

NBAHN MAGAZIN

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

Anlagen-Optimierung



So werden
Landschaften
und Strecken
realistischer

PLUS Zugbildungs-Grafiken zum Ausklappen



DB-Episode der 1970er: Das war die Zugattung DC



Schritt für Schritt zum faszinierenden Diorama

Alpenbahn als Wandmotiv

Realistische Tunnelportale, Felslandschaften
und Brückenelemente mit einfachen Mitteln

Selbstbau: Trafohäuschen,
Strom- und Telegrafmasten

Profi-Tipps: Wie man Lok-
motoren effektiv reinigt und
Kollektorfeuer verhindert

Neuheiten: Viele Güterwagen-
Varianten jetzt im Handel

Toskana-Traum



Segmentanlage mit
Kopfbahnhof: Italienische
Idylle zum Genießen

Auf unserer Internetseite finden Sie die aktuellsten Neuheiten + Sondermodelle, lange gesuchte Auslaufmodelle sowie Sonderpreisaktionen + alles an Zubehör für Ihre N-Modelle. Bestellen Sie bequem von Zuhause aus und nutzen Sie unseren Versandservice oder besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft.

Trix Neuheiten Auszug



16260	E-Lok BR 110 469-4 Elefantexpress TRI	313,99
15103	Containertrw. 2x Tankcontainer Den Hartogh AAE	51,29
15145	Containertragwagen COOP (Apfel) SBB-Cargo	51,29
16239	Diesellok BR 232 357-4 altrot Ep.5 DBAG DCC-Sound	269,99
16249	Zweikraftlokt Vectron BR 249 002 DB-Cargo DCC-Sound	304,99
16268	E-Lok BR 110 318-3 Klatte Lüfter DB DCC-Sound	295,99



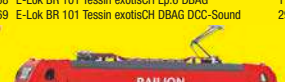
16299	Diesell. BR 291 Amazing Amelie RP GmbH DCC-Sound	322,99
16852	E-Lok BR 155 232-2 vkrot Epoche 6 DBAG DCC-Sound	403,99
16823	Diesellok BR 218 425-7 DBAG DCC-Sound	286,99
16826	Diesellok BR 218 117-0 City-Bahn NeSa	286,99
16884	E-Lok Rh Re 420 Epoche 6 BLS DCC-Sound	304,99
16890	Dampflok BR 89 853 DB DCC-Sound	349,99
18100	Ged. Güterwagen Gmms 40 Epoche 3 DB	21,59
18258	Personenwagenset 2x RE7 FreizeilExpress Ep.6 DBAG	106,99
18277	Set Nahverkehr 3-teilig Epoche 3 DR	115,99
18434	Containertragwagen Sgnss Ep.6 GATX Rail Austria	51,29
18560	Containertrw. 1x Container Evergreen RRL	51,29
18953	Selbstentladewagen Odtu Koksladung Ep.4 DR	38,69
18971	Kesselwagen 2-achs. KVG DBAG	29,69
18991	SmileyWorld Wagen 2025	42,29

Trix Sonderpreise

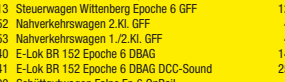


16087	E-L. BR 101 Design+Bahn, DBAG DCC-Sound	369,00 229,99
18715	TEE-Zugset mit Salonwagen, 3tg. DB	199,00 129,99
18902-01	Ged. Güterwagen Expresszug DR 1. Betriebsnr.	39,67 24,98
18902-02	Ged. Güterwagen Expresszug DR 2. Betriebsnr.	39,67 24,98
18902-03	Ged. Güterwagen Expresszug DR 3. Betriebsnr.	39,67 24,98

Piko Neuheiten Auszug

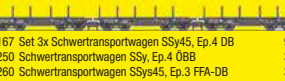


40568	E-Lok BR 101 Tassin exotisCH Ep.6 DBAG	179,99
40569	E-Lok BR 101 Tassin exotisCH DBAG DCC-Sound	296,99



40589	E-Lok BR 185 Epoche 6 Railion	161,99
40590	E-Lok BR 185 Epoche 6 RailionDCC-Sound	277,99
40591	E-Lok BR 185 Epoche 6 Alpha Trains	161,99
40592	E-Lok BR 185 Epoche 6 Alpha TrainsDCC-Sound	277,99
40613	Steuervagen Wittenberg Epoche 6 GFF	122,39
40652	Nahverkehrswagen 2 Kl. GFF	45,89
40653	Nahverkehrswagen 1/2 Kl. GFF	45,89
40840	E-Lok BR 152 Epoche 6 DBAG	143,99
40841	E-Lok BR 152 Epoche 6 DBAG DCC-Sound	251,99
40900	Schüttgutwagen Falns Ep.6 OnRail	48,59
40901	Schüttgutwagen Falns Ep.6 blau VTG	53,39

