rest wurde bei DM-Toys oder ‚SpurN-Teile.de‘ bestellt. Das sind die zwei Händler, bei denen man am meisten bekommt für den Maßstab.“ So kamen zahlreiche Ausstattungsdetails zusammen, die man trotz der kleinen Fläche erst einmal entdecken muss. Ein auffälliger Hingucker ist allerdings der VW-Käfer in Blau-Metallic. „Das ist ein umlackiertes und farblich verfeinertes Wiking-Modell“, erklärt Klenner. „Bei mir werden eigentlich alle Straßenfahrzeuge noch verbessert, zum Beispiel mit Rückspiegeln von FKS oder mit aufgemalten Chromleisten.“ Bei einem kleinen Diorama oder Modul ist der Aufwand dann vermeintlich überschaubar, aber trotzdem kommt einiges zusammen. Ein Fahrrad, Bänke, ein Fernsprechküchen, eine Sackkarre und vieles mehr ist zu entdecken.

Die zentrale Szene mit Hund und Katz ereignet sich direkt am Bahnübergang. Aus dem Vorbau des lädierten Lastwagens quillt sogar Rauch heraus.





Die feinen Ausstattungsdetails wie die Handkarre oder die filigranen Bänke (beides von Weinert), aber auch die zierlichen Holzleuchten (Beli-Beco) werten das Modul entscheidend auf.



Wer noch genauer hinsieht, entdeckt auf der Telegrafeneileitung drei Tauben. Sie entstammen der Produktion von Klingenhöfer.

Auch hinter dem Bahnhofsgelände setzt sich die Detaillierung fort. Signaltafeln sind zu entdecken, ein Holz-lager, Bohnenstangen und auch ein Bierkasten.



Auf einer der vielen Modellbau-Messen wurden auch die filigranen Bäume erworben – aber wo war das und wer war der Hersteller? Es ließ sich im Nachhinein nicht mehr ermitteln.



„Es sollte auch deshalb insgesamt eher etwas Einfaches werden“, erzählt Klenner weiter, „und für Weichen und dergleichen fehlte ohnehin der Platz. Gedanklich ist alles in einer eher flachen, höchstens leicht hügeligen Heidelandschaft angesiedelt, und die Strecke ist geradlinig. Allerdings stelle ich mir vor, dass außerhalb der Fläche des Dioramas noch ein Bahnhof beginnt – daher auch die Ausstattung mit Hauptsignal und Wasserkran. Es gibt ja solche Bahnhöfe, bei denen der Bahnsteig den übrigen Gleisanlagen, die dem Güterverkehr dienen, vorgelagert ist.“

So ist es ja bei den meisten Modellbauern, dass im Kopf Geschichten und Szenen entstehen, die das Gebaute in einen Zusammenhang bringen: „Meine Geschichte mit den Katzen und den Hunden ist dabei eigentlich schrittweise entstanden. Los ging es mit dem Lastwagen, daraus entwickelte sich dann die ganze Abfolge bis hin zum Schaffner.“ *abp*

Fachgeschäfte und Versandhändler

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: 035971 7899-0
 Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

mein-MBS.de

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
 mit der ganz großen Auswahl

Auch Second-Hand!

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

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

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! 100 Jahre

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

Modellbahn
Pietsch
 Minitrix - Auslaufmodelle zum Sonderpreis!

Prühßstr. 34,
 12105 Berlin-Mariendorf,
 Tel.: 0 30/7 06 77 77
 www.modellbahn-pietsch.de

15125 Kesselwagen-Set „Rheinpreussen“ statt ~~42,97 EUR~~ nur 39,99 EUR

z.T. Einzelstückel Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorkasse (in D +6,99 EUR)

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

Feine: Feines für Spur N in feinsten MODELL - BAHN Ausführung

MaGo finScale

- Räder
- Gleise
- Lasercut Bausätze
- Gleis nach Vorbild
- Waggons
- Lasercut Bausätze
- feine Kupplungen

www.mago-finescale.de

95.000 Ersatzteile und Zubehörartikel

Der Spur-N-Spezialist
www.Spur-N-Teile.de

SPUR N TEILE.de

Spur-N-Teile.de | Daniel Meching | Wendelsteinstraße 1 | 82110 Gerding | info@Spur-N-Teile.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU
 WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de



Halt!

Aussehen, Bedeutung und Standorte aller Signale deutscher Eisenbahnen in einem Nachschlagewerk erklärt: faktengenau, fachkundig – und verständlich.

160 Seiten · ca. 400 Abb.
 Best.-Nr. 45029
 € (D) 19,99



GeraMond

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

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



An der Bedarfshaltestelle freuen sich die Wanderer über die pünktliche Ankunft des Schienenbusses. Doch der Herr ganz rechts nutzt lieber die Gelegenheit für einen Schnappschuss: Die Schafe mit ihrem Hirten haben es ihm angetan. Ob er wohl die Abfahrt verpassen wird?

Landschaft mit nur zwölf Zentimetern Tiefe – die Spur N macht's möglich.

Wandern in der Alb

Der Frühherbst ist die ideale Zeit zum Wandern: beginnende Laubfärbung, milde Temperaturen, der Hochbetrieb des Sommers vorbei – auf zum unaufgeregten Landschaftserlebnis an einem Sonntag.

Die Aufgabe: Ein Mini-Doppelmodul soll trotz der kompakten Abmessungen und vor allem der geringen Tiefe einen glaubwürdigen Landschaftseindruck hinterlassen. Mein Motiv ist dabei sehr frei meinen Eindrücken von der Schwäbischen Alb nachempfunden.

Die dargestellte Landschaft ist von Kalkfelsen und einer eher sparsamen Vegetation mit offenen Flächen geprägt, die an eine Wacholderheide erinnern sollen. Der räumlichen



Bei schönstem Wanderwetter bleibt der Unterstand der Bedarfshaltestelle ungenutzt. Der Tag war ideal für einen entspannten Sonntagsausflug.



Strukturierung dienen Gruppen kleinerer Bäume – angepasst an das rauere Klima auf der Albhochfläche. Auf der linken Anlagen-
seite wird ein Bach mit einem kleinen Stau-
wehr gestaut, um eine bescheidene landwirt-
schaftliche Nutzung zu ermöglichen. Dies
erlaubt es einigen Birken, sich als typische
Bachrandvegetation anzusiedeln.

In der Mitte der Szenerie ermöglicht eine
einfache Bedarfshaltestelle den hier häufig
anzutreffenden Wanderern den Ein- und
Ausstieg. Das kleine Wartehäuschen wird
eingerahmt von Fichten und einer Lärche mit
ihrer spektakulären Gelbfärbung, die bereits
im frühen Herbst beginnt. Zur Freude der
Reisenden nähert sich langsam schon einer

*So sah es der Fotograf:
Gerade noch haben die Schafe
am Bachufer getrunken, jetzt
grasen sie wieder und lassen sich
auch vom Schienenbus nicht stören.*

*Die eher stattlichen Birken
am Stauwehr beschatten den Bach;
der Schieber ist oben, und das
Wasser kann heute frei abfließen.*





1 Die vorgefertigten, gelaserten Modulteile aus den Bausätzen sind schnell zusammengeklebt. Anschließend geht es an die Stellproben für den Schienenweg, das Wartehäuschen und die Felsstücke. Der Bachlauf links vorne, der als Vertiefung in das breite Trassenbrett eingelassen wurde, und ein größerer Felsen rechts hinten waren als Begrenzung des Motivs schon vorher geplant.



2 Nun kommt ein dünner Gipsüberzug an die Reihe. Die einzelnen Felsstücke waren zuvor mit handelsüblichen Formen gegossen worden und werden nun in die Landschaftsoberfläche integriert. In den noch frischen Gips werden außerdem die Kiesel für die Nachbildung des Bachbetts eingedrückt.

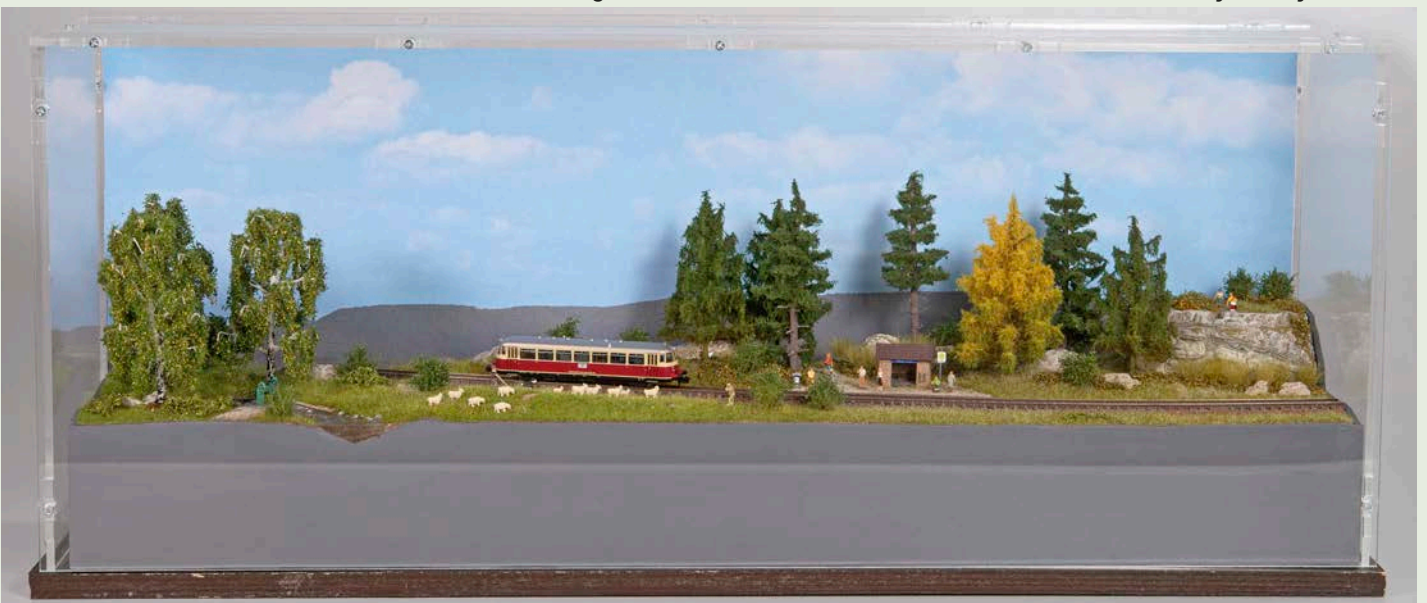


3 Nach dem Trocknen wird die farbliche Basis der Landschaftsgestaltung gelegt. Die Kalkfelsen erhalten ihre Lasuren in dunkleren Farbtönen, auch die späteren Wiesenflächen werden in kalkigen Tönen grundiert, nicht im sonst üblichen Braun. Das Lasieren des geschotterten Schienenstrangs rundet den Arbeitsschritt ab.



4 Inzwischen war der Elektrostat im Einsatz; einige Stellen (die Kalkfelsen) bleiben jedoch frei. Frisches Grün dominiert nur am Bachlauf, dann folgt der Verlauf hin zu grün-gelbem und schließlich strohigem Gras rechts hinten auf den höheren Felsen. Die ersten Bäume sind gesetzt, nun fehlt noch die Schicht der niedrigen Sträucher und der für die Alb typischen Wacholderbüsche sowie die Nachbildung der Krautsäume.

5 Das Minimodul in der Gesamtansicht: Für eine Einzelanfertigung des Hintergrundes hat es zeitlich nicht gereicht, ersatzweise genügt auch ein Ausschnitt aus dem bekannten Modellhintergrund von Kibri. Die Vitrine als Staubschutz hält das Modul auf Dauer frisch!





Der Blick von hinten: So nähern sich die Wanderer der ersehnten Haltestelle, um sich auf den Heimweg zu machen. Für dieses Wochenende wurde genug gelaufen. Die schon tief stehende Sonne lässt die Szenerie besonders reizvoll erscheinen.

der komfortablen MAN-Schienenbusse der Hohenzollerischen Landesbahn. Er wird die müden Wanderer aufnehmen. Davor zieht ein Schäfer mit seiner Herde über die Hochfläche, gerade haben die Tiere an einer flachen Stelle des Bachufers ihren Durst gestillt.

Ein kleines Idyll ist entstanden, wie so oft, wenn wir Modellbahner uns vornehmen, einen kleinen Ausschnitt für unsere Welt nachzubilden. Die Beschränkung des Themas, sparsam gesetzte Effekte, kleine Szenen mit Wiedererkennungswert sollen trotz der unumgänglichen Verdichtung im Modell ein Gefühl für die nachgebildete Welt erzeugen, mit der sich nicht nur der Modellbauer identifizieren können soll. Dabei unterstützt die gewählte Farbpalette: sanftere Gelb- und Grüntöne, die den Herbst ankündigen. Um den Betrachter in die Szene hineinzuziehen, dienen als Blickfang halb links der Schienenbus und halb rechts die goldgelb gefärbte Lärche – in etwa im Goldenen Schnitt platziert.

Der Betrachter mag für sich selbst entscheiden, ob die landschaftliche Illusion halbwegs geglückt ist. Der Bau im Rahmen des Wettbewerbs hat mir jedenfalls Spaß gemacht.

Rainer Böhm

Der Retter unserer Nebenbahn in der Alb, ein MAN-Schienenbus (Modell einst von Brekina, nun von Modellbahn Union), macht noch immer eine gute Figur – insbesondere, wenn er in schmuckem Beige-Rot langsam vor das Gelb und Grün der herbstlichen Bäume fährt.





Ein breites Doppelmodul war als Maximalgröße im Wettbewerb festgelegt.

62 Zentimeter Großstadt

Andreas Schmid erreichte mit seinem Ausschnitt aus einer Stadtbahnstrecke verdient den dritten Platz, da in seiner Einsendung doch einige modellbauerische und technische Raffinessen versteckt sind, die auf den ersten Blick gar nicht auffallen.

Mit der Modellbahn beschäftige ich mich schon seit vielen Jahren – von Anfang an im Maßstab 1:160. Dabei spezialisierte ich mich auf die Optimierung, Wartung und Reparatur sowie auf den Umbau von Rollmaterial. Soundumbauten auch in kleinsten Modellen sind bei mir Pflicht. Die Gleisplan- und Landschaftsgestaltung blieb dabei, auch aus Platzgründen, sehr rudimentär. Mehr als eine halbfertige Kleinanlage aus der Jugend und einige Testaufbauten sind dabei nicht ent-

standen. Das schöne Rollmaterial schlummert in der Vitrine und ist gelegentlich auf der Unitrak-Teppichbahn unterwegs.

Schon länger hatte ich daher die Idee, ein Unitrak-kompatibles und funktionsfähiges Modul mit Großstadt-Flair in Epoche II/III zu bauen. Anlass dafür waren die schönen Großstadtgebäude im Jugendstil von Minitrix/MKB. Das Modul sollte für Präsentationszwecke im Regal, aber auch funktionsfähig zu-

sammen mit der Teppichbahn eingesetzt werden. Wie so oft, ist lange nichts passiert, bis ich vom Wettbewerb des NBM-Spezial las. Das war der perfekte Anlass, die Idee Wirklichkeit werden zu lassen.

Ein für mich wichtiger Aspekt war es, die Höhe und Tiefe der Gebäude und des Umfelds in ihrer Dreidimensionalität darzustellen. Das Modul sollte kein „Bild“ sein, dass man nur von vorne betrachten kann. Statt-

Auf der Hochbahn durch die Stadt: 18327, eine ehemals badische IVh (Modell von Lemaco), begegnet mit ihrem Schnellzug (Waggons von Minitrix) einem Güterzug mit E91102 (Piko).



Hinter der hochgelegten Bahntrasse liegt eine kleine gepflasterte Seitenstraße, die einige Mietshäuser und Kleingewerbebetriebe in den Arkaden erschließt (unten).

dessen sollten Gebäude umgesetzt werden, in die man hineinsehen kann, oder Details, die man erst von der Seite oder gar von hinten sieht. Der Betrachter soll sich in das Modul hineinversetzen können.

Wegen des geplanten Einsatzes und der Modulbaukästen von Trainsetter zwang sich eine T-Trak-Kompatibilität geradezu auf. Die damit vorgegebene rechtwinklige Gleisführung und geraden Modulenden schränken die Gestaltungsfreiheit jedoch etwas ein und die zweigleisige Trasse benötigt bereits viel Platz. Das Kato-Gleismaterial erfüllt allerdings keine hohen optischen Ansprüche. Daher habe ich einen Kompromiss mit Code-40-Gleisen (Mago-Finescale) und Adapterstücken zu Kato-Unitrak entwickelt (siehe Seite 34).

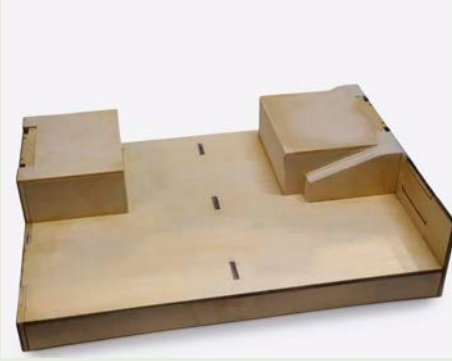
Bei der Planung wurde mir sofort klar, dass für das vorgesehene Motiv ein breites Doppelmodul nötig sein wird. Neben den großen

Gebäuden sollten auch Arkadenbögen und eine passende Eisenbahnbrücke Platz finden, beides stammt von MKB-Modell. Die Modellauswahl war durch die vorgegebene geringe Trassenhöhe des T-Trak-Standards beschränkt, aber mir gefiel auch die massive Bauweise der Brücke von MKB. Um Platz zu sparen, wurden die Arkaden schmaler als vom Hersteller vorgesehen gebaut. Trotzdem war nur ein einziges vollständiges Jugendstil-Gebäude von Minitrix/MKB unterzubringen. Das rote Gebäude platzierte ich an der Hauptstraße im 90-Grad-Winkel zur Bahn. Die fein gestaltete Frontfassade liegt so nicht in Hauptblickrichtung und zwingt den Betrachter, andere Blickwinkel am Modul auszuprobieren. Schließlich sind dort ein Konstruktionsbüro und zwei Geschäfte zu entdecken.