Liliput Neuheiten Auszug



260167	Set 3x Schwertransportwagen SSy45, Ep.4 DB	98,95
265250	Schwertransportwagen SSy, Ep.4 DB	33,25
265260	Schwertransportwagen SSy45, Ep.3 FFA-DB	33,25
260169	Set 3x Schwertransportwagen SSy45, Ep.2 DRG	98,95
265246	Schwertransportwagen SSy, Ep.3 DB	33,25
260175	Set 3x Schwertransportwagen Rlimps + Kessel beladen, Ep.4 DB 103,95	
265245	Schwertransportwagen Rlimps + Kessel beladen, Ep.3 USATC	35,95
260181	Set 3x Schwertransportwagen Rlimps, Ep.4 DR	98,95



265265	Dienstgutwagen, DBAG	33,25
265900	Selbstentladewagen GLENCORE, Loko-Trans ZSSK	49,50
265901	Selbstentladew. Burgl EURO TREIN, Loko-Trans ZSSK	49,50
265902	Selbstentladewagen, NPE Wagon Car NS	49,50
265903	Selbstentladewagen Loko-Trans CD	49,50
260220	2x Selbstentladewagen braun BDZ	97,95
260221	2x Selbstentladewagen blau Wagon Car ZSSK	97,95

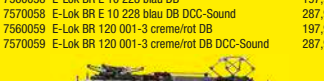


260222	2x Selbstentladewagen grün Rail4Chem ZSSK	97,95
260223	2x Selbstentladewagen rot/rotbraun BDZ	97,95
260224	2x Selbstentladewagen GRAUWAG, Wagon Car NS	97,95
260229	2x Selbstentladewagen grau NACCIO Naccorail/D	97,95

Fleischmann Neuheiten auszug



6260065	Set Nightlight 7-teilig 08B	629,90
6270063	Set Nightlight 7-teilig 08B DCC+ Innenbeleuchtung	764,90
7560039	E-Lok BR 1116 195-9 Nightlight 08B	229,40
7570033	E-Lok BR 1116 195-9 Nightlight 08B DCC-Sound	319,40
7160017	Dampflok BR 055 635-7 DB	211,40
7170017	Dampflok BR 055 635-7 DB DCC	269,90



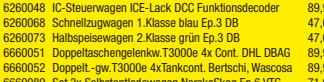
714502	Dampflok BR 01 220 DB	304,90
714572	Dampflok BR 01 220 DB DCC-Sound	395,90
7560058	E-Lok BR E 10 228 blau DB	197,90
7570058	E-Lok BR E 10 228 blau DB DCC-Sound	287,90
7560059	E-Lok BR 120 001-3 creme/rot DB	197,90
7570059	E-Lok BR 120 001-3 creme/rot DB DCC-Sound	287,90



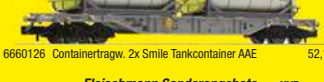
7560033	E-Lok BR 139 558-1 RailAdventure	197,90
7570033	E-Lok BR 139 558-1 RailAdventure DCC-Sound	287,90



7560034	E-Lok BR 103 233-3 vkrot Roco-Design DB	215,90
7570034	E-Lok BR 103 233-3 vkrot DB DCC-Sound	305,90
7560038	E-Lok Rh 1110 grün Epoche 4 DB	215,90
7570038	E-Lok Rh 1110 grün Epoche 4 DB DCC-Sound	305,90



7560049	E-Lok Doppeltraktion Re 10/10 rot SBB	467,90
7570049	E-Lok Doppeltraktion Re 10/10 rot SBB DCC-Sound	647,90
7760005	Schienebus VT 95 + Belwagen Epoche 3 DB	188,90
7770005	Schienebus VT 95 + Belwagen DB DCC-Sound	314,90
7370021	Beihack Schneeschleuder braun SBB	404,90
7360029	Diesell. 761 102-3 Vergangeh. bis Zukunft MetTrans	188,90
7370029	Diesellok 761 102-3 MetTrans DCC-Sound	278,90
6260024	Set 1 R 2471 Heidelberg-Konstanz 3-teilig DBAG	129,90
6260025	Set 2 R 2471 Heidelberg-Konstanz 2-teilig DBAG	87,20
6260048	IC-Steuervagen ICE-Lock DCC Funktionsdecoder	89,90
6260068	Schnellzugwagen 1.Klasse blau Ep.3 DB	47,60
6260073	Halbseilwagen 2.Klasse grün Ep.3 DB	47,60
6660051	Doppeltaschengelenkw. T3000e 4x Cont. DHL DBAG	89,90
6660052	Doppel- gw. T3000e 4x Kantent. Bertschi, Wascosa	89,90
6660089	Set 3x Selbstentladewagen NorstokSog Ep.6 VTG	71,90
6660100	Runnenwagen 4-achs mit Drahtrollen Ep.6 Renfe	51,20
6660106	Behältertragwagen - Doppelleinheit Ep.3 DB	62,90
6660118	Doppeltaschengew. T2000 2x Aufl. HofmanWascosa	89,90



6660126	Containertragw. 2x Smile Tankcontainer AAE	52,10
---------	--	-------

Fleischmann Sonderangebote



831514	Set 3x Kesselwagen Gbs, Ep.4, DB	59,90 34,98
841402	Set 2x Kesselwagen, Ep.4 DB	64,90 44,98
826212	Set 2x Kühlwagen, Ep.4 DB	69,90 49,98
825059	Taschenwagen T3 + ONE Container AAE	57,90 37,98
825060	Taschenwagen T3 + FERCAM Auflieger AAE	57,90 37,98
838321	Schiebewandwagen Skandiatransport, SJ	49,90 31,98

Diesellok Class 77 + Class 66

10833	Diesellok Class 77 DB-Cargo	152,90
108335	Diesellok Class 77 DB-CargoDCC-Sound	Preis folgt
10834	Diesellok Class 77 Freightliner	152,90
108345	Diesellok Class 77 FreightlinerDCC-Sound	Preis folgt
10835	Diesellok Class 66 DB-Cargo Climate Hero	152,90
108355	Diesellok Cl. 66 DB-Cargo Climate HeroDCC-Sound	Preis folgt
10836	Diesellok Class 66 RRF	152,90
108365	Diesellok Class 66 RRF DCC-Sound	Preis folgt



10837	Diesellok Class 66 RHC, RheinCargo	152,90
108375	Diesellok Class 66 RHC, RheinCargo DCC-Sound	Preis folgt
10838	Diesellok Class 66 Lineas	152,90
108385	Diesellok Class 66 LineasDCC-Sound	Preis folgt

Hobbytrain Neuheiten Auszug



32301	Unimog U423, Zweifelh. Fahrzeug, neutral gelb DCC	174,90
32302	Unimog U423, Zweifelh. Fahrzeug, SERSA DCC	174,90
32303	Unimog U423, Zweifelh. Fahrzeug, Feuerwehr DCC	174,90
28405	E-Lok RE 4/4 10104, rot Ep.4, SBB	169,90
284055	E-Lok RE 4/4 10104, rot Ep.4, SBB DCC-Sound	274,40



28407	E-Lok RE 446, 25 J. Voralpen Express, Ep.6 SOB	179,90
284075	E-Lok 25 J. Voralpen Express, Ep.6 SOB DCC-Sound	283,40
28408	E-Lok RE 446 Ein Hauch Fernweh, Ep.6 SOB	179,90
284085	E-Lok Ein Hauch Fernweh, Ep.6 SOB DCC-Sound	283,40



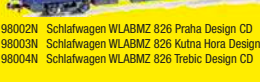
3029	E-Lok RE 4/4 11142 grün Ep.5 SBB	159,90
3030	E-Lok RE 420 505 grün Ep.5 BLS	159,90
3031	E-Lok RE 4/4 11142 grün Ep.5 SBB	159,90
23201	Containerwagen, 2x20 ft DB/TFG weiss, Ep. 4, DB	49,80
23203	Containerwagen, 2x20 ft R + P, Ep. 6, DBAG	49,80
23274	3x Zementsilowagen UACS HOLCIM, Ep. 6 (CH)	104,30
23493	3x Zementsilowagen HOLCIM, Panoramatopos Ep. 6 (CH)	104,30
23494	Zementsilowagen UACS SERSA, Ep. 6 (CH)	35,90
3125	Zweikraftlokt BR 248 Vectron Dual Mode FLEX	164,90
31255	Zweikraftlokt BR 248 Vectron FLEX DCC-Sound	254,90



3126	Zweikraftlokt BR 248 Vectron Dual Mode IC/DBAG	164,90
31265	Zweikraftlokt BR 248 Vectron IC/DBAG DCC-Sound	254,90
29271	E-Lok BR 189 Ep. 6 DB-Cargo	159,90
292715	E-Lok BR 189 Ep. 6 DB-Cargo DCC-Sound	249,90
29274	E-Lok BR 189 Ep. 6 BEACONRAIL, DCC-Sound	254,90
292745	E-Lok BR 189 Ep. 6 BEACONRAIL, DCC-Sound	254,90
24669	Schiebewandwagen Graffiti (7) Zukunft ist Luxus SBB	41,30