Durch meine gedachte Großstadt führt, irgendwann in den 30er-, 40er- oder 50er-Jahren, eine geteerte Hauptstraße. Die Straße liegt in einer Senke und wird daher von der elektrifizierten Hauptstrecke überquert. Die Gleise verlaufen auf gemauerten Arkadenbögen, deren Platz effektiv für Gewerbe genutzt wird. Ein konkretes Vorbild für meine Szenen gibt es nicht. Der Backstein-Baustil der Arkaden deutet aber klar nach Norden, Berlin oder Hamburg könnten es sein. Eher für Berlin sprechen die Straßenschilder, der Kandelaber oder die Litfaßsäule. Auch der Zeitraum

Textfortsetzung auf Seite 36

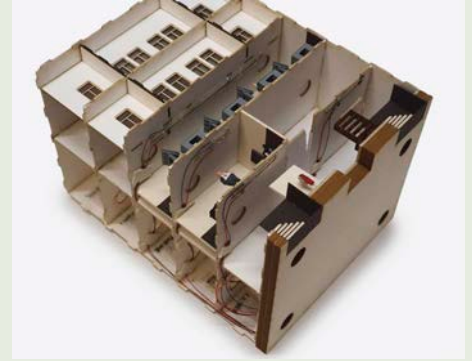




1 Die Modulkästen basieren, wie für den Wettbewerb vorgesehen, auf den Trainsetter-Bausätzen. Sie wurden aber wegen der Trassenführung auf Arkaden umfangreich angepasst. Hier entsteht das Modul mit der Eisenbahnüberführung. Rechts vorne wird das Jugendstilhaus stehen.



2 Die Grundplatte wurde abgesenkt, um zusätzliche Bauhöhe zu gewinnen. Das durchgehende Trassenbrettchen ist entfallen und wurde durch Kästen im klassischen Holzbau ersetzt. Der Blick geht von vorn auf das rechte Modul, auf dem die beiden Seitenstraßen liegen.



3 Die Innenausstattung und die Beleuchtung des roten Jugendstilhauses mussten bereits beim Bau berücksichtigt werden, weil es nach dem Bau nicht mehr geöffnet werden kann. In der zweiten Etage erkennt man die Zeichentische des Konstruktionsbüros.



4 Das Jugendstilhaus ist als erstes Teilprojekt schon mal fertig. Die Innenbeleuchtung bringt die Einrichtung sowie einige dort arbeitende Personen sehr schön zur Geltung. Am etwas modifizierten Treppenaufgang wurden Handläufe aus Messingdraht ergänzt.



5 Auch die Brücke (Bausatz von MKB) gibt eine klare Baureihenfolge vor: Alle Details unter der Brücke müssen fertig sein, bevor die Brücke fest verbaut werden kann. Erst dann können die Gleisarbeiten folgen.



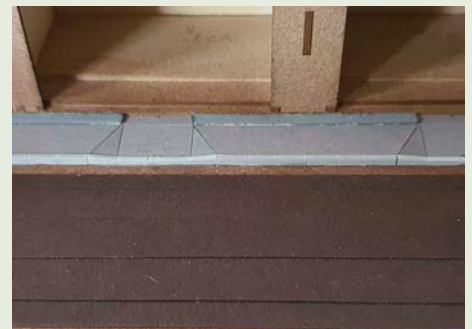
6 In der Seitenstraße beginnen die Arbeiten mit den Straßenbelägen. Die Pflasterflächen entstehen aus lasergraviierten Kartonbauplatten des tschechischen Herstellers Modell Scene. Die Bürgersteige werden mit passend zugeschnittenen Kartonstreifen unterfüttert.



7 Oben liegen die fertig vorbereiteten Arkaden (ebenfalls Laser-cut-Bausätze von MKB) bereit. Sie bestimmen – ebenso wie die gegenüberliegenden Mietshäuser – mit ihren Eingängen die trichterförmig angelegten Absenkungen im Bürgersteig.



8 Nun beginnt die Filigranarbeit: die Verlegung von realistisch dimensionierten Randsteinen im Maßstab 1:160. Die passenden Stückchen sind in Polen bei Hugwa zu haben und werden mit Weißleim Stück für Stück entlang der Kartonplatten verlegt.



9 Alle Randsteine sind vorbildgerecht an den Einfahrten und Eingängen abgesenkt. Wichtig ist die exakte Vorbereitung der Höhenlage, denn sowohl der Gehweg- als auch der Straßenbelag müssen in der Folge anschließend noch bündig verlegt werden.



10 Die Pflasterflächen werden einzeln mit verdünnten Grau- und Brauntönen (Vallejo Model Air) behandelt. Durch die dünne Farbe scheint das dunkle Lasermuster durch. Schwierig war dabei die farbliche Anpassung, weil die Fugen beim Lasern unterschiedlich dunkel geraten sind.



11 Die gepflasterten Bürgersteige und Gehwegflächen entstehen extrem aufwendig: Sie werden aus einzelnen Steinen von Hugwa zusammengesetzt. Fertig konfektionierte Gehwegplatten überzeugten einfach nicht und ermöglichen eben keine individuellen Verlegemuster.



12 Je nach Gehwegabschnitt werden die Platten rechtwinklig oder diagonal zum Gehwegverlauf verlegt. Letzteres bedeutet Zusatzaufwand, doch es sind glücklicherweise auch polygonale Platten zu haben, mit denen die Ränder an den Gebäuden und der Straße verlegt werden.



13 Sondersteine zum Pflastern kann man mit einer kleinen Feile aus Standardsteinen herstellen. Manche komplizierten Muster verlegt man besser schon im verklebten Zustand, um beispielsweise einer Rundung an einer Straßeneinmündung zu folgen.



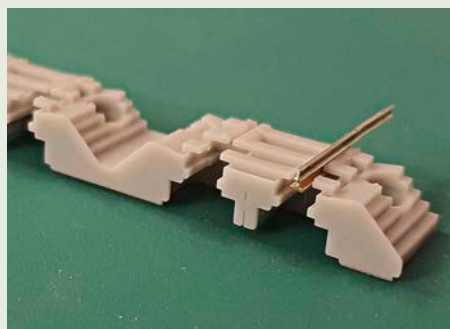
14 Bei der Gestaltung aller Straßen, auch der geteerten Ausführung unter der Brücke, wurde die Wölbung berücksichtigt, die beim Vorbild für die Entwässerung zwingend erforderlich ist. Im Modell helfen drei übereinandergeklebte, schmalere werdende Kartonstreifen als Unterbau.



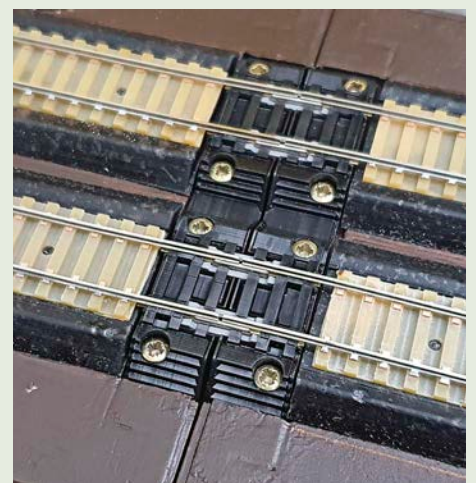
15 Die Kandelaber stammen aus China: Der Mast und die Ausleger sind filigran, nicht aber die Lampenfassungen und die kugelförmigen Leuchtkörper. Beides wurde durch neue 3D-Druck-Teile ersetzt. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die kaltweißen LED mit warmweißen getauscht.



16 Ebenfalls im 3D-Druck (nach eigenem Entwurf) entstand ein weiteres Detail für die Straßenausstattung: Ein rot lackierter Hydrant wird später im Bereich des Kiosks aufgestellt. Daneben ist die neue, schmalere Lampenfassung für den Kandelaber zu sehen, die dann schwarz lackiert wird.

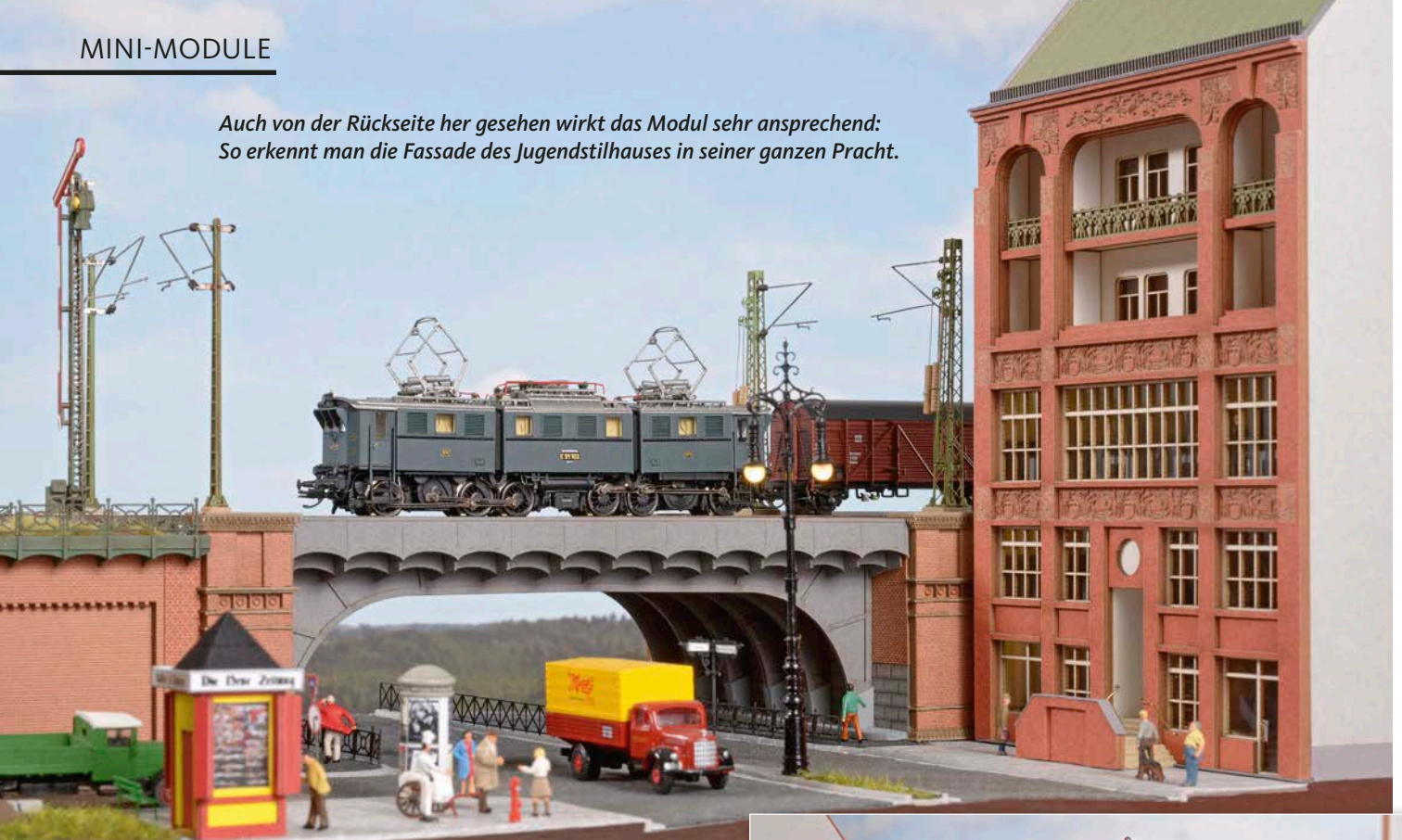


17 Eine Speziallösung wurde für die Modulübergänge entwickelt, um die Code-40-Gleise mit Kato-Unitrack verbinden zu können. Die Gleisprofile erhielten einen zusätzlichen angelöteten Schienenfuß (wie bei Peco-Code 55) und sitzen in selbst entwickelten Übergangsstücken.



18 Diese Übergangsstücke entstanden wiederum im 3D-Druck. An den Modulenden werden sie exakt fluchtend verschraubt. Kaum ein Besucher der Ausstellung auf Frauenchiemsee wird dieses technisch ausgefeilte Detail an den Großstadt-Modulen entdeckt haben.

Auch von der Rückseite her gesehen wirkt das Modul sehr ansprechend: So erkennt man die Fassade des Jugendstilhauses in seiner ganzen Pracht.



ist eher schwer fassbar. Straßenfahrzeuge und Beschilderung passen noch in die Epoche II, doch die RE160-Oberleitung der DB ist dafür viel zu modern. Andere Hinweise auf einen exakten Ort oder Zeitraum habe ich bewusst vermieden, um das Doppelmodul etwas freizügiger einsetzen zu können.

Die gepflasterte Nebenstraße hinter der Bahntrasse entstand aus logischen Erwägungen: Die räumliche Anordnung ergab sich aus dem Niveau der Hauptstraße und der not-

An der Einmündung der Nebenstraße entstand ein kleiner Platz mit Kiosk und Litfaßsäule (rechts).

Unten passiert die mächtige 45 020 (Minitrix) die Brücke, zufälligerweise mit genau passendem Güterwagen.



wendigen Erschließung der Arkaden sowie der dortigen beiden Wohngebäude. Aus Platzgründen wurden die eher einfach gehaltenen Bausätze von Modellbahn Union als Halbreliief angeordnet. Sie dienen als glaubwürdiger Abschluss nach hinten für einen Großteil des Moduls. An den Modulstirnseiten wurden im Gelände Übergänge auf das höhere Gleisniveau eingearbeitet. Das rote Haus erhielt dafür einen Hinterhof sowie eine Tür im ersten Stock. So sind die Modulstirnseiten trotz niedrigerem Straßenniveau mit geraden Kanten versehen und T-Trak kompatibel.

Bezüglich der T-Trak-Konformität ist das Modul voll funktionsfähig, die entsprechenden elektrischen Einspeisepunkte sind vorhan-



Das Doppelmodul in der Gesamtansicht: ein schönes Stück Stadtlandschaft als Laufsteg für edle N-Fahrzeuge.

den. Dabei ist die Polarisierung der beiden Gleise unterschiedlich, um einen Gegenverkehr auf beiden Gleisen mit nur einem Trafo zu ermöglichen. Für meine persönlichen Zwecke und um flexibel zu sein, habe ich jedoch für jeden Schienenstrang einen Umpolschalter vorgesehen. Die Polung kann dann nach Bedarf erfolgen.

Für die Beleuchtung ist ein Klemmenverteiler eingebaut. Während der Ausstellung im Rahmen des Wettbewerbs wurde dieser schlicht

mit einem 9-Volt-Block versorgt. Für das Signal ist zukünftig ein kleiner Decoder geplant, dessen Digitalansteuerung gegebenenfalls direkt über das Gleis erfolgt.

Leider führten diese ganzen Besonderheiten zusammen mit meiner überschaubaren Erfahrung im Geländebau zu einem Zeitproblem für den Wettbewerb. Das Doppelmodul ist daher noch nicht ganz fertig. Es konnte nicht alles umgesetzt werden, was ich geplant hatte: die Belebung der Straße mit

Fahrzeugen, Figuren und Details, eine Oberleitung, Kilometersteine, außerdem die Innenbeleuchtung und Ausgestaltung der Mietshäuser und Arkaden. Geplant sind auch noch Regenrinnen, Fallrohre und die Dachausstattung an den Häusern. Alle Gebäude sind aber abnehmbar, und so kann die Vervollständigung auch noch nach dem Wettbewerb erfolgen. Geplant sind außerdem eine weitergehende Patinierung mit farblichen Mitteln sowie eine ordentliche Verkabelung und Digitalisierung. *Andreas Schmid*

Anzeige

N
1:160

ARNOLD

**Akkuschleppfahrzeug ASF
IN KÜRZE ERHÄLTICH**

**Das kleine Rangiergerät ist unser bisher kleinstes
motorisiertes Modell im Arnold-Sortiment !**



HN2638 / HN2638D

DR, ASF (Akku-Schleppfahrzeug),
grün-rote Lackierung, Ep. IV



HN2639 / HN2639D

DR, ASF (Akku-Schleppfahrzeug),
orange-schwarze Lackierung, Ep. IV



HN2640 / HN2640D

DB AG, ASF (Akku-Schleppfahrzeug) in
weiß-rotem ICE-Design, Ep. V-VI

HN2638, HN2639 und HN2640 im Detail:

- Neukonstruktion
- Spitzenlicht je nach Fahrtrichtung beleuchtet
- Digitalschnittstelle NEM 651 (6-polig)
- Länge über Puffer 19 mm

Selbst in ICE-Instandhaltungswerken ist das ASF nunmehr, unter anderem auch mit klassischer ICE-Farbgebung, zu finden. Mit der Schließung von DB-Werken oder Industriebetrieben fanden viele ein neues Einsatzgebiet in anderen Werkstandorten, bei Privatbahnen oder Eisenbahnvereinen, nur wenige ASF wurden bisher verschrottet.



Weitere tolle Neuheiten finden Sie bei Ihrem Fachhändler oder auf de.arnoldmodel.com



Auf der Strecke zwischen Nîmes und Narbonne verkehr(t)en auch viele Nachtzüge der SNCF. Die wenigsten Reisenden werden das Überfahren der Klappbrücke in Sète bemerkt haben. BB 9200 und UIC-Y-Wagen stammen von Minitrix.



Südfrankreich lässt grüßen! Wir machen einen Ausflug nach Sète am Mittelmeer.

Pont Maréchal-Foch

Eine schöne Überraschung erreichte den bekanntermaßen frankophilen Redakteur schon zu Beginn des Abgabezeitraumes für die Minimodule. Der Erbauer, Sven Domres aus Kreuzlingen in der Schweiz, brachte sie persönlich in den Verlag nach München.

Direkt neben der Klappbrücke überquert eine innerstädtische Straße die Bahnlinie. Der Nachbau fand auf dem zweiten der schmalen Minimodule seinen Platz.



Als ich den Artikel über die Minimodule von „TrainSetter“ im letzten NBM-Spezial gelesen hatte, war ich zuerst fasziniert vom Wettbewerb – und im nächsten Moment skeptisch. Was ließe sich auf so begrenztem Raum – allein die zwei Gleise beanspruchen schon viel Platz – gestalten und wie könnte man damit bei einem Wettbewerb bestehen? Da war etwas Besonderes gefragt! Doch schon während der Bestellung der zwei Modulbausätze und der passenden Kato-Gleise kam mir die zündende Idee.

Ein Mitglied des „Helvetischen Insider Stamm-tischs“ postete während seines Urlaubs in unserer Chat-Gruppe einige Bilder der Eisenbahnbrücke „Pont Maréchal Foch“ in Sète. Bei dieser Brücke handelt es sich um eine sogenannte Rollklappbrücke vom Typ Scherzer – entwickelt vom amerikanischen Ingenieur William Donald Scherzer. Neben der Eisenbahnbrücke befindet sich eine weitere Klappbrücke desselben Typs für eine Straße.