LS-Models Neuheiten

88098N	2x Liegewagen BVCMC Snäitrag	143,90
97001N	Set 2x Schlafwagen WLBMZ + WLBMZ, ÖBB	149,90



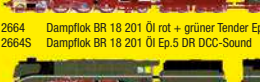
98002N	Schlafwagen WLBMZ 826 Praha Design CD	71,90
98003N	Schlafwagen WLBMZ 826 Kufna Hora Design CD	71,90
98004N	Schlafwagen WLBMZ 826 Trebic Design CD	71,90

Hobbytrain Sonderangebote

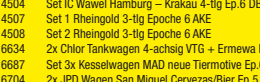
23944	Steuervagen Autoverladung Bt Ep.5 b/cr BLS	129,90 74,98
23946	Steuervagen Autoverladung BDT Ep.6 BLS	129,90 74,98
23440	Set 2x Schiebew. gealtert Ep.5/6 SBB-Cargo	86,90 49,98
23441	Schiebewandwagen Ep.5 SBB-Cargo	42,90 24,98
23442	Set 2x Schiebew. Kronenburg + silb. SNCF	86,90 49,98
24832	Set 2x Kesselwagen ESSO, Ep.4, DB	69,90 39,98
24833	Set 2x Kesselwagen ARAL, Ep.4, DB	69,90 39,98
24834	Set 2x Kesselwagen Danzas, Ep.4, DB	69,90 39,98

Arnold Neuheiten-Auszug

2657	Diesellok BR 234 304-4 minigrün Epoche 5 DBAG	166,40
26575	Diesellok BR 234 304-4 minigrün DBAG DCC-Sound	274,40
2663	Dampflok BR 18 201 Kohle grün Epoche 3 DR	233,90
26635	Dampflok BR 18 201 Kohle grün DR DCC-Sound	341,90



2664	Dampflok BR 18 201 Öl rot + grüner Tender Ep.5 DR	274,40
26645	Dampflok BR 18 201 Öl Ep.5 DR DCC-Sound	382,40



2665	Dampflok BR 02 0201-0 Öl chromgrün Ep.5 DR	274,40
26655	Dampflok BR 02 0201-0 Öl Ep.5 DR DCC-Sound	382,40
2644	E-Lok Rh. 645 castano/isabella 2.te Bauseier Ep.4/5 FS	193,40
26445	E-Lok Rh. 645 castano/isabella Ep.4/5 FS DCC-Sound	301,40
4387	Set TEE Rembrandt 3-teilig Ep.4 DB	133,10
4387	Set IC Wavel Hamburg - Krakau 4-tlg Ep.6 DB	175,40
4507	Set 1 Rheingold 3-tlg Epoche 6 AKE	133,10
4508	Set 2 Rheingold 3-tlg Epoche 6 AKE	133,10
6634	2x Chlor Tankwagen 4-achsigt VTG + Ermewa Ep.6	64,70
6667	Set 3x Kesselwagen MAD neue Tiermotive Ep.6 D-BAS	88,90
6704	2x IPO Wagen San Miguel Gonzalez-Bier Ep.5 Renfe	58,40
6708	Getreidesilowagen TUCHER hellblau Ep.5/6	32,30
6678	Ged. Güterwagen G4 Jouet Trains Ep.4 SNCF	32,30
6683	2x Ged. Güterwagen K4 APROZ Ep.3 SBB	63,80

PECO Gleissystem Code 55 + Code 80

Zu sensationellen Aktionspreisen bei
www.modellbahn-kramm.com

SL300	Neusilber-Flexgleis mit Holzschwellen Länge 914 mm, Code 80 Profilhöhe 2,03 mm	7,30 NUR 5,89
SL300F	Neusilber-Flexgleis mit Holzschwellen, Länge 914 mm, Code 55 Profilhöhe 1,39 mm	8,10 NUR 6,49

Jägerndorfer Neuheiten

60400	Airport Train Cat. Lok 1014 + DoStowagen, ÖBB	369,95
60402	Airport Train Cat. ÖBB DCC-Sound	474,90
65050	E-Lok 1014.016 Ep.6 ZTT Zeller Transporttechnik	199,40
65052	E-Lok 1014.016 Ep.6 ZTT DCC-Sound	313,40