Meine beiden Module stellen die Klappbrücke für die Bahn und die sich anschließende Straßenüberführung über die Gleise direkt vor den ersten Weichen des Bahnhofs von Sète nach. Eine maßstäbliche Umsetzung war auf der Fläche der Minimodule allerdings nicht möglich.

Der Anforderungskatalog war schnell verfasst: Die Brücke sollte sich mittels einer einfachen Steuerung öffnen und schließen lassen. Bei geschlossener Brücke sollten Züge die Brücke überfahren können. Doch die Umsetzung stellte sich als aufwendiger heraus als gedacht. Das Schwierigste und Zeitraubendste waren die Umsetzung des Antriebs und der Mechanik. Der kleine Motor mit Ge-



In der Ansicht aus der Luft sind die beiden Klappbrücken im geöffneten Zustand gut auszumachen. Beide überbrücken die Zufahrt zum berühmten „Canal Royal“ der Hafenstadt. Foto: Wikipedia/Christian Ferrer



Auch die „Sybic“, die Baureihe BB 26000 (Modell von Fleischmann), ist auf der Strecke heimisch – sie zieht italienische Liegewagen (Minitrix) in Richtung Südwesten.

Das Original ist eine – mit Ausnahme des Gewichts – filigrane Stahlfachwerk-Konstruktion. Ein detaillierter und maßstäblicher Nachbau in 1:160 wäre enorm aufwendig. Structurae/Nicolas Janberg





Der Motor ist im Gegengewicht untergebracht und wirkt über ein Schneckengetriebe auf die Achse mit den Zahnrädern, die wiederum in Zahnstangen greifen.

Die Rückwand des Widerlagers wurde für eine kleine Hilfestellung genutzt: Auf dem Bild sind die (größere) Bahnbrücke und die Straße am Bahnhofskopf gut zu erkennen.



freundlich an der Vorderseite des Klappbrückenmoduls angebracht.

Die Gleise der Brücke und der beiden Brückenköpfe sind jeweils so elektrisch verbunden, dass bei angeschlossenem Fahrstrom die Züge je nach Gleis in die eine oder andere Richtung fahren.

triebe sitzt im Gegengewicht der Brücke und treibt auf Knopfdruck ein Schneckengetriebe an, welches an beiden Seiten die Zahnräder über die Zahnstangen bewegt.

Damit rollt die Brücke auf einem Viertelkreis nach hinten und klappt auf. Am Endpunkt wird der Motor über einen Reed-Kontakt gestoppt und umgepolt. Anschließend kann auf Knopfdruck wieder abgesenkt werden. Ist die Brücke geschlossen, stoppt ein zweiter Reed-Kontakt den Motor.

Zunächst rutschte die Brücke zwar auf dem Viertelkreis, öffnete aber kaum. Auch das Auf-

kleben eines schmalen Streifens Schleifpapier brachte keine Besserung. Erst das Einkleben der beiden Viertelkreise und das Anbringen von Zapfen neben den Gleisen als Gegenstück und Nachbildung einer Zahnstange brachten die nötige Reibung. Nach demselben Prinzip werden schließlich auch die Original-Brücken bewegt.

Die Steuerung wurde mit einfachen Mitteln realisiert: Es genügten zwei bistabile Relais, zwei Reed-Kontakte mit Magneten sowie zwei Taster. Diese Taster zum Öffnen und Schließen sowie der Anschluss für ein Netzteil mit zwölf Volt Gleichstrom sind benutzer-

Bei der Gestaltung des Umfeldes der Brücke habe ich mich, soweit es ging, an dem orientiert, was bei „Google-Maps Street-View“ zu sehen war. Auf einem der abgeschnittenen Brückenwiderlager ist ein Kartenausschnitt (ebenfalls aus „Google-Maps“) von Sète angebracht. Die beiden Module bilden den darauf weiß umrandeten Bereich nach. Die Graffiti an den Brücken sind zum Teil Verkleinerungen der Originalen, die auf Wasserschiebefolie gedruckt wurden. Das Graffiti am Pfeiler der Straßenbrücke zeigt den Namen der Stadt Sète.

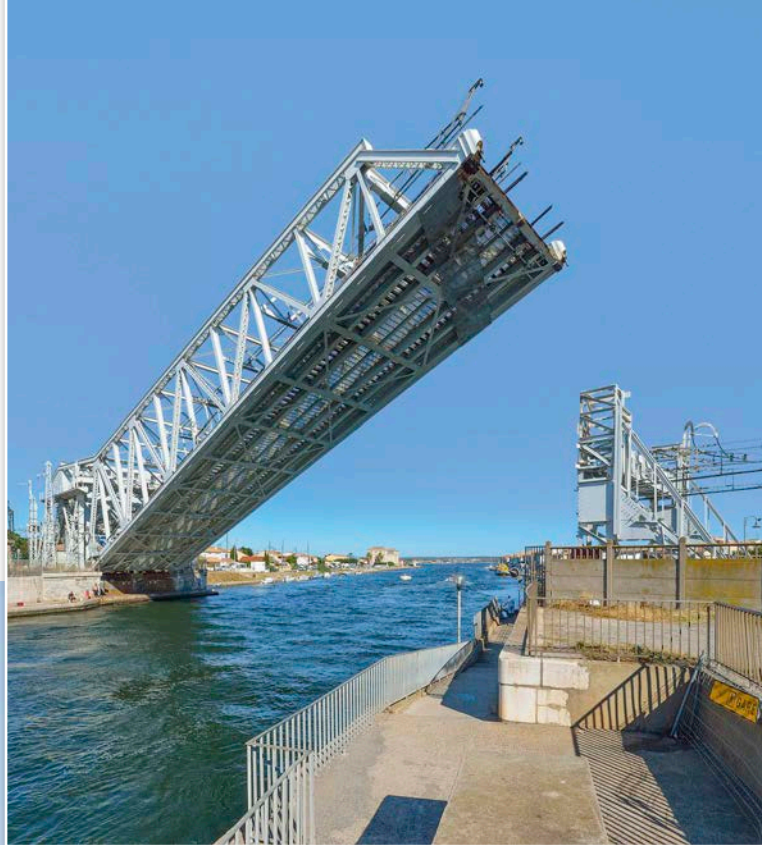
Das Wasser bildete ich aus Toilettenpapier, Weißleim und mehreren Schichten Klarlack

nach. Unter der Rollklappbrücke schippert eine Nachbildung des in den 60er-Jahren in Deutschland entwickelten Amphicar 770 (Modell von DM Toys). Die Straßenfahrzeuge auf der Brücke, alle nach französischen Vorbildern (Peugeot 504, 2CV, Simca 1100 Ti), waren ebenfalls bei DM-Toys zu haben. Alle wurden mit Preiserlein im Innenraum ergänzt.

Die komplizierte Gleichstrom-Oberleitung konnte nicht nachgebildet werden, doch französische (AC-)Masten waren bei Ma-fen/N-Train zu finden. Die Fahrleitung besteht aus einfachem Draht. *Sven Domres*

In Anbetracht der intensiven Nutzung auf Schiene und Straße werden die nebeneinander liegenden Brücken nur dreimal täglich geöffnet. Die Zeitdauer des Öffnungs- und Schließvorgangs ist unbekannt. Man sollte einfach mal wieder Urlaub in der Gegend machen, um das selbst herauszufinden ...

Foto: Wikipedia/Christian Ferrer



Für die Durch-fahrt des kleinen „Amphicar“ ist es sicherlich nicht notwendig, den Eisenbahnver-kehr zu unterbre-chen. Aber das originelle Fahrzeug, das von den Anglern bewundert wird, ist ein Blickfang auf dem Modul.

Anzeige

Wir bringen Abwechslung in Ihre Lasercut-Welt
Feinste Ausführungen mit Liebe zum Detail

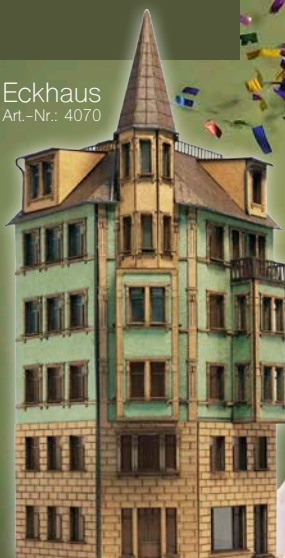
Künstlerhaus
Art.-Nr.: 4073



Nummer 15
Art.-Nr.: 4060



Eckhaus
Art.-Nr.: 4070



Entdecken
Sie unsere
Herbst-
neuheiten



SPUR N
TEILE.de

Dichte Bahn-Atmosphäre am Rande eines Bahnhofs:

Überwerfung im Vorfeld

Man kennt das von eigenen Bahnreisen: Im Bereich vor großen Bahnhöfen wird es kurz mal dunkel. Dann überquert eine andere Bahnlinie die eigene Strecke mithilfe eines sogenannten Überwerfungsbauwerkes. So werden kreuzende Fahrstraßen vermieden.

Den Aufruf im NBM-Spezial Nr. 2, auf kleiner Fläche etwas Kreatives zu bauen, fand ich sehr spannend. Da müsste doch etwas Schönes zu machen sein.

Also galt es zu überlegen, was auf der vorgegebenen Fläche zu zaubern wäre. Schnell kam ich auf das Thema Überwerfungsbauwerk. Es war mir zwar von Anfang an klar, dass viel Beton zu sehen sein wird. Aber die Möglichkeit, links aufgrund des Bauwerks einen sauberen Abschluss zu haben und außerdem auf mehreren Ebenen Fahrzeuge präsentieren zu können, schob kleine Bedenken sehr schnell beiseite.

Da es zu Beginn des Wettbewerbszeitraumes vom Hersteller der kleinen Minimodule zu

vorübergehenden Lieferengpässen kam (die mittlerweile behoben sind), baute ich den Kasten aus Holz nach den ausgeschriebenen Maßen selbst.

Nachdem das Minimodul in der Grundform fertig war, wurde ein Stück Multiplex-Platte aufgeklebt. Dieses Brett bedeckt etwa zwei Drittel des hinteren Bereichs, die Vorderkante verläuft leicht schräg. Auf diesem Brett liegt die zweigleisige Hauptstrecke, denn etwas erhöht kommt sie besser zur Geltung. Der Gleiskörper der Hauptstrecke wurde ganz klassisch mit einer Korkbettung aufgebaut und mit Code-40-Gleisen umgesetzt. Letztere stammen noch aus meinen Restbeständen – Jürgen Haubrich lieferte einst sol-

che feinen Gleise mit auf Holzschnellen aufvulkanisierten Schienenprofilen.

Der vordere Bereich besteht aus dünnem Styrodur, in das auch ein Stück Gleis eingearbeitet wurde. Das leichte Material hat den Vorteil, dass man später kleine Ausbesserungen im Asphalt nachbilden und Kanaldeckel problemlos einarbeiten kann.

Dann kam schon das Überwerfungsbauwerk an die Reihe: Aus verschiedenen Platten wurden die typischen Öffnungen hergestellt. Das geschieht am besten mit einem Skalpell. Auch wenn man es vorher schon ausgerechnet hat, welche Maße alles haben soll, kommt es am Einsatzort doch manchmal vor, dass

Mit Diesel unter Oberleitung: Etwas weiter draußen trennen sich die Gleise und die 221 brummt dahin, ohne den Fahrdrabt zu verschmutzen. Die Szene könnte durchaus in Stuttgart spielen, dann würde der Eilzug vielleicht in Richtung Nürnberg laufen. Doch die Tage des schon etwas auffälligen Überwerfungsbauwerks sind gezählt, bald wird es abgerissen.



man kleinere Änderungen vornehmen muss. Ob falsche Höhe oder Dicke, alles kann passieren. Sämtliche Platten wurden mit Holzleim verklebt.

Nachdem die Hauptstrecke überdeckelt war, wurde die Nebenstrecke errichtet. Der leichte Bogen ergab sich aus dem Radius eines Haubrich-Gleisstücks, das ich ebenfalls noch aufbewahrt hatte. Auch diese Trasse wurde komplett aus Styrodur gebaut. Die Stützwand zur Hauptstrecke wurde ganz rechts mit einer Aussparung für einen Oberleitungsmasten versehen. Anfangs hatte ich dort einen Viessmann-Mast mit Rohrausleger über beide Gleise montiert. Doch dann hatte ich Glück und wurde auf die Selbstbau-Masten von Carsten Kuhnert aufmerksam. Diese übertrafen an Filigranität alles bisher Gesehene. Solche mussten es sein! Ich nahm mit Carsten Kuhnert Kontakt auf und konnte anschließend vier Stück zum Testen verwenden, ebenso eine filigrane Gittermast-Leuchte.

Bis zum endgültigen Einbau der Masten dauerte es aber noch. Vorher wurden alle Stöße im Styrodur verspachtelt. Mit einem kleinen Schlitz-Schraubendreher wurden behutsam Vertiefungen in Längsrichtung eingedrückt, welche die Abdrücke der Verschalungsbretter darstellen. Dann konnte alles dünn mit Heki-Betonfarbe als Grundierung gestrichen werden. Später mischte ich Beton-Puder von „Rainershagener Naturals“ als Farbe an und strich das Mauerwerk abschließend.

Nachdem das Gleis der Nebenbahn aufgeklebt war, konnte ich die seitliche Böschung darstellen. Auch dazu genügte ein dünnes Stück Styrodur. Nach dem Aushärten des Klebstoffs wurde zügig weitergearbeitet. Die blaue Farbe überdeckte ich mit brauner Voll- und Abtönfarbe, denn zwischen den Grasfasern soll es erdig und nicht unnatürlich blau durchschimmern. Für die Grasfasern und die weitere Begrünung kam alles zum Einsatz, was der Markt hergibt.

Nun konnte geschottert werden. Sowohl für die Haupt- und Nebenstrecke als auch für den Deckel des Überwerfungsbauwerks verwendete ich den sehr guten Schotter von „minitec“. Schon vorher aber wurden Schwellen und Gleise mit Farbe aufgewertet. Nach dem Schottern kam Schwellenpuder von „Rainershagener“ zum Einsatz – mit sehr realistischer Wirkung. Nun konnten die Geländer montiert werden. Auf dem Bauwerk sitzt ein schönes, filigranes Geländer von „n-train“, unten an der Hauptstrecke ein einfacheres von Sommerfeld.

Textfortsetzung auf Seite 46



In der Gegenrichtung rollt 141080 mit einem Nahverkehrszug aus Silberlingen unter der Trasse der Nebenbahn hindurch. Es sind die letzten Züge vor der baubedingten Streckensperrung.

Auf dem Deckel des Überwerfungsbauwerks sind die Arbeitsreste der Oberleitungsdemontage zu entdecken, insbesondere die große Kabeltrommel für den Fahrdrabt.





1 Das Minimodul im Grundaufbau: Auf dem selbst angefertigten Modulkasten entsprechend der vorgegebenen Maße wird eine Multiplex-Platte als Auflage für die zweigleisige Hauptbahn montiert. Vorn liegen die in eine Styrodurplatte eingelassenen Nebengleise. Eine 120 hilft bei der vorläufigen Dimensionierung der Teile für das Überwerfungsbauwerk.



2 Auch die Stützmauer zwischen Haupt- und Nebenbahn entsteht aus Styrodur, ebenso die Trassenauflage für die Nebenstrecke. Der leichte Baustoff lässt sich problemlos in den richtigen Dimensionen zuschneiden. Falsche Maße lassen sich notfalls auch einfach korrigieren. Vorn in der Aussparung der Mauer steht noch der zunächst eingepflanzte Viessmann-Mast mit Doppelausleger.



3 Nach dem Versäubern aller Übergänge im Bereich aller Styrodur-Bauwerke mit Innenspachtel aus dem Baumarkt folgt der erste dünne Farbauftrag. Für diese Grundierung wird Betonfarbe von Heki verwendet.



4 Das Minimodul nimmt schon Gestalt an: Die Böschung unterhalb der Nebenbahn-Gleise besteht ebenfalls aus passend zugeschnittenem Styrodur. Bis zum Abbinden des Holzleims sorgen Stecknadeln für die richtige Position.

Der Deckel des Überwerfungsbauwerkes ist schon eingescottert, es sprießt sogar schon etwas Grün zwischen den Steinchen. Der Schotter (von „minitec“) an den Gleisen der Hauptbahn ist hingegen frisch aufgebracht und noch nass und dunkel.

5 Ein Blick auf die nachgebildeten Betonkonstruktionen: Es wurde eine hellere Farbschicht aufgebracht, die Spuren der Bretterverschalung wurden durch Einritzen angedeutet. Solche Bauwerke entstehen in der sogenannten Ortbeton-Bauweise. Nach dem Aushärten des Betons werden die Schalbretter abgenommen und hinterlassen die typischen Strukturen auf den Oberflächen.



6 Baufortschritt von hinten nach vorn: Die Nebenbahn-Böschungen wurden nach der braunen Einfärbung des Styrodur-Untergrundes bereits elektrostatisch begrast. Die typische Bahndammvegetation aus (Un-)Kräutern und niedrigen Sträuchern entsteht vorwiegend aus Grasbüscheln und Filigranbüschen von Silhouette.



7 Das Code-40-Gleis der Nebenbahn entstand aus einem gebogenen Gleisrest des Haubrich-Materials. Schienen und Schwellen sind farblich behandelt.



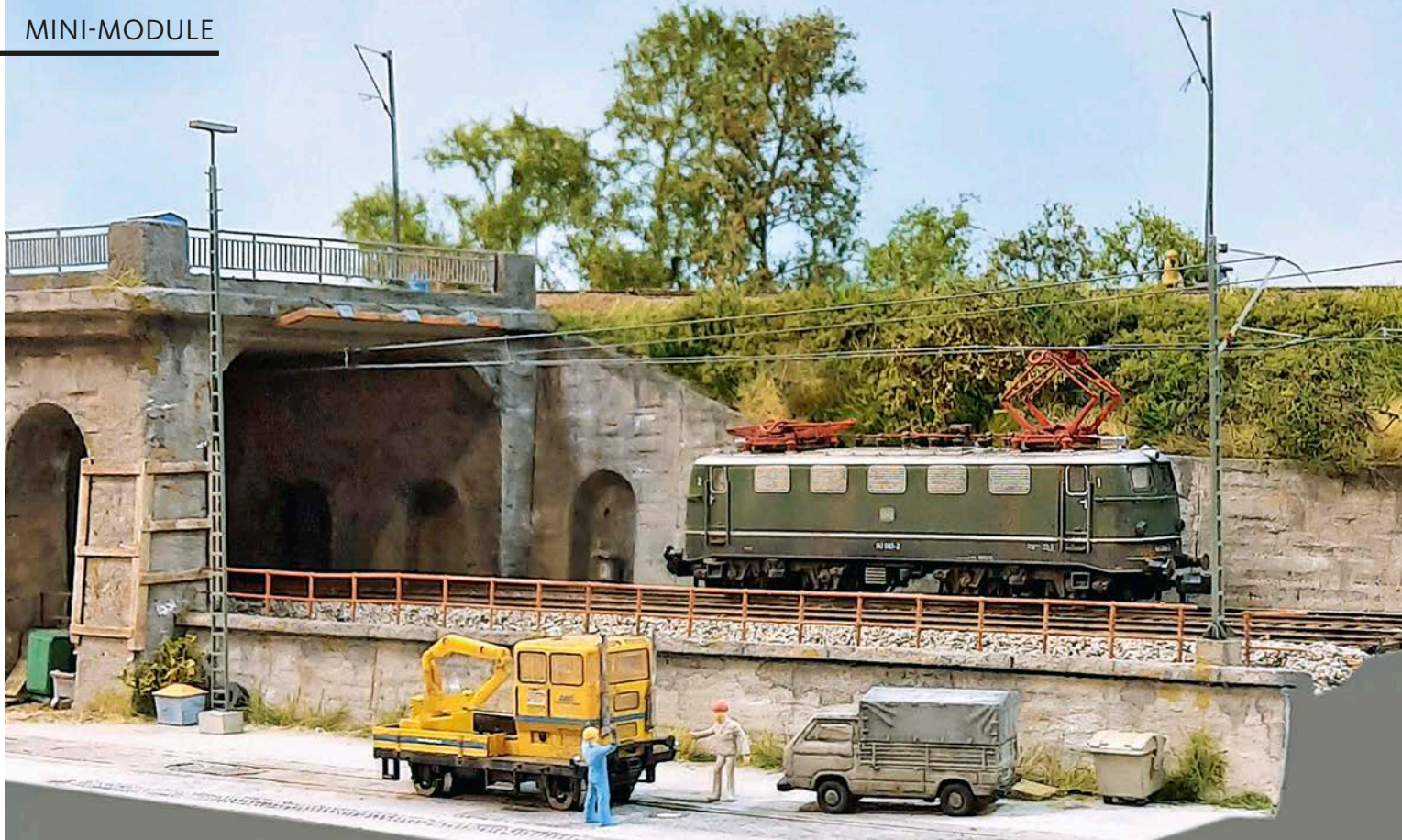
8 Nachdem der Schotter vollständig durchgetrocknet ist, wird das rostfarbene Schwellenpuder von „Rainerhagener Naturals“ vorsichtig aufgepinselt. Das Ergebnis ist ein super-realistisch wirkendes Gleisbett.



9 Im vorderen Bereich des Moduls wurde das Styrodur flächig verspachtelt. Anschließend folgt die Nachbildung von Bereichen, in denen wieder das alte Kopfsteinpflaster unter der schon bröseligen Asphaltdecke zum Vorschein kommt.



10 Viele Kleinigkeiten werten die Szenerie im Bahnhofsvorfeld noch auf: Ausbesserungsstellen im Asphalt, Schachtabdeckungen, Kanaldeckel, eine Streugutkiste und vieles mehr. Wichtig ist dabei immer eine nuancierte Farbgestaltung.



Lagebesprechung der Bahnmeisterei: Als Dienstwagen hilft ein praktischer VW-T2 mit Pritsche/Plane (Lemke MiNis), der Klv 53 mit Kранаufbau (Hobbytrain) wird gleich an der Nebenbahn gebraucht. Währenddessen rollt eine E 41 (Fleischmann) in Richtung Hauptbahnhof.

Das sah soweit schon ganz gut aus, nun konnte ich mich in aller Ruhe um den vorderen Bereich kümmern. Dort kam der Vorteil des Styrodurs zum Tragen: Fahrbahnschäden, Vertiefungen für Kanaldeckel und Ähnliches konnte mit einem Skalpell ganz leicht graviert und eingearbeitet werden. Auch die Nachbildung von einst überteertem Kopfsteinpflaster, das wieder zum Vorschein kommt, gelang so spielend.

Dann wurde alles gestrichen, am besten eignet sich Beton- oder Granitfarbe von Heki als Basis. Später wurden mit dünner Asphaltfarbe und anderen Gemischen Akzente gesetzt. Ein abschließender Wash mit dunkler Farbe brachte die Gravuren zum Vorschein.

Nachdem die Oberleitungsmasten mit dem Fahrdrabt montiert waren, begann die restliche Ausgestaltung: Trafo-Häuschen, Müll-

tonnen und Figuren beleben die Szenerie. Als kleine Szene stellte ich den Abbau der Nebenbahn nach: Der Fahrdrabt wurde schon demontiert und nun folgen die Masten. Wenn das erledigt ist, wird man die Gleise abtragen und das in die Jahre gekommene Beton-Bauwerk entfernen. Eine Betonsäule wurde schon mit Flacheisen vor weiterem Verfall gesichert. So zumindest ist meine Geschichte im Kopf entstanden. *Rüdiger Stiller/abp*

Bei bestem Sonnenlicht ließ sich auch der brandneue Liliput-Turmtriebwagen (Baureihe 704) wunderbar in Szene setzen. Das Bahnumfeld wirkt bis ins Detail absolut authentisch und lässt das sehr gut gelungene Modell perfekt zur Geltung kommen.



Das Ende der Nebenbahn ist absehbar: Die Oberleitungsmasten werden mithilfe des Klv demontiert.



Fachgeschäfte und Versandhändler

modellbahnen & modellautos *Turberg*

47 Jahre

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. 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

Hünerbein

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

**750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen**

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Riesig!

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Modellbahn Apitz

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

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.modellbahneck.de/shop>
email: sales@modellbahneck.de



AUTO-MODELLBAHN WELT

Auto-Modellbahn-Welt Germering Linden GbR

Untere Bahnhofstraße 50
D-82110 Germering

Telefon +49 89 89410120
Telefax +49 89 89410121

info@auto-modellbahn-welt.de

www.auto-modellbahn-welt.de

Böttcher Modellbahntechnik

Dampföl, 1 Liter 8,50 € - Gleisschotter Spur N/Z, schwarz, 500g 1,50 € (3.- €/kg)
Gleisschotter Spur H0/TT, grau, 500g 1,50 € (3.- €/kg) oder 2500g 5.- € (2.- €/kg)
Modellbaugips, 1 kg 2,80 € - Drahtgewebe 100x75cm 5,90 € (7,87 €/m²)
Gleisschrauben 200 Stück 7.- € (0,04 €/Stück) - Minischraubendreher 3,90 €
30lfm Gleisbett H0 10,10 € (0,34 €/m) - 160g Islandmoos Misch 6,20 € (38,75/kg)

DIREKT VOM HERSTELLER Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de

ständig neue Angebote im Onlineshop www.boettcher-modellbahntechnik.de Preise inkl. MwSt. zzgl. Versand

haar

MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
Info@haar-lilienthal.de

Richtig beraten von Anfang an!

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

AIRBRUSH EINFACH ERKLÄRT

NEU

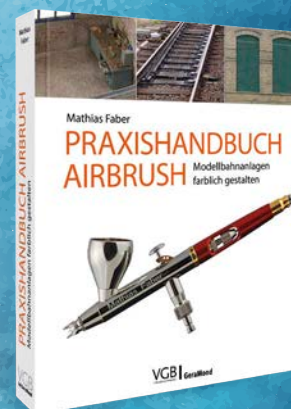
Beim Farbaufrtrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend?

168 Seiten · ca. 330 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 29,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

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



VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

© Can Yesil - stock-ado-

Ländliches Idyll in der Epoche II: Ein Personenzug mit der ehemals bayerischen Pt 2/3 (Baureihe 70.0) passiert auf einem Damm das kleine Bauernanwesen und die Kapelle.



Stimmiger Modellbau mit einfachen Mitteln:

Kleinbauer am Damm

In einem einfachen Pappkarton brachte Michael Schramm sein kleines Meisterwerk in den Verlag. Auch seine Gebäude entstanden fast nur aus Karton und Papier und wirken vielleicht gerade deshalb so realistisch.

Versetzen wir uns einmal viele Jahre, eher Jahrzehnte in die Vergangenheit zurück: Die nachgebaute Szene spielt irgendwo in meiner weiteren Heimat in Altbayern, genauer im nordwestlichen Oberbayern oder im angrenzenden bayerischen Schwaben der 1930er-Jahre. Markant für die-

se Gegend, für die sogenannte Hauslandschaft, ist ein besonderer Baustil, der sich am knappen Dachüberstand sowohl an der Traufseite als auch am First erkennen lässt. Dazu kommt eine vergleichsweise steile Dachneigung, ganz anders als im voralpinen Raum mit seinen flachen Dächern und den

großen Dachüberständen. Auch die Fensterläden aus Holz und das verputzte Mauerwerk lassen das auf meinem Minimodul Gezeigte eher im nördlichen Schwaben verorten. Ebenfalls typisch für diese Gegend ist die Dacheindeckung mit einfachen roten Biberschwanzziegeln.



Der (nicht sehr reiche) Bauer ist an diesem heißen Augusttag bereits früh aufs Feld hinausgefahren. Die Magd hat in der Kapelle einen frischen Blumenstrauß aufgestellt. Die bunten Blumen dafür wachsen im kleinen Garten vor dem Haus. Bei genauer Betrachtung erkennt man Holler, Schnittblumen, Rosen. Ein handbetriebener Pumpspeicher dient der Versorgung mit Wasser aus dem eigenen Brunnen. Die filigrane Handpumpe entstand, wie alles andere auf diesem Diorama, im Selbstbau aus einem Zahnstocher und einem Stück Draht.

Die realistische Wirkung der Gebäude und Bauwerke wird nicht allein durch das Studium ähnlicher Vorbildsituationen, sondern auch durch die fast ausschließliche Verwendung von Karton, Gipsputz sowie weiteren



natürlichen Materialien wie Holz erreicht. Nur die Gleise (Peco Code 55), der Schotter und die Grasfasern stammen aus dem Fachhandel. So entstand die kleine Eisenbahnbrücke lediglich aus dünnem Karton und Farbe. Die Nieten in der Blechträger-Nachbildung wurden einzeln von hinten mit einer Nadel durch das Papier gestochen.

Das Grundmaterial für alle Gebäude ist ganz normaler Verpackungskarton, zum Beispiel einer Müsli-Packung. Die Fenster werden präzise mit dem Skalpell aus Papier ausgeschnitten. Doch nur mit reichlich Konzentration und nach einiger Übung sind Fenster-

Beim Blick unter der Blechträgerbrücke hindurch zum Hof hin fallen die üppig blühenden Rosen im kleinen Garten vor dem Bauernhof auf.

Die gegossenen Teile der Widerlager (Nachbildung von Stampfbeton) passen gut zur fein genieteten Blechträgerbrücke. Dahinter fällt der Blick auf Kapelle und Birke (ebenfalls ein Selbstbau).





Auf dem Rückweg passiert der kurze Personenzug noch einmal die kleine Hofstelle. Kurz zuvor ist einer der noch selten auf dem Land zu sehenden Lastkraftwagen eingetroffen, er brachte ein Ersatzteil für die Dreschmaschine.

sprossen mit 0,2 bis 0,4 Millimetern Dicke kein Problem mehr für mich.

Am Aufwendigsten gestaltete sich aufgrund ihrer kleinen Dimensionen und der polygonalen Apsis der Bau der Kapelle. Besonders stolz bin ich auf die winzigen silberfarbenen Kreuze in der Mitte der grün hinterlegten Fenster. Während ich also die meisten Bauteile mit der Hand und einfachem Werkzeug anfertigte, entstanden die vielen Dachziegel mit dem Schneidplotter. Dieser erzeugte lange Streifen der Dachziegel, die anschließend einzeln auf die Dachflächen aufgeklebt wurden. Ganz aus Papier entstand auch der

alte Lastkraftwagen nach dem Vorbild eines Mercedes Lo 2000 des Baujahres 1932.

Zur Demonstration der Hausmodelle legte ich meinem Minimodul auch noch die Nachbildung eines Bäckereigebäudes bei, das für

ein Bild neben dem Diorama platziert wurde. Mein Plan ist, meine komplette Anlage, die ebenfalls in der Epoche 2 angesiedelt ist und sich noch im Bau befindet, mit selbst gebauten Gebäuden in ähnlichem Detailgrad auszustatten.

Michael Schramm



Dörfliches Idyll um 1930. Gegenüber dem Anwesen des Kleinbauern steht (nur für dieses Bild) die deutlich größere Bäckerei. Die rechte der beiden Holztüren führt in die Backstube.

Sonderangebote

mein-**MBS**.de



Aktuell haben wir für Sie **viele Spur N-Modelle stark reduziert**.
Eine kleine Auswahl finden Sie hier und den Rest online im Reiter „Aktionen“...



Fleischmann - N - E-Lok BR 101 'IC-Design', DB AG, Ep. VI

Art. 047-735509 ~~219,90€~~ **169,99€**

Fleischmann - N - E-Lok BR 101 'IC-Design', DB AG, Ep. VI - DC-Sound

Art. 047-735579 ~~344,90€~~ **239,99€**



Fleischmann - N - E-Lok Re 460 '175 Jahre Schweizer Bahnen', SBB, Ep. VI - DC-Sound

Art. 047-731369 ~~389,90€~~ **279,99€**



BRAWA - N - E-Lok E44, DR, Ep. III

Art. 040-63116 ~~224,90€~~ **179,99€**



PIKO - N - Zwischenwagen BR 624, DB, Ep. IV

Art. 075-40691 ~~109,00€~~ **59,99€**



PIKO - N - Zwischenwagen BR 624, DB AG, Ep. IV

Art. 075-40692 ~~109,00€~~ **59,99€**



PIKO - N - E-Lok Ae 3/6, SBB, Ep. IV

Art. 075-94003 ~~289,99€~~ **179,99€**



Trix - N - Doppelstockwagen DBz 2.Kl., DB AG, Ep. VI

Art. 076-T18056 ~~64,99€~~ **49,99€**



Trix - N - 5-tlg. Set Seitenentladewagen, DB, Ep. IV

Art. 076-T15536 ~~239,00€~~ **179,99€**



Arnold - N - Pullman-Express-Wagen, Interflug, Ep. IV-V

Art. 021-HN4399 ~~53,99€~~ **39,99€**



Set 1



Set 2



Arnold - N - 3-tlg. Reisezugwagen-Set, Train Bleu', CIWL, Ep. III - Set 1

Art. 021-HN4401 ~~162,99€~~ **119,99€**

Arnold - N - 3-tlg. Reisezugwagen-Set, Train Bleu', CIWL, Ep. III - Set 2

Art. 021-HN4402 ~~162,99€~~ **119,99€**



Arnold - N - Dampflokomotive BR 42, DRB, Ep. II - DC-Sound

Art. 021-HN2333S ~~469,90€~~ **359,99€**

N-Neuheiten 2024 von Bubi Model



Exklusiv bei uns in Deutschland: Die neuesten Spur-N-Neuheiten von Bubi-Model. Jetzt mehr entdecken – z. B. „Wasserhaus Sebnitz“ (Bausatz) für 18,10€. Scannen Sie den QR-Code!



So erreichen Sie uns:

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99

E-Mail: info@mein-mbs.de

Montag – Freitag 09:00 – 17:00 Uhr
Samstag 09:00 – 15:00 Uhr

Freie Fahrt! Kostenloser Versand für Bestellungen ab 100€.

MBS Modell + Spiel GmbH, Lange Straße 5/7, 01855 Sebnitz

Änderungen, Irrtümer und Zwischenverkauf vorbehalten! Redaktionsschluss: 24.09.2024

mein-mbs.de



Um es gleich vorweg zu nehmen: Der vom Fotografen gewählte Hintergrund wirkt zwar lieblich, doch rund um das Steinhuder Meer ist die Landschaft sehr flach. Im Vordergrund ist der Fotograf nachgestellt, der im Jahr 1986 die Situation an der Normalspurstrecke festhielt.

Ein ungewöhnliches Motiv aus Norddeutschland:

Steinhuder Meer-Bahn

Karsten Kramer orientiert sich mit seinen „MOMENTAUFNAHMEN“ an tatsächlich existierenden Situationen des großen Vorbilds. Die Wahl fiel auf eine unbekannte Bahn und eine seltene Diesellok-Bauart. Ein Bild, gefunden im Internet bei „Drehscheibe-Online“, diente als Inspiration.

Die Segler lieben den größten See Nordwestdeutschlands – und fürchten ihn, denn beim Durchkernern bleibt der Mast gern im Morast des maximal nur 2,9 Meter tiefen Sees stecken. Einst erschloss eine 1000mm-Schmalspurbahn die Gegend um den See: Die Steinhuder Meer-Bahn wurde in

den Jahren 1898/1899 zwischen Wunstorf (Strecke Bremen – Hannover) und Uchte (Strecke Rahden – Nienburg) eröffnet. Dort bestand auch Anschluss an die ebenfalls schmalspurige Mindener Kreisbahn. Nach erfolgreichen Betriebsjahren mit vollen Ausflugszügen wurde es nach dem Zweiten Welt-

krieg ruhig um die Bahn. 1964 stellte man den Personenverkehr ein, 1970 rollte der letzte Güterzug auf der Stammstrecke. Im Abschnitt zwischen Uchte und Rehburg Stadt endete der Betrieb sogar schon im Sommer 1935.

Anders entwickelte sich die kurze Zweigstrecke von Wunstorf nach Mesmerode zum dortigen Kalibergwerk Sigmundshall. Dieser Abschnitt war zunächst dreischienig, damit ihn Schmal- und Regelspurfahrzeuge befahren konnten. Nach Einstellung der Personenzüge, ebenfalls im Jahr 1964, wurde die dritte Schiene ausgebaut. Das Bergwerk sorgte über viele Jahre für gut ausgelastete Güterzüge, bis es im Jahr 2018 stillgelegt wurde. Auch danach lief der Verkehr weiter: Während der



Das Modell des sehr einfach gehaltenen Empfangsgebäudes entstand komplett im Selbstbau. Es zeigt den Zustand nach Einstellung des Personenverkehrs auf der Zweigstrecke: Die Fenster sind zugemauert oder verbrettert. Den Zugang müsste man sich mühsam durch das hohe Unkraut erkämpfen.



Die zwei Anbauten und die vielen kleinen Details machen das Motiv mit dem Gebäude zum Hingucker. Dazu kommen eine perfekt ausgeführte Alterung und die sehr realistisch wirkende Nachbildung der Vegetation, die das Bahngelände allmählich überwuchert.



Die Nachbildung der MaK 240 B war betriebsfähig geplant. Vorerst bleibt es bei einem Standmodell auf Basis der Arnold-V 65. Der Güterwagen zeigt die Spuren der Kali-Verladung.

Verfüllung des Werks befuhren Sole-Züge die Strecke, die nun von der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE) bedient wird.

Der kleine B-Kuppler mit der Loknummer 263 entstammt dem ersten MaK-Typenprogramm und war darin die kleinste Bauart. Unverkennbar ist das typische Führerhaus, das mit der Bundesbahn-V 65 die größte Bekanntheit erreichte. Die Lok wurde 1955 in Kiel gebaut und an die „Dortmunder Hafen und Eisenbahn AG“ geliefert. Schon 1961 wurde sie wieder verkauft und gelangte über Zwischenstationen im Jahr 1979 zur Steinhuder Meer-Bahn. Dort blieb sie bis zur OHE-Übernahme. Der „Grafschafter Modell Eisenbahn Club e.V.“ in Bentheim übernahm die Maschine, sie blieb bis 2022 nicht betriebsfähig abgestellt. Nun befindet sich die kleine Lok wieder in ihrer letzten Heimat und gehört dem Verein „Steinhuder Meer-Bahn e.V.“ abp

Der Bahnhof Bokeloh am 29. September 1986: Lok 263 zieht einen Güterzug aus Wunstorf in Richtung des Kali-bergwerks Sigmundshall. Die Strecke wurde vor einigen Jahren für die Sanierung des stillgelegten Bergwerks (Sole-Züge) aufwenig saniert und wird heute von der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE) bedient. Der MaK-B-Kuppler ist inzwischen wieder in seiner alten Heimat angekommen.



Foto: Dieter Riehmman

Frisch verschneit zeigt sich die ganze Landschaft: Den schmalen Weg vor dem Tunnel hat an diesem Wintertag fast noch niemand benutzt. Ein 798 verlässt den kurzen Tunnel durch ein betoniertes Portal.



Rote Loks und Triebwagen in weißer Landschaft:

Winter im Hönnetal

Nur wenige Modellbahner trauen sich, eine verschneite Landschaft nachzubilden. Dabei gibt es heute gute Hilfsmittel, eine Winterlandschaft zu gestalten, und es bietet sogar kleine Vorteile: So konnte Roman Ott weitgehend darauf verzichten, Schwellen nachzubilden.

Die Inspiration zum Bau dieser Nebenbahn-Szene fand ich bei Vorbildstrecken wie der Hönnetalbahn im Sauerland, der Höllentalbahn im Schwarzwald oder südbayerischen Bahnlinien. Dabei denke ich meistens an die klassische Bundesbahn in der Epoche IV.

Es hat mich immer schon gereizt, einmal eine Winterlandschaft im Maßstab 1:160 zu bauen. Der Wettbewerb war ein guter Anlass, das Vorhaben in die Tat umzusetzen. Mittlerweile gibt es zahlreiche verschiedene Produkte und Techniken für die Darstellung von Schnee im Modell, die Herausforderung bestand nur darin, das Richtige auszuwählen. Als Fläche erschien mir ein schmales Doppelmodul als ausreichend.

Die Grundmodule entstanden im Eigenbau, da die Bausatzteile der Firma TrainSetter nicht ganz zu meinem Konzept des Modellbaus passten. Ich habe für meine Konstruktion der Module in der Grundform die exakten Maßvorgaben übernommen, dann aber die

innere Konstruktion geändert und ergänzt, um mehr Stabilität und Verzugssicherheit zu erhalten. Des Weiteren habe ich an den Kopfseiten diverse Löcher für Verkabelung und Verschraubung vorgesehen und die Längsseiten verschlossen. Die gesamte Konstruktion wurde am PC mit einem CAD-Programm lediglich zweidimensional entworfen.

Alle Bauteile wurden anschließend aus drei Millimeter dickem MDF-Material gelasert. Die Konstruktion war wohl gut, denn alles passte perfekt zusammen und ineinander. Nach dem erfolgreichen Zusammenbau wurde alles mit Epoxidharz imprägniert, das garantiert eine dauerhafte Beständigkeit und Verzugssicherheit.

Der Unterbau der Trasse und alle weiteren Aufbauten wie Tunnel, Kunstbauten und die Basis für die Felsen entstanden ebenfalls aus den schon für das Modul verwendeten MDF-Platten. Die Beton-Kunstbauten, also die Tunnelportale und Stützmauern, wurden anschließend mit Teilen aus lasergravierter

Finnpappe verblendet. Auch diese Teile entwarf ich zuvor selbst am PC.

Die Kolorierung der Bauwerke erfolgte mit verschiedenen Farben und Lasuren auf Acrylbasis. Danach wurde alles mit dem hervorragenden matten Klarlack der Firma Bergswerk versiegelt.

Die Felsen entstanden aus einer vorgeformten Hartschaumplatte von Noch. Aus dieser stellte ich durch Stückelung individuelle und an die Szenerie angepasste Felsen her. Zunächst experimentierte ich nur mit diesem Material, um eine Felsformation vorab zu gestalten. Anschließend wollte ich diese dann durch Gipsteile ersetzen. Allerdings gefiel mir das Ergebnis im Endeffekt so gut, dass ich alles komplett so beließ und nichts ersetzte. Auch die Felsen wurden in gleicher Weise wie die Kunstbauwerke mit Acrylfarben und mattem Klarlack behandelt.

Als direkte Gleisaufgabe diente mir nur zwei Millimeter dickes Sperrholz.

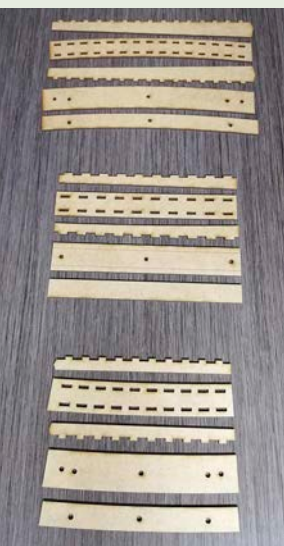
Textfortsetzung auf Seite 58

Auf der anderen Seite wurde das Portal in die Felsen gebaut, die an dieser Stelle standfest zu sein scheinen. Daneben, im Vordergrund, wurden sie von einer Mauer abgefangen. Wegen der exakten Bauweise der Module ist nur ein minimaler Spalt am Übergang zu sehen.

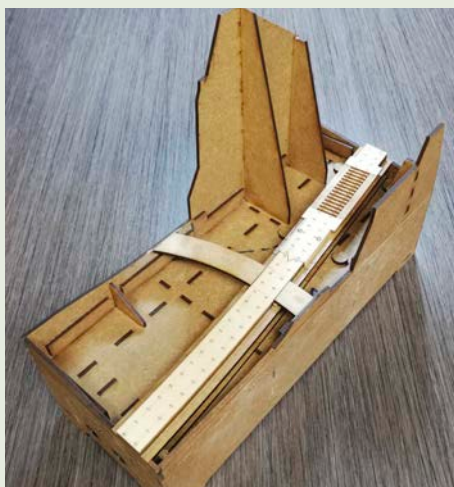




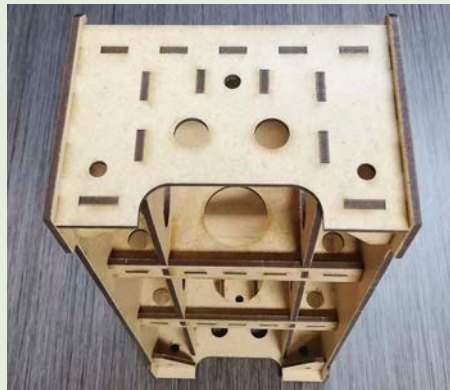
1 Aus nicht weniger als 25 Einzelteilen (3-mm-MDF) besteht jeder der selbst konstruierten Modulkästen. Passgenau gelasert ergeben sie eine absolut verwindungssteife Grundlage für den weiteren Aufbau.



4 Auch die Trassenauflagen entstehen aus gelaserten MDF-Teilen. Pro Abschnitt werden fünf Bauteile verleimt – das ergibt eine absolut stabile Grundlage für den späteren Gleisbau.



7 Auf dem linken Modul werden die Felsen und die Tunnelpassage vorbereitet, außerdem ein querender Feldweg. Im (schneefreien) Tunnel ist die gelaserte Nachbildung von Schwellen notwendig.



2 Das Modul von unten: Gut zu sehen sind die jeweils zwei Längs- und Querspannen. So wie auch die Kopfstücke sind sie mit zahlreichen Löchern versehen. Das vereinfacht die Verdrahtung und spart außerdem Gewicht.

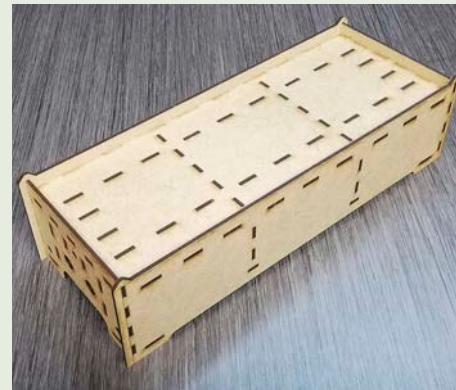


5 Zwei der fertigen Trassen-Bauteile: Vorn ein Abschnitt, in dem die leichte Neigung der Strecke schon berücksichtigt ist. Alle Teile mit exakten Maßen wurden zuvor am PC mit einem CAD-Programm entwickelt.



8 Der kurze Tunnel erhält einen gesonderten Grundkörper aus MDF-Teilen. Im Bereich der Portale wurde bereits die gravierte Finnplatte montiert.

Vorn wurden die ersten niedrigen Felsen platziert und rundherum entsteht die wellige Landschaft aus Styropor, das mit Gips verspachtelt wird.



3 Zahlreiche Aussparungen und Zapfen ermöglichen eine passgenaue und stabile Verbindung der einzelnen Bauteile. Zur Montage wird punktuell Sekundenkleber verwendet. Anschließend wird alles mit Epoxidharz imprägniert.



6 Hier sind der rechte Modulkasten und das Trassenelement bereits verbunden. Als Gleisauflage dient ein zwei Millimeter dünnes Sperrholzbrett. Hinten ist eine Stützwand vorbereitet.

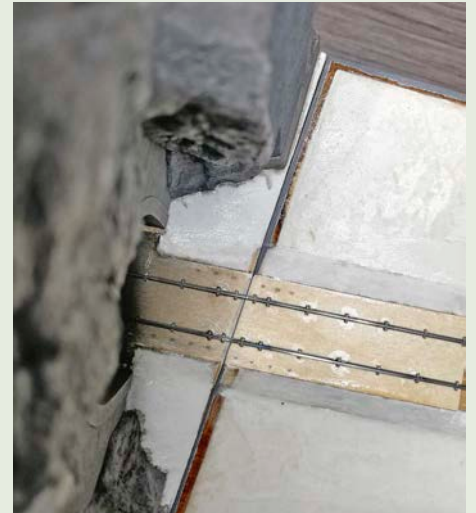


9



11 Gut zu erkennen sind hier die Befestigungen für die Code-40-Schienenprofile aus gekürzten Tackerklammern, außerdem ein unauffällig angebrachter Kabelanschluss.

10 Links: Das selbst konstruierte Tunnelportal aus gelaserter und gravierter Finnplatte ist lackiert. Die Felsen stammen aus handelsüblichen Noch-Bauteilen.



12 Die CAD-Konstruktion und gelaserte Bauteile ergeben einen perfekten Gleisübergang zwischen den Modulen ganz ohne Schienenverbinder.



13 Inzwischen ist auch das komplette (Noch-)Felsmassiv fertiggestellt und zeigt nach mehreren Farbaufträgen sehr realistische Strukturen.



14 Die gesamte Geländeoberfläche wird, so wie der Modulkasten, mit Epoxidharz imprägniert. Schädliche Einflüsse von Feuchtigkeit sind damit ausgeschlossen.



15 Bevor die Schneedecke entsteht, wird das Modul sauber verspachtelt, verschliffen und dann mit der Spritzpistole grundiert.



16 Nach dem zweiten Schleifen für wirklich perfekte Oberflächen folgt die endgültige Farbgebung mit edlem Schiefergrau (RAL 7015).



17 Einen eigenen Baubericht wert wäre der maßgefertigte Transportkoffer. Ihm fehlt auf diesem Bild noch die Lackierung der Innenseiten.



18 Mit geschlossener Klappe kehrt die im Text erwähnte klassische Bundesbahnzeit der Epoche IV auch während des Transports des Minimoduls wieder zurück.



Tunnelblick: Zur gelungenen Landschaft passen die inzwischen hervorragend detaillierten N-Modelle wie diese 221 oder der 798 links im Bild, beide von Piko.

Ganz rechts kommt ein kleiner Bachlauf dem Bahnkörper sehr nahe. Daher ist dort eine niedrige Beton-Stützmauer notwendig.

Auch den Verlauf der Strecke mit ihrer ab dem Tunnel beginnenden Steigung habe ich am Computer konstruiert. Das Ergebnis war eine exakte Darstellung der Ausrundung und der Überhöhungen in den Gleisbögen.

Ich verwendete Code-40-Schienenprofile mit nur einem Millimeter Höhe. Sie erhielten einen Kabelanschluss und wurden mit gekürzten Tackerklammern fixiert. Dazu wurden rechteckige Löcher im korrekten Spurmaß in die Trassenaufgabe aus Sperrholz gelasert. Da ich einen komplett eingeschnittenen Gleiskörper darstellen wollte, benötigte ich keine Schwellennachbildungen.

Lediglich im schneefreien Bereich des kurzen Tunnels verlegte ich einige in Sperrholz gelasserte und gravierte Schwellen.

Die Geländestruktur entstand aus Styropor und wurde anschließend glatt verspachtelt, geschliffen und mit Epoxidharz imprägniert. Danach folgte ein weißer Anstrich mit Acrylfarbe. Auch die Seitenflächen der Module wurden nun gespachtelt, geschliffen und mit der Spritzpistole lackiert.

Den Schnee erstellte ich aus einer Mischung aus „Snow Microballoons“ von AK-Interactive und mattem Enamel-Klarlack von Revell.

Die Nachbildung des feinen Schneehauchs auf den Felsen gelang mir durch vorsichtiges Aufrieseln von „Microballoons“ in vorher aufgetragenem mattem Enamel-Klarlack.

Die Vegetation besteht aus langen Grasfasern, selbst gefertigten Tannenrohlingen und Meerschamteilen. Daraus entstanden die kahlen Büsche und Bäume, die anschließend auch wieder mithilfe von „Microballoons“ und Enamel-Klarlack beschneit wurden. Zum Schluss folgten einige wenige Kleinteile wie Andreaskreuze, Schneeflugtafeln sowie die Geländer aus Code-40-Schienenprofilen und Stahldraht.

Roman Ott/abp

Der kurze Streckenabschnitt wirkt nicht nur wegen der Tunnelpassage interessant, sondern auch wegen der geschwungenen Trassierung der Gleise in zwei sehr weiten Gegenbögen – wie beim großen Vorbild mit Überhöhung und Übergangsbögen.



Pure Kraft und markante Optik

16226 Diesellokomotive Baureihe 220

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Lokomotive 220 004-6 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mehrzwecklokomotive V 200.0 (Vorserie) in purpurroter Farbgebung im Betriebszustand Anfang der 1970er-Jahre.

€ 349,- *



Die BR 220 als beeindruckende Neukonstruktion und einem Gehäuse aus Zinkdruckguss



steig ein und
fahre mit!



18475

18474

18473

18472

18471

16226

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.



Wenn Träume aus der Kindheit irgendwann doch wahr werden:

Der ganz große Plan

Dafür steht doch eigentlich die Spur N: Lange Züge, endlose Fahrstrecken, großzügige, kaum verkürzte Bahnhöfe. Doch nur selten gelingt es Modellbahnern, das alles tatsächlich umzusetzen. Frank Schütz machte sich im Dachgeschoss ans Werk und betreibt seine Bahn mit großer Freude.

Schon in der zweiten Ausgabe der „Faszination Spur N“, noch von der Verlagsgruppe Bahn herausgegeben, rief ich meine Leser dazu auf, sich doch bei mir zu melden, wenn sie schöne oder gar herausragende Anlagen präsentieren wollten. Einiges ist aus diesem Aufruf entstanden, aber zugegebenermaßen nicht sehr viel. Einer, der sich meldete, war Frank Schütz: „Zeigen Sie denn auch unfertige Anlagen?“, wollte er von mir wissen. Ich war zunächst skeptisch, sah mir dann aber die Videos an, auf denen er den Fahrbetrieb auf der Anlage „Biefang“ zeigte. Ich war beeindruckt, insbesondere von den Ein- und Ausfahrten im großen Kopfbahnhof, über lange

und komplizierte Weichenstraßen hinweg. So sagte ich zu und versprach, mal vorbeizukommen, wenn ich ohnehin in der Gegend sei – anlässlich der Intermodellbau in Dortmund. Die Zeit verging, aber in diesem Jahr klappte es endlich mit einem Besuch. Wir wuchteten gemeinsam die Fotoausrüstung über die schmale Holztreppe empor in das Reich der N-Bahn, welche das komplette Dachgeschoss einnimmt. Ich brauchte viel Licht, denn die Anlage ist wirklich riesig, der Hauptbahnhof eindrucksvoll und die Fahrstrecken, deren System sich mir erst allmählich erschloss, sind schier endlos. Doch lassen wir nun den Erbauer selbst erzählen.

abp

Die Erinnerung ist noch ganz wach: „Wow, das wäre der ideale Modellbahnraum“, entfuhr es mir damals bei der Besichtigung des Hauses. Nachdem wir es tatsächlich gekauft hatten – allerdings nicht nur wegen des ausgebauten Dachbodens – konnte ich endlich meinen Traum einer Modellbahn erfüllen. Was da alles möglich wäre im Maßstab 1:160: Ganz lange Fahrstrecken für die Haupt- und die Nebenbahn, verdeckte Abstellbahnhöfe und vor allem ein großer Kopfbahnhof, wie er mir seit Jahrzehnten vorschwebte: Mit langen Bahnsteiggleisen, mit vielen Abstellgleisen sowie einer Ortsgüteranlage und natürlich mit



Auf drei Strecken können die Züge den Hauptbahnhof in „Biefang“ erreichen und verlassen: auf der eingleisigen Nebenbahn (mit V80) und auf den beiden zweigleisigen Hauptstrecken (mit 221 und 103).

einem großen Bahnbetriebswerk für alle Traktionsarten.

Dazu ein kleiner Lebensrückblick: Anfang der 60er-Jahre, also als Kind, entdeckte ich in der damaligen Stadtbücherei das Buch „Weite Welt der Eisenbahn“. Es war im Jahr 1958 er-



Das Empfangsgebäude mit integriertem Bahnpostanschluss erinnert in seiner Architektur klar an das Ruhrgebiet und an Oberhausen Hbf. Es entstand im Eigenbau aus Klinker-Kartonbauplatten von Vollmer und Fenstern von „meinmodellhaus.de“.

schienen und die vielen damals hochinteressanten Wortbeiträge muten heute sehr nostalgisch an. In der Mitte des Buches befand sich eine große ausklappbare Tafel mit der Darstellung eines Großstadt-Kopfbahnhofs. Die Abbildung konnte ich mir immer wieder ansehen, ich war fasziniert von der Vielfalt in diesem Bahnhof und lieh mir das Buch dementsprechend sehr häufig aus.

Welch eine Freude empfand ich, eben dieses Buch vor etwa zehn Jahren im Antiquariat der Fachbuchhandlung „Stiletto“ erwerben zu können. Wieder betrachtete ich begeistert die Klapptafel mit dem Kopfbahnhof, hatte ich doch nun den Platz, diesen Traum zu realisieren.

Bald folgte die Erkenntnis: Je mehr Platz vorhanden ist, desto schwieriger ist es, den Plan zu entwickeln. Nach etwa zwei Jahren Planung mit Zirkel, Bleistift und Lineal und nach langen Diskussionen mit befreundeten Modellbahnern oder solchen, die ich über das

N-Forum „1zu160“ kennenlernte, konnte endlich mit dem Bau begonnen werden.

Den Kopfbahnhof realisierte ich mit zehn langen Bahnsteiggleisen. Dazu kamen im vorderen Bereich einige Bahnpostgleise sowie eine Ortsgüteranlage mit vier Rampen- und mehreren Freiladegleisen. Hinter den Streckenverzweigungen liegt das große Bw mit Drehscheibe und zehnständigem Ringlokschuppen und daneben eine Schiebebühne mit einer Rechteckhalle. Die großzügige Abstellanlage mit acht Gleisen für Reisezuggarnituren ist etwas abseits des Kopfbahnhofes auf dem rechtwinklig anschließenden Anlagenteil angeordnet. Den Kopfbahnhof verlassen zwei doppelgleisige Hauptbahnen sowie eine eingleisige Nebenbahn. In den Verlauf der Hauptstrecken sind zwei je zehngleisige Schattenbahnhöfe (Nord und Süd) integriert. Außerdem gibt es noch einen Wendezug-Abstellbahnhof mit fünf Gleisen. Maßgeblich für die Länge nicht nur für die Gleisplanung im Hauptbahnhof, sondern auch für die offenen



Dies ist der Traumbahnhof, der schon als Kind bewundert wurde. Er bietet ja auch alles, was das Herz eines Eisenbahn- und Modellbahnfreundes begehrt: Schnelle Triebwagen, Dampflok und E-Loks und für beide Traktionsarten ein Bw, Güteranlagen und vieles mehr. Die Aufklappseiten stammen aus dem Buch „Weite Welt der Eisenbahn“ des Franckh-Verlags.



Fast der größere Teil des Eisenbahn-Raumes wird von der freien Landschaft eingenommen, durch welche die langen Fahrstrecken der Hauptbahn führen.



Rechts oben liegt der Endbahnhof der Nebenbahn. Über dessen Stellwerk hinweg fällt der Blick auf den weiten Bogen der Hauptbahn.

Die Gleise des Endbahnhofs münden in eine Segmentdrehscheibe. Im Hintergrund schiebt die V80 ihren Zug aus dem Bahnhof „Zeche Sterkrade“.

und verdeckten Abstellgleise war ein 14-teiliger ICE 1. Dessen Länge entsprach gleichzeitig einem Güterzug mit 32 Zweiaxsern, und das erschien mir dann doch als ausreichend.

Der Aufbau des Anlagenrahmens erfolgte mit dem Ziel großer Robustheit: Auf den Langträgern (Kanthölzer 70 mal 40 Millimeter) lagern alle 50 Zentimeter Querträger aus 45 mal 20-Millimeter-Dachlatten. Die Gleistrassen bestehen aus zehn Millimeter dickem Sperrholz, auf denen die klassische Lärmdämmung in Form von drei Millimeter dickem Kork verklebt ist.

Als Gleismaterial verwendete ich im nicht sichtbaren Bereich sowie in den Schattenbahnhöfen das Flexgleis und Weichen von Roco. Im sichtbaren Bereich liegt das Code-55-Gleis von Peco, ebenfalls als Flexgleis sowie fast durchgängig mit den schlanken Weichen. In der Bahnhofsabfahrt sind auch drei doppelte Gleisverbindungen, die sogenannten Hosenträger, verbaut.

Die großflächige Landschaft entstand mit Kunststoffgittern und Gipsbinden. Für die Begrünung wurde alles mit brauner Abtönfarbe grundiert.

Meine Anlage ermöglicht mir folgenden Betriebsablauf: Die zweigleisige und immerhin insgesamt zirka 60 Meter lange Hauptstrecke ist entsprechend dem bekannten Hunde-





Ein weiterer Blick über den Endbahnhof hinweg: Auf der gegenüberliegenden Seite des Raumes dominiert die hervorragend wirkende Hintergrundkulisse (Atelier Dietrich), davor sind die lang gestreckten Gleise der Reisezugabstellanlage zu sehen.

knochenprinzip angeordnet. Vor jeder der beiden Wendeschleifen liegt ein zehngleisiger automatisierter Schattenbahnhof (Sb). Das sorgt für einen abwechslungsreichen Zugverkehr nach einem bestimmten Muster: Ist beispielsweise das Gleis 1 frei und die Gleise 2 bis 10 sind belegt, fährt der Zug logischerweise in Gleis 1 ein und bleibt dort stehen. Nun fährt der Zug in Gleis 2 los und stellt den Fahrweg in das freie Gleis 2. Dort fährt der nächste Zug ein und stoppt. So geht es immer weiter, sodass ich angesichts der Menge an Zugarnituren und der Weitläufigkeit der Anlage eigentlich nie weiß, welche Art von Zug und welche Lok als nächstes aus

einem der Schattenbahnhöfe oder Tunnelportale erscheinen wird.

Für Testfahrten lässt sich die Schattenbahnhofs-Automatik auch ausschalten, sodass ein Zug oder eine Lok die verdeckten Abstellanlagen einfach durchfahren kann.

Ungefähr mittig in dieser durchgehenden zweigleisigen Ringstrecke, die in zehn Blockabschnitte unterteilt ist, führt über entsprechende Abzweigstellen aus jeder Richtung je eine zweigleisige Strecke in den Kopfbahnhof. Dieser kann aber zum Beispiel von Güterzügen auch umfahren werden kann. Dies

bietet mir bereits eine Menge interessanter Fahrtmöglichkeiten:

- Sb Nord – Kopfbahnhof – Sb Nord
- Sb Nord – Kopfbahnhof – Sb Süd
- Sb Süd – Kopfbahnhof – Sb Süd
- Sb Süd – Kopfbahnhof – Sb Nord
- Sb Nord – Umfahrung – Sb Süd und Gegenrichtung.

Der Kopfbahnhof bietet vier Bahnhofsgleise mit 270 Zentimetern, vier Gleise mit 220 und zwei Gleise für die Nebenbahn mit 120 Zentimetern Länge. Vor diesen Reisezuggleisen sind in Richtung Anlagenrand zusätzlich je zwei Gleise für ankommende und abgehende Güterzug-Übergaben angeordnet. Aus diesen werden die Güterrampen- und Freiladegleise bedient. Ein langes Hilfszuggleis komplettiert die Bahnhoftgleisanlagen.

Jenseits des Bahnhofskopfes und hinter der Verzweigung der beiden Hauptstrecken schließt sich das große Bahnbetriebswerk an: ein Dampflok-Bw mit Drehscheibe und ein Betriebsteil für die Diesel- und E-Loks mit Schiebebühne und vielen offenen Abstellgleisen. Von jedem Bahnhofsgleis ist über die umfangreichen Weichenstraßen eine direkte Zufahrt zum Bw und außerdem zu den Reisezugabstellgleisen möglich.

Endet ein Reisezug im Kopfbahnhof, kuppelt wie einst beim Vorbild zunächst die Zuglok ab. Dazu sind im Gleis Neodymmagnete angebracht und außerdem unter der Kupplung Magnete verklebt. Die beim Überfahren der Magnete automatisch entkuppelten Wagen-



Fotografenglück: Zugbetrieb auf drei Ebenen! Ganz hinten liegt der Bahnhof „Zeche Sterkrade“, der Förderturm erinnert an frühere Zeiten im Ruhrpott.



Noch einmal „Zeche Sterkrade“: Der Personenzug mit einer 91 und alten Donnerbüchsen rollt ein. Die Kulisse wird in der Zimmerecke nach rechts weitergeführt. Blickt man nach links, fällt der Blick auf die gut gefüllten Abstellgleise. Davor verläuft die Hauptstrecke.

garnituren werden von einer Rangierlok in den achtgleisigen Abstellbahnhof für die Reisezüge gezogen. Die Zuglok fährt anschließend in das Bw. Die Bereitstellung der Züge geschieht in derselben Reihenfolge. Erst zieht eine 261 oder 160 den Zug in den Bahnhof, dann folgt die Zuglok aus dem Bw.

Die kürzeren Bahnhofsgleise 1 und 2 stehen für die Nebenbahn bereit. Während der langen Fahrt über die eingleisige, etwa 16 Meter lange Strecke zum Endbahnhof „Oberhau-

sen“ wird auf halber Strecke der ehemaligen Zechenbahnhof „Zeche Sterkrade“ passiert. Im Endbahnhof liegt eine Segmentdrehzscheibe, die durch den Umbau aus einer alten Arnold-Drehzscheibe entstand. Das ermöglicht größere Nutzlängen in den Gleisen des Endbahnhofs und erspart einige Weichen. Auch in „Oberhausen“ wird mit der schon beschriebenen Magnetmethode entkuppelt.

Der gesamte Fahrbetrieb sowie das selbst gebaute Gleisbildstellwerk basieren auf analo-

ger Elektrotechnik. Zur Harmonisierung der Geschwindigkeiten wurden einige Triebfahrzeuge mit Schnecken der Firma Glasmachers (deren Betrieb mittlerweile eingestellt ist) oder mit Glockenankermotoren ausgestattet. Auf der Hauptbahn werden die Züge mit etwa acht bis neun Volt gefahren.

Der Betrieb mit den zehn Selbstblockabschnitten einschließlich der Schattenbahnhöfe läuft automatisch. Lediglich an den Einfahrten zum Kopfbahnhof entscheide ich

Der Blick geht weiter nach links, also entgegen des Uhrzeigersinns: Über das Überwerfungsbauwerk und die Gitterbrücke führt ein Gleis nach rechts zur Abstellanlage. Die 221 zweigt von der Hauptstrecke in Richtung Bahnhof ab, während die 193 den Kopfbahnhof umfährt.





Hinter der Abstellanlage liegt die zweigleisige Umfahungsstrecke des Hauptbahnhofs. Auf dieser zieht eine 193 einen Güterzug durch den Einschnitt, während ganz am Anlagenrand die V80 mit einem Zug der Nebenbahn in Richtung Hauptbahnhof unterwegs ist.

manuell, ob ein Zug den Bahnhof anfahren oder diesen umfahren soll.

Insgesamt sind für die Fahrstraßenschaltung zirka 40 Roco-Relais verbaut, die mit ihren jeweils vier Umschaltern sehr zuverlässig funktionieren. Im Bereich des Hauptbahnhofs und an den Blockstellen der Hauptbahn stehen Viessmann-Lichtsignale. An der Nebenbahn sind Formsignale desselben Herstellers eingebaut. Eine Oberleitung werde ich wohl allenfalls noch an der freien Strecke

installieren. Eindrücke der Fahrten sowie der Baufortschritte sind in meinem Youtube-Kanal „www.youtube.com/f6sch“ zu sehen.

Alle in meinem Besitz befindlichen Loks und Wagen müssen auf der Anlage fahrbereit sein, weshalb es keine Vitrinen oder Schubladen zur Aufbewahrung gibt. Die meisten meiner Züge sind nach meinen Erinnerungen an die 60er- bis 80er-Jahre zusammengestellt. Trotzdem kann es vorkommen, dass der „Rheingold“ aus DRG-Zeiten dem ICE 1

begegnet. Besonders freut es mich, dass ich meinen letzten Dienstwagen auf der Modellbahn einsetzen kann, wenn auch nur als Ladegut auf der „Rollenden Landstraße“: den MB-Actros-Hängerzug der Oettinger Brauerei. Für diese war ich die letzten 24 Jahre vor der Rente als Fahrer tätig. Für das Unikat bin ich Hans-Werner Stahl sehr dankbar.

Zusammenfassung: Ich bin sehr glücklich, mir mit solch einem großen Raum meinen Traum eines größeren Kopfbahnhofs mit langen

Das große Bw ist reichlich mit Loks aller Traktionsarten (und Hersteller) bestückt. Extra für den Fotografen wurden noch (fast) alle Stromabnehmer der E-Loks abgesenkt. Die Hintergrundkulisse links und etwas Begrünung hinter dem Ringlokschuppen wurden digital ergänzt.





Die 221 hat nun das Vorfeld des Hauptbahnhofs erreicht, und auch die V80 auf der Nebenbahn ist gleich am Ziel.

Fahrstrecken erfüllt zu haben. Die Betriebsabläufe eines solchen Bahnhofs durchzuspielen oder den langen Zügen auf den Strecken nachzuschauen, erfüllt mich und auch befreundete Modellbahner, die mich besuchen, immer wieder mit Freude. Zweifellos fehlt noch sehr viel Detailarbeit, und auch die fehlende Oberleitung ist noch zu bemängeln, aber es geht voran. Eines der nächsten, größeren Projekte wird eine Hintergrundkulisse (wieder vom Atelier Dietrich) für den Hauptbahnhof sein. Trotzdem bin ich eher der Modellbahn-Fahrer und weniger der Anlagenbauer und -gestalter.



Frank Schütz war „Bierkutscher“ für Oettinger. Daher muss der Lkw, eine Sonderanfertigung von H.-W. Stahl, natürlich auch auf die Anlage.

Für die konstruktive und auch praktische Hilfe einiger Modellbahnfreunde und -freundinnen bedanke ich mich sehr herzlich. Mein besonderer Dank gilt Richard Goebel, der die Bahnhofshalle erbaut hat, Rüdiger Stiller für viele konstruktive Tipps, Marco Föhring und Achim Röttgers für deren praktische Unterstützung sowie Jürgen Hiltenkamp für die Umbauten an den Loks – und natürlich mei-

ner lieben Frau, die mich immer verständnisvoll gewähren lässt!

Schlusswort: Irgendwann wird meine „Bierfang“-Anlage wohl Geschichte sein, doch bis dahin gilt auch für meine Modellbahn ein Spruch, den ich in einem Comic gelesen habe: „Du stirbst nur einmal, aber Du lebst jeden Tag.“

Frank Schütz

Auch hinter dem Hauptbahnhof wurde der Himmel als Kulisse provisorisch digital ergänzt. Sonst wären dahinter die Gleise eines Schattenbahnhofs zu sehen. Die Hauptstrecke im Vordergrund soll später noch eine Straßenbrücke zur Erschließung der Ladestraße überspannen.



MINITRIX

Heute schon einen reingedieselt?

Exklusive Modelle und einmalige Serien gibt es nur bei Ihrem MHI Fachhändler.



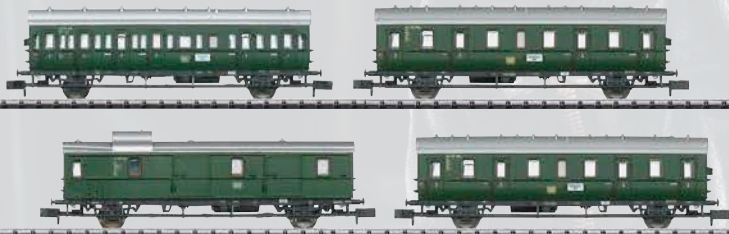
16298 Diesellokomotive Baureihe 294 (remotorisiert)



18288 Güterwagen-Set Bauart Eanos



16124 Diesellokomotive Baureihe V 100.20



18724 Wagen-Set „Nahverkehr um Hamburg“

Greif zu, bevor es ein anderer tut!

Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel ab 2012. *** Nur solange der Vorrat reicht.

mhi
märklin Händler-Initiative



Fahrzeug- und Motivvielfalt auf Modulen.

Niederlande in Perfektion

Der Verein „Delftse Modelbouwvereniging“ zeigte auf der Intermodellbau 2024 in Dortmund eine hervorragend gestaltete Modulanlage. Sie wirkte wegen des weitgehend einheitlichen Baustils und der durchgehenden Hintergrundkulisse wie aus einem Guss.

Ende der 1980er-Jahre gründete eine Gruppe von begeisterten Modellbauern rund um die niederländische Stadt Delft die „Delftse Modelbouwvereniging“, kurz DMV. Der Verein war in verschiedenen Modellbausparten aktiv, wie zum Beispiel im Boots- und Flugzeugmodellbau sowie mit Modellbahnen in den Baugrößen H0 und N. Im Lauf der Jahre zog der Verein immer mehr Mitglieder an, die sich mit der Spur N be-

schäftigten. Im Moment sind wir fast 30 N-Bahner. Während der Clubabende bauen wir an unseren Modulen, beschäftigen uns mit dem Rollmaterial oder plaudern einfach ein wenig. Alle Aktivitäten dienen auch dem Ziel, regelmäßig an Veranstaltungen teilzunehmen und unsere Anlage vorzustellen. Dabei streben wir an, immer wieder neue Module mit unterschiedlichsten Motiven aus unserer Heimat zu zeigen.

Viele unserer Module orientieren sich an konkreten Vorbildern. Ein im wahrsten Sinn des Wortes herausragendes Beispiel ist die Dintelhaven-Eisenbahnbrücke, die im exakten Maßstab 1:160 in Handarbeit weitgehend aus Messing angefertigt wurde. Das Vorbild steht im weitläufigen Hafengebiet von Rotterdam, die Strecke führt in dessen Teilbereich „Maasvlakte“. Ein weiteres auffallendes Motiv ist der sehr weite Bogen unserer dort

Im großen Personenbahnhof der Modulanlage treffen zwei Loks der Reihe 1100 (Piko-Modelle) aufeinander: rechts die ältere Version und links die modernisierte Variante, die eine „Botsneus“ („Kollisionsnase“) erhielt.



im Einschnitt verlaufenden Hauptstrecke. Sie ist dem Streckenbogen am Haltepunkt Assel (westlich von Apeldoorn nachempfunden). Dort ist ein Stück Heidelandschaft erhalten geblieben, ähnlich der in den „Veluwe“-Nationalparks. Das violette Heidekraut springt dem Betrachter förmlich ins Auge.

Unser großer Abstellbahnhof am linken Ende der Modulanlage ist von den Eisenbahnanlagen am Rangierbahnhof Kijthoek (zwischen Rotterdam und Dordrecht gelegen) inspiriert. Er beinhaltet neben den Abstellgleisen auch eine Wendeschleife für unsere durchgehende zweigleisige und elektrifizierte Hauptstrecke. Einige unserer Module sind bereits älter als 25 Jahre, aber sie wurden mittlerweile komplett auf den neuesten Stand gebracht.

Wir bauen unsere Module nach einer vereinsinternen Norm. Die Standardmodule haben eine Länge von 100 Zentimetern und sind 50



Der BLS-Vectron wartet mit seinem „Lkw-Walter“-Zug mit Sattelaufliegern auf freie Fahrt. Die Schweizer Loks kommen auf der Rheinschiene regelmäßig in die Niederlande.

Der großzügige Abstellbahnhof am linken Ende der Anlage hat sein Vorbild in Kijthoek, er wird von der Wendeschleife überquert. Im Vordergrund ist die bekannte Autovermietung Köhler zu sehen. Dort mieten die Delfter N-Bahner oft einen Transporter, um ihre Anlage zu einer Messe zu transportieren.



Die Pommesbude „Bram Ladage“ besteht aus Schiffscontainern und steht im Original in Zoetermeer. Das Modell entstand aus Polystyrol und ist mit allen Details ausgestattet. Hinten rollt eine Lok der Reihe 2400 in Originallackierung vorbei (Epoche-III-Modell von Piko). Eine Maschine ist so im „Veluwe Stoomtrein Maatschappij Museum“ zu sehen.





Die zwei Mehrsystem-Vectrons von PKP Cargo und „Railforce One“ befördern zirka 90 Mini-Cooper, verteilt auf acht Autotransport-Doppeleinheiten. Die Brücke besteht aus Polystyrol und erhielt 3D-gedruckte Geländer.

Auch dieser MB-Vario mit Inspektions-Ausleger wurde komplett im 3D-Druck gefertigt. Der Arm samt Arbeitsbühne lässt sich mithilfe eines unter der Anlage montierten Servos drehen.



Zentimeter tief. Entsprechend der überwiegend flachen niederländischen Landschaft hat der Bahndamm nur eine Höhe von neun Millimetern.

Die Kopfplatten der Module sind genormt und somit identisch, sodass wir (fast) alle Teile der Anlage flexibel anordnen und verbinden können. Um das Jahr 2010 herum stellten wir von den Minitrix-Gleisen auf Peco-Code55 um, was der Anlage sehr zugutekam. Die schlanken Peco-Weichen passen viel besser zu unserer lang gestreckten Anlage und zum großen Bahnhof.

Kurze Zeit später verkauften wir auch unsere analoge Blocksteuerung von Van Meekeren. Die Digitalisierung begann mit einer „Dinamo“-Zentrale in Kombination mit der Soft-



Während rechts eine Lok der Reihe 1100 mit ICR-Wagen am Bahnsteig auf Fahrgäste wartet, steht links ein Plan-mP-Posttriebwagen („Motorpost“) mit zwei passenden Wagen am Gebäude der PTT. Dessen Fassade wurde komplett maßstäblich nach einem Vorbild in Sittard nachgebaut. Vorn entsteht wohl eine neue Straßenüberführung, die ersten Fundamente sind bereits gesetzt.



Der Personenbahnhof in typisch niederländischer Bauweise hat kein konkretes Vorbild und basiert auf einem Resin-Bausatz von Tilly Model. Links am Stumpfgleis steht ein „Sprinter Lighttrain“ (SLT). Das Kleinserienmodell entstand aus 3D-gedruckten Bauteilen.

Diese 1100 fährt mit einem bunt gemischten Zug aus Plan-W-, ICR- und Plan-E-Wagen in den Bahnhof ein. Den Hintergrund dominiert eine Fabrik mit Gleisanschluss, die aus den bekannten Pola-Bausätzen zusammengesetzt wurde.



ware „Koploper“. Der Vorteil von „Dinamo“ ist, dass analoge und digitale Lokomotiven zusammen eingesetzt werden können. Unsere Mitglieder sind daher nicht unbedingt gezwungen, Decoder in die Loks einzubauen. Die Software von „Koploper“ ist kostenlos und bietet alle Funktionen, die wir für den Anlagenbetrieb benötigen.

Unter der Anlage setzen wir vollständig auf Servos, das betrifft insbesondere die Weichenantriebe, aber zum Beispiel auch die Schranken an den Bahnübergängen. Die Steuerung der Servos übernimmt ein Arduino-Nano mit einem kleinen Programm namens „Mardec“, das wir an unsere Bedürfnisse angepasst haben. Bei der Ansteuerung der Weichen werden die Herzstücke mithilfe von Relais polarisiert und die Zweiggleise jeweils mit Fahrstrom versorgt. Das erspart uns spezielle Weichenbausteine von „Dinamo“. Im Prinzip werden so komplette Fahrstraßen für die Züge eingestellt.

In den Modulen sind zwei durchgehende Stromversorgungen vorhanden. Die eine dient dem digitalen Fahrstrom über die „Dinamo“-Zentrale, die andere ist für alle sonstigen Verbraucher auf der Anlage gedacht (zum Beispiel Beleuchtung und Funktionsmodelle). Alle „Dinamo“-Blockbausteine werden mit Steckverbindern unter dem Gleis angeschlossen. Nach einer Ausstellung wer-



Neben dem Gleisanschluss der Fabrik warten zwei Dieselloks der Reihe 2400 (Piko) auf weitere Einsätze. Davor sind zwei der im 3D-Druck entstandenen NS-Lichtsignale zu sehen.

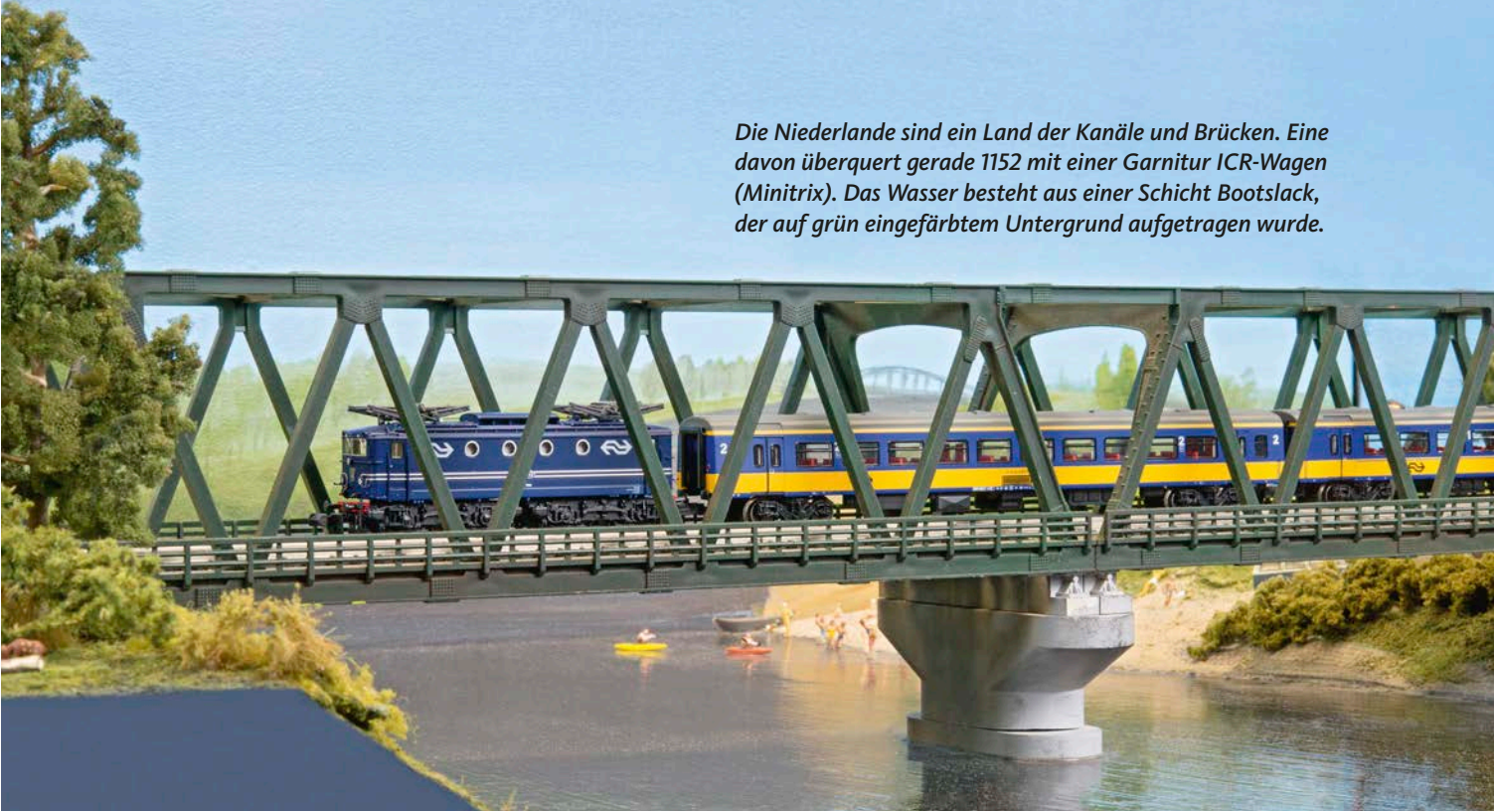
Eine 1100 passiert unter einem „gotischen“ Oberleitungsportal einige Kleingärten. Einer davon ist die genaue Nachbildung des Schrebergartens eines Vereinsmitglieds.



Nach dem Desaster mit den italienischen „FYRA“-Triebwagen wurden Wagenzüge zwischen Amsterdam und Brüssel eingesetzt. Einige verkehrten mit farblich passenden Loks der Baureihe 186.



Die Niederlande sind ein Land der Kanäle und Brücken. Eine davon überquert gerade 1152 mit einer Garnitur ICR-Wagen (Minitrix). Das Wasser besteht aus einer Schicht Bootsack, der auf grün eingefärbtem Untergrund aufgetragen wurde.



Diese Variante des „Koploper“ erschien nie bei Minitrix. Die „Martinair Holland“-Lackierung ist eine Einzelanfertigung mit entsprechenden Abziehbildern.



den sie gesammelt und separat aufbewahrt. Auf diese Weise müssen wir nicht für jedes neue Modul weitere Blockbausteine kaufen. Da wir inzwischen nicht mehr alle Module auf die Veranstaltung mitnehmen können, setzen wir die Digital-Komponenten flexibel ein.

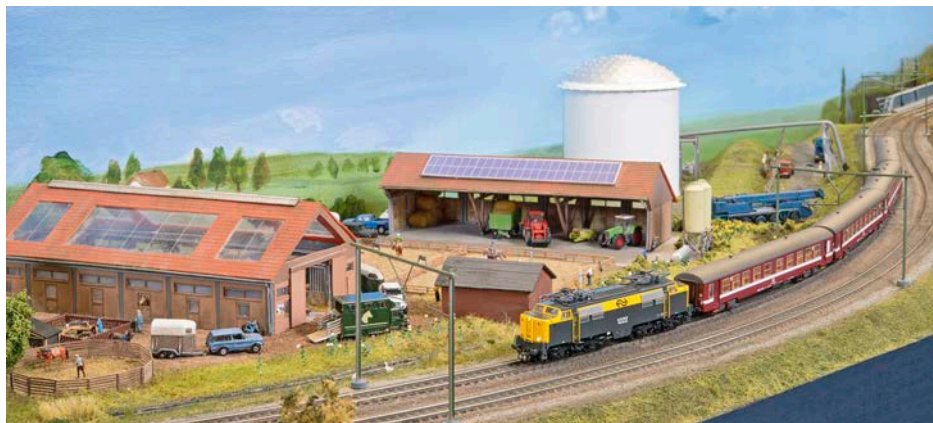
Für die Anlagenausstattung nutzen wir Bau-sätze von niederländischen Herstellern wie Artitec und Tilly Models, aber es finden sich auch sehr viele selbst gebaute Gebäude. Sie entstehen entweder im 3D-Druck oder im Lasercut-Verfahren. Beispiele sind das PTT-Gebäude, die Feuerwache, das McDonalds-Restaurant, die Pommesbude „Bram Ladage“ und die Villa der Fernsehfamilie Flodder. Auch Fahrzeuge und Figuren entstanden im Drucker. Beispiele sind der pinkfarbene Chevrolet-Caprice von Johnnie und Ma Flodder oder auch die alten DAF/Hainje-Busse links im Bild.

Unsere Strecke ist fast komplett mit Oberleitungsportalen ausgestattet. Die meisten von ihnen entstanden aus Minitrix-Schienenprofilen in Handarbeit. Sie sind vergleichsweise robust. Es existieren aber auch 3D-gedruckte Portale. Diese werden von Magneten im Sockel gehalten, damit sie bei Berührung nicht so leicht brechen.

Die Campinggäste fühlen sich schon ein bisschen gestört, wenn dieser schwere Güterzug mit einer G 1206 in den Farben der belgischen „Lineas“ vorbeirumpelt. Links ist ein Beispiel der vorbildlich ausgebauten niederländischen Radwege zu sehen.



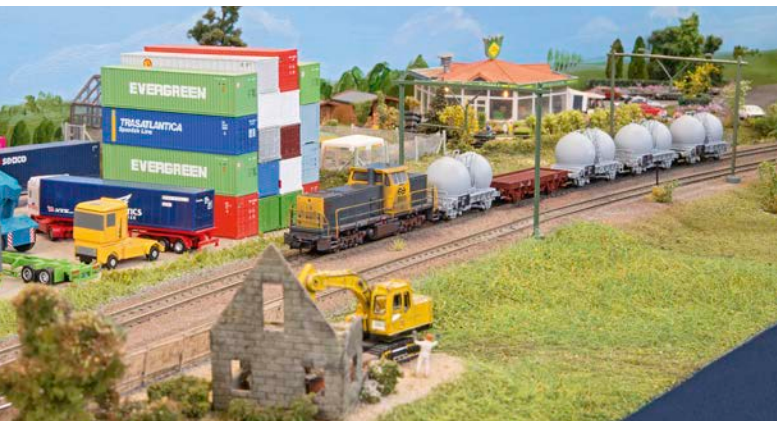
Die Dintelhavenbrücke wurde im exakten Maßstab 1:160 komplett aus Messing gefertigt. Auch die Widerlager entsprechen genau dem Vorbild – einer Brücke im Hafen von Rotterdam zwischen dem Europoort und dem Hafengebiet Maasvlakte. Die 1828 lieferte Fleischmann.



Ein moderner Bauernhof bildet die Kulisse für 1222 mit gemieteten belgischen K4-Waggons. Zwischen 2000 und 2002 liefen diese auf den Strecken Den Haag – Heerlen und – Venlo.

Auch die Licht- und Formsignale nach niederländischem Vorbild sind 3D-gedruckt. Hinter den Formsignal-Flügeln sind winzige LED (Typ 0402) platziert, die mittels Lackdraht mit Strom versorgt werden. Auch die Signale werden über entsprechende „Dinamo“-Bausteine in Kombination mit „Koploper“ angesteuert.

Um unsere Anlage noch besser hervorzuheben, haben wir auf der Intermodellbau zum ersten Mal LED-Lichtstreifen zur Beleuchtung verwendet. Eines unserer Mitglieder, kennt sich mit der Arduino-Programmierung aus. Es wurden eine Fernbedienung und ein Programm entwickelt, damit wir eine Tag-



Eine Diesellok der Reihe 6400 mit typisch holländischen „Zwiebelwagen“. Die Aufbauten auf Arnold-Fahrwerken sind 3D-gedruckt.



Ein weiterer „Koploper“ der Reihe ICM in den Farben der Königlichen Fluggesellschaft KLM (Minitrix) passiert ein Gartencenter.



Mit „Koploper“ ist es möglich, Loks trotz unterschiedlicher Fahreigenschaften mit gleicher Geschwindigkeit zu fahren. Ein gutes Beispiel ist diese Vierfach-Traktion mit 1100 und 1200 sowie zwei Loks der Reihe 2200 (alle Piko) vor einem Ganzzug.



Eine 1100 mit ICR- und Plan-W-Wagen begegnet drei Triebwagen der Reihe 54, besser bekannt als „Hondekop“ (Piko-Modelle). Die Strecke tangiert ein Naturschutzgebiet mit dem typischen Heidekraut. Im Modell entsteht es, indem violette Kreide gemahlen und auf die Miniaturbüsche gestreut wird.



Die kleine Rangierlokomotive „Sik“ und der Triebwagen „Ome Cees“ warten auf neue Aufgaben vor Museumszügen. Die Gehäuse der Kleinserienmodelle entstanden im 3D-Drucker.

und Nachtsimulation umsetzen können. Bei Tageslicht sind alle Details der Anlage gut sichtbar. Die rötlich untergehende Sonne und der bläuliche Nachteffekt schaffen dann zusammen mit der kompletten Beleuchtung von Zügen, Signalen und Häusern eine ganz neue Atmosphäre.



Dieses Viertel erinnert an die bekannte niederländische Fernsehserie „Flodder“. Gebäude, Fahrzeuge und Figuren sind weitere Beispiele für 3D-Druck-Anwendungen im Verein.

Wir sind ein Verein, der die technische Entwicklung im Eisenbahnmodellbau und in der Elektronik im Auge behält. So entwickeln wir unsere Anlage mitsamt allen Fahrzeugen und Motiven immer weiter und verbessern die Detailgestaltung der bestehenden Module. Neue, individuell angepasste Figuren entstehen als farbige 3D-Drucke und werden bald so manche Terrasse bereichern. Auch die neue Innenausstattung eines Imbisses oder einer Werkstatt entsteht auf diese Weise. Außerdem bauen wir immer wieder auch neue Module. So können wir demnächst als neue Attraktion eine funktionierende viergleisige Zugbrücke präsentieren. Wir freuen uns schon auf Ihren Besuch bei einem der nächsten Termine. Diese veröffentlichen wir auf www.delftsemodelbouwvereniging.nl.

Delftse Modelbouwvereniging/abp



Dieses Dorf wird von typischen holländischen Häusern und außerdem von Weidevieh geprägt. Im Hintergrund darf eine (motorisierte) Windmühle nicht fehlen.

J-Scale

Chinesische Modelle:

Elektrolok HXD1 - ab 109,90 €
Elektrolok SS7D - ab 114,90 €
Diesellok DF4D - ab 104,90 €
L70 Schüttgutwagen (6 Stück) - 104,90 €
WS25B Passagierwagen (8 Stück) - ab 244,90 €



www.j-scale.com - Ihr Spezialist für Modellbahnen aus Asien!



Alle Modelle auch als DCC-Umbau durch unseren
Partner LOKwerkstadt Wien möglich, fragen Sie uns!



Scan mich!

Japanische Modelle:

Elektrolok EF66-100 - 68,90 €
Dampflokomotive D51 - 101,90 €
Schwere Elektrolok EH500 - 92,90 €
Shinkansen N700S (4 Wagen) - 120,90 €
Shinkansen E5 (3 Wagen) - 114,90 €



Besuchen Sie
uns beim MEKB 1932 e.V.
Tag der Offenen Tür
30.11. und 01.12. 2024
www.mekb.de

Irrtum, Änderungen und Zwischenverkauf vorbehalten. Angebote nur solange der Vorrat reicht. Alle Preise inkl. MwSt.
Es können Versandkosten anfallen. Versandhandel, kein Ladengeschäft.
Horizont Electronic Vertriebs GmbH & Co. KG - Päwesiner Weg 46 - 13581 Berlin

„NordModell“-Schaustück nach Original-Vorbild:

Am Isny-Bähnle

Der Kleinserienhersteller aus Hamburg präsentiert bei seinen Messeauftritten meist mehrere wunderschön gestaltete Dioramen. Auf der Intermodellbau in Dortmund 2024 war erstmals die Szenerie am Bahnhof Kürnach, an der Strecke Kempten – Isny gelegen, zu entdecken.

Die Fläche passt zu jener der Mini-Module in diesem Heft. Sie ist kaum DIN A4-groß und trotzdem voller Lebendigkeit, mit viel Gespür fürs Detail gestaltet und arrangiert. Das Vorbild liegt an einer bekannten Nebenstrecke, die einst das bayerische mit dem württembergischen Allgäu verband. Kurven- und steigungsreich verlief die Nebenbahn auf immerhin fast 38 Kilometern durch eher dünn besiedeltes Gebiet und

über die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau. Erst im Jahr 1909 wurde sie eröffnet, und knapp 75 Jahre später endete ihre Geschichte. Doch viele Erinnerungen an das Bähnle bleiben, beispielsweise im sehenswerten Kinofilm „Wallers letzter Gang“ von Christian Wagner. Die Bahntrasse ist heute auf weiten Teilen zum Radweg umfunktioniert und Bestandteil des beliebten Allgäu-Radwegs. Die Teilstrecke zwischen Stadtwei-





Kürnach war nicht nur Haltepunkt, sondern verfügte über eine Weiche und ein Ladegleis.



herund Weitnau ist zudem „Erlebnis-Radweg“: Unter dem Motto „Zeitreise auf alten Spuren“ erinnern Schautafeln an die liebenswerte Bahnlinie. Auch eine sehenswerte Website mit Geschichten, Bildern und Videos existiert zu diesem Projekt: www.isnybaehnle.de

Die Geschichte auf dem Diorama



Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht. Schon wieder ist ein Jahr vorbei und das legendäre Kürnach-Trio begeistert die Gäste ein weiteres Mal mit zünftiger Musik. Wenn die drei Burschen mit Tuba, Klarinette und Trommel loslegen, geht's rund im Biergarten der Bahnhofsgaststätte. Sonst herrscht eher beschauliche Ruhe am „Isny-Bähle“ und seinem Bahnhof Kürnach. Das tägliche Fahrgastaufkommen zwischen dem württembergischen Isny und dem bayerischen Kempten hält sich doch sehr in Grenzen.



Allerdings will bisher im Biergarten noch keine richtige Stimmung aufkommen. Kein Wunder, wenn alle Gäste ungeduldig auf das ersehnte Getränk warten. Doch die allseits beliebte Seniorchefin der Gaststätte ist gestern leider krank geworden und das Ersatzpersonal kämpft noch mit den Bestellungen. Dabei wäre es doch so einfach: Pro Person eine Maß und gut ist's für den ersten Durst.



Ah – jetzt scheint die Trockenzeit doch glücklicherweise ihrem Ende entgegenzugehen. Die erste Lieferung des begehrten Getränks ist im Anmarsch. Sechs Maßkrüge, drei an jeder Hand, sind für eine Aushilfe schon mal nicht schlecht. Aber das lässt sich bestimmt noch steigern.

In Wirklichkeit würde es nach Verlassen des kleinen Bahnhofs weiter in Richtung Isny gehen. Doch hinter dem Agenturgebäude (entsprechend eines standardisierten Bautyps in Bayern) ist die Welt schon zu Ende.



Dem Sepp ist das alles viel zu laut und umtriebig da oben im Biergarten. Mit den Männern vom Kürnach-Trio steht er nämlich auf Kriegsfuß. Nach ihrem Auftritt letztes Jahr hatte er sich leichtsinnigerweise auf eine Wette eingelassen, wer von den Vieren die meisten Maßkrüge verkraften würde. Und natürlich haben sie ihn einfach unter den Tisch gesoffen – das vergisst er nicht so schnell. Er bleibt lieber in sicherer Distanz am Agenturgebäude, hört die Musik von Weitem und genießt seine Pfeife.



Alois kümmert sich seit Jahrzehnten um die Güterverladung. Aber so etwas hat er noch nie erlebt: Letzte Nacht müssen sie ihm wohl die Sackkarre geklaut haben – jedenfalls war sie heute Morgen verschwunden. Einfach weg! Soll er etwa Milchkannen, Holzkisten und Fässer selber schleppen? Das geht ja gar

VERWENDETE PRODUKTE VON NORDMODELL:

- Agenturgebäude Kötzing, Modell eines standardisierten Agenturgebäudes, LC-160-005
- Bahnhofsgaststätte Kürnach, Modell nach Originalvorbild des „Isny-Bähnles“, LC-160-208
- Biergarten in Fachwerkbauweise mit Dachrinnen, Fallrohren, Innenausstattung und Beleuchtung, LC-160-253
- Bahnsteigkanten aus Holzschwellen, LC-160-511
- Kilometersteine, LC-160-512
- Bohlenübergänge für Gleise, LC-160-514
- Kisten und Kasten, LC-160-630
- Milchkannen, 3D-160-441
- Holzbalken dunkel, LC-160-722
- Holzbänke, LC-087-209
- Marterl mit Bank, LC-160-415
- Baumbank, LC-160-412
- Figuren und Material zur Landschaftsgestaltung stammen von den Herstellern Noch, Preiser, Permo-Miniaturen, Silhouette u. a.

nicht. Nachdenklich steht er am Tor und versucht sich zu erinnern, wann er die Karre zum letzten Mal gesehen hat – vor oder nach dem feuchtföhlichen Besuch gestern Abend im Wirtshaus?



Dem Kürnach-Bauern stinkt's total. Während die anderen feiern und Blasmusik genießen, muss er wieder diese störrischen Viecher von der Weide in den Stall zurücktreiben. Wie immer zickt die schwarzbunte Luisa rum und will

sich keinen Meter bewegen. Jeden Tag dasselbe – da hilft wohl nur noch der Stock.



Und Maria, die Magd, denkt im Grunde dasselbe: Die einen feiern und lassen sich's gut gehen, und die anderen müssen schuften. „Ich stamme halt nicht aus einer reichen Bauernfamilie, sondern bin die Tochter eines einfachen Knechts“, sagt sie zu sich. „Wenn nur diese vollen Milchkannen nicht so schwer wären – ich muss mal Pause machen und mich abstützen.“



Möglichst genau den reizvollen Vorbildern nachempfunden sind der Bausatz zur Bahnhofsgaststätte und zum überdachten Biergarten.



Foto: Archiv Breulbeck

Das Bild der „Bahnhof-Restaurant Kürnach“ stammt wohl aus den ersten Jahren des Bahnbetriebs. Die Kleidung und die Kutsche am Güterschuppen deuten darauf hin.

er an seine liebe Frau, die leider schon gestorben ist. Auch wenn er kein besonders frommer Mann ist, fühlt er sich unter diesem Wegkreuz doch irgendwie wohl. So genießt er sein vorgerücktes Alter – aber in letzter Zeit nur noch mit Stock, wenn's außer Haus geht.



ihrem Neffen auf den Personenzug mit Güterbeförderung (PmG), der hoffentlich bald kommt. Der Kleine freut sich schon unendlich auf die Fahrt in die Stadt. Da gibt es so viel Spannendes zu sehen und die Tante kauft in Kempten bestimmt leckere Süßigkeiten für ihn. Die ist nicht so knauserig wie Mama.



So spielt das Leben eben: Während der Milchbauer mit seinem alten Gaul die vollen Kannen zum Lagerschuppen fährt, damit sie in die Stadt gebracht werden, wartet Tante Rosi mit



Opa Franz sitzt mal wieder an seinem Lieblingsplätzchen direkt neben dem Marterl, das im Lauf der Jahre alt und schief geworden ist – gerade so wie er auch. Wehmütig denkt



Der Sepp hat jetzt endlich rausgefunden, warum es – trotz seiner wohlschmeckenden Pfeife – so saumäßig stinkt. Er hat mal kurz um die Ecke geguckt und gesehen, dass sowohl Tür als auch Fenster vom Abort sperrangelweit offenstehen, und dass jemand zu allem Übel auch noch den hölzernen Deckel vom Plumpsklo offengelassen hat. Ja tut man denn sowas?

Trubel und Beschaulichkeit, Jugend und Alter, Feiern und Arbeiten – alles hat seinen Platz im Leben am Haltepunkt Kürnach. Bald wird das Konzert im Biergarten zu Ende gehen. Dann heißt es wieder: Auf Wiedersehn im nächsten Jahr!

Gerhard Brodbeck/abp

Haben Sie Lust auf Neues?

Einsendeschluss:
31. März 2025!

Ihre Chance!

Mit „Baden 1913“ und den Modulen aus den Niederlanden zeigten wir zwei eher ungewöhnliche Themen in diesem Heft. Sollten sie Ihnen trotzdem gefallen haben, sind hier die passenden Fahrzeuge.



Wunderschöne Epoche I: Die kleine preußische G3, die pr. P10 und die bayerische ES1 sind zu haben, dazu zum Beispiel ein fünfteiliger CIWL-Luxuszug oder drei Trichterwagen.

Zugegeben: Ich bin eigentlich ein Freund der Epoche IV (früher war es die III), und ich ergänze meine Sammlung, wenn es irgendwie geht, mit genau dazu passenden Fahrzeugen. Ein bisschen etwas aus manchem Nachbarland darf es auch sein, aber das Logo auf den Fahrzeugen sollte dann auch zum bevorzugten Zeitraum passen.

Doch dann entdeckte ich beispielsweise diese wunderschön gemachte „Baden“-Anlage aus der Epoche I und kann mich dem Reiz dieser „guten alten Zeit“ nicht entziehen, und erst recht nicht der Faszination der Loks und Wagengarnituren, die dazugehören.

Oder ich verreiste fotografisch in die Niederlande. Die dortigen Fahrzeuge mochte ich schon immer, wie auch das ganze Land. Die Nederlandse Spoorwegen wären sogar ein relativ eng begrenztes Sammelgebiet, aber ich kann widerstehen.

Die bunte Welt der niederländischen Eisenbahn: Triebzüge, Diesel- und E-Loks hauptsächlich aus der Epoche IV, außerdem Schnellzug- und Güterwagen warten auf neue Besitzer.



DIESE FRAGE MÜSSTEN SIE DOCH BEANTWORTEN KÖNNEN:

Wie viele Katzen machen sich über die Milch her, die aus dem leckgeschlagenen Tank des Lkw am Bahnübergang „Katzenheide“ strömt?

Aber vielleicht sehen Sie das anders und möchten Ihre Sammlung nach der Lektüre dieses Heftes erweitern, vielleicht gar eine Epoche-I-Anlage oder ein Niederlande-Diorama bauen. Dann hätten wir einige passende Fahrzeuge für Sie!

Die Antwort auf unsere Frage senden Sie bitte an gewinnspiel@nbahnmagazin.de. Oder Sie schicken eine Postkarte an Redaktion NBM, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Einsendeschluss ist der 31. März 2025. Ich wünsche Ihnen viel Glück! *abp*



IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 3

Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)

Editorial Director: Michael Hofbauer

Redaktion: Andreas Bauer-Portner

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Richard Beier, Rainer Böhm, Gerhard Brodbeck, Arjan Doeleman, Sven Domres, Roman Ott, Michael Rangol, Andreas Schmid, Michael Schramm, Rüdiger Stiller, Frank Schütz

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2024, GeraMond Media GmbH, ISSN 0937-7220
ISBN 978-3-98702-178-7

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ N-BAHN MAGAZIN ABO-SERVICE,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-20.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ service@verlagshaus24.com

🌐 www.nbahnmagazin.de

Preise: Einzelheft 9,95 € (D), 10,95 € (A), 19,80 sFr (CH), 11,50 € (B, NL, Lux), (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten)

Abo bestellen unter www.nbahnmagazin.de/abo
Jahres-Abopreis (7 Hefte) 52,50 €

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ N-BAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80797 München

☎ +49 (0)89/13 06 99 724

✉ redaktion@nbahnmagazin.de

🌐 www.nbahnmagazin.de

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

ANZEIGEN

✉ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024



UNITRACK

Das ideale Gleissystem für die Spur N



**Jetzt bei Ihrem
Fachhändler lieferbar!**

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

www.unitrack-kato.com/wheretogot

KATO Europe A/S

Rebslagervej 6, 5471 Sønderød, Denmark



Seit der Markteinführung 2014 wurden mehr als 130 DE 18 Lokomotiven verkauft, die heute zuverlässig ihren Dienst, sowohl im Rangier- als auch im Streckenbetrieb leisten. Bei Geschwindigkeiten zwischen 17 und 120 km/h bietet die DE



H32101 DIESELLOK VOSSLOH DE18 RHC, EP.VI, KÖLN
H32101S SOUND

18 kontinuierlich eine Leistung von 1.800 kW, was sie zur aktuell leistungsstärksten Mittelführerhauslokomotive auf dem europäischen Markt macht. Grenzüberschreitend verkehren Varianten mit Mehrländerausstattung, wobei die DE 18 derzeit mit vier nationalen Zugsicherungssystemen und ETCS in verschiedenen Ausbaustufen ausgerüstet werden kann. So sind die Loks sowohl bei deutschen Bahnunternehmen wie z.B. Rheincargo und Railadventure und Werkbahnen wie z.B. BASF als auch bei ausländischen Betreibern wie CFL, Europorte und der SNCF anzutreffen. Nach der Realisierung der Vossloh G1000 BB sowie der G1700 BB folgt nun die aktuellste Diesellok DE 18 als Modell für die Spur N. Jedem Modell liegt eine Figur eines Rangierlokführers mit Fernsteuerung bei.



Die Figur wurde exklusiv von der Fa. NOCH für uns neu modelliert und gefertigt.

Technische Daten der DE 18:

Leistung: 1.800 kW (ca. 2.450 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
Achsanordnung: B'B'
Länge: ca. 17 Meter
Gewicht: ca. 80 Tonnen
Motor: 12-Zylinder-Dieselmotor



H32102 DIESELLOK VOSSLOH DE18 DB CARGO, EP.VI
H32102S SOUND



H32103 DIESELLOK VOSSLOH DE18 DB CARGO, EP.VI
H32103S SOUND



H32104 DIESELLOK VOSSLOH DE18 DB CARGO, EP.VI
H32104S SOUND



**IMMER AKTUELL BLEIBEN
MIT UNSEREN BELIEBTEN
4-SEASONS-NEWS!**



MINIS
Maßstab 1:160

MOBILBAGGER FUCHS F 301

Fuchs ist eine Marke, die besonders für ihre hydraulischen Bagger und Umschlagmaschinen bekannt ist. Das Unternehmen Fuchs (heute Teil der Terex Corporation) hat sich auf Maschinen spezialisiert, die für Materialumschlag, insbesondere

in Bereichen wie Schrottverarbeitung, Holzumschlag und Hafenlogistik, eingesetzt werden. Es gibt zwei Hauptmaschinentypen von Fuchs: Fuchs Bagger und Fuchs Kran, wobei beide hauptsächlich für Umschlagaufgaben ausgelegt sind.



LC4703 FUCHS F 301 BAGGER, GITTERMAST M. SCHAUFEL, ORANGE/ROT



LC4701 FUCHS F 301 BAGGER, GITTERMAST M. SCHAUFEL, BLAU/ROT



LC4702 FUCHS F 301 BAGGER M. SCHAUFEL, BLAU/ROT



LC4704 FUCHS F 301 BAGGER DBP FERNMELDE-TECHNIK



LC4705 FUCHS F 301 BAGGER RUHRKOHLE

AKTUELLE LEMKE-PROSPEKTE ERHALTEN SIE DIREKT ÜBER UNS ODER IHREN FACHHÄNDLER ODER PER DOWNLOAD AUF UNSERER WEBSEITE...

WOLFGANG LEMKE GMBH · SCHALLBRUCH 34A · D-42781 HAAN
TELEFON +49 2129 93690 · TELEFAX +49 2129 52218
INFO@LEMKECOLLECTION.DE · **WWW.LEMKECOLLECTION.DE**