65060	E-Lok 1014.017 Ep.6 ÖBB	199,40
65062	E-Lok 1014.017 Ep.6 ÖBB DCC-Sound	313,40

Brawa Neuheiten Auszug

63118	E-Lok BR E 44 100 DB	206,90
63119	E-Lok BR E 44 100 DB DCC-Sound	296,90



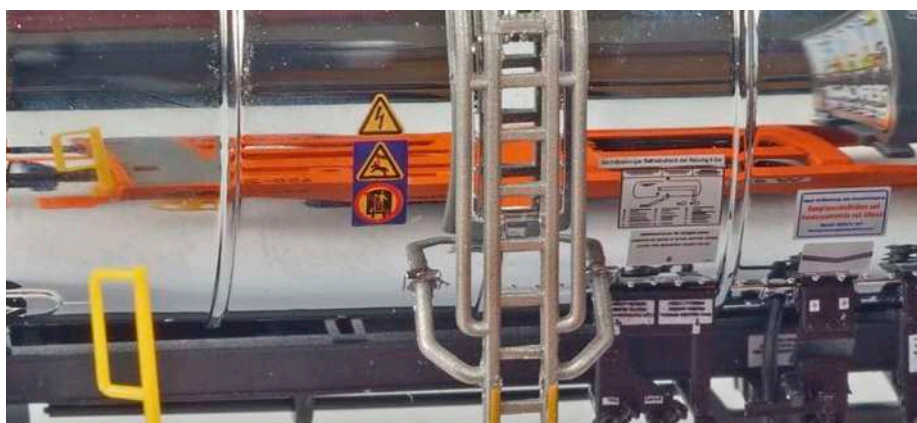
Modellbahn im Spiegelbild

Mit Spiegeltricks die Modellbahn größer oder dupliziert erscheinen zu lassen, ist eine längst verbreitete Praxis. Das *N-Bahn Magazin* berichtete schon mehrfach über die Verwendung von Glasspiegeln oder reflektierenden Folien mit verblüffenden Wirkungen beim Betrachten.

Dank perfekt verchromter Kesselwagen trifft man auf Modellgleisen inzwischen kleine durch das Gelände fahrende Spiegel(züge) an. Wegen ihrer Kesselwölbungen ist die Objektwiedergabe verzerrt, aber entdecken kann man doch das eine oder andere Detail bei Zügen, Bahnanlagen und Geländen, bisweilen aus ungewohnten Blickwinkeln.

Im übertragenen Sinne sind die Modellbahnanlagen selbst gewissermaßen ein Spiegelbild der Interessen und Intentionen ihrer Erbauer. Eine Triebkraft ist das Bemühen, aus dem vorhandenen Platz das Maximale für die Ausgestaltung der eigenen Kreativität herauszuholen. Es liegt in der Natur des Modellbahnhobbys, das dies sehr unterschiedlich ausfällt.

Unser großer Anlagenbericht beschäftigt sich erneut mit der Renovierung einer Anlage, die seit über 40 Jahren zum beständigen Begleiter ihres Erbauers geworden ist. Nun entwickelt man sich über eine derart lange Zeit, lernt neue Baumaterialien, Zubehördetails und Techniken kennen. Die Betriebserfahrungen führen zu veränderten Verkehrskonzepten auf den 9-mm-Gleisen und Wünschen hin zu mehr realistischem Landschaftsbau und Zugverkehr. Diese Anlagenkarriere wurde nicht durch einen Total-



Dieser stark vergrößerte Blick auf einen verchromten Kesselwagen zeigt dem Betrachter nicht nur die aufwendige Detaillierung und Beschriftung im Maßstab 1:160, sondern brachte quasi als Zufallsfund auch das verzerrte Spiegelbild eines davorstehenden Taschenwagens mit LKW-Sattelaufleger vor Augen

abriss beendet, sondern ist ein Beispiel für die schrittweise Weiterentwicklung von Modellbahner und seiner Modellbahn in überschaubaren Etappen auf dem vorgegebenen Bauterrain.

Weiteres stellen wir in dieser Ausgabe ein schmales Brückenelement vor. Sein Erbauer genießt ebenfalls seit Jahrzehnten seine bis an die räumlichen Grenzen gewachsene Zimmeranlage. Der Ausweg, nicht untätig werden zu müssen, ist der Bau kleinerer Streckenelemente, in diesen Fall einer Reihe von Brückenvarianten.

Da der Boden durch die Hauptanlage belegt ist, wird nun eine Wandfläche für die Ausübung des Hobbys nach oben genutzt, die Segmente hängen als Vitrinen an der Wand mit der Opti-

on, sie vielleicht eines Tages auch in oder an einer Anlage aktivieren zu können.

Reisen bildet nicht nur, sondern stimuliert auch die Modellbahnfantasie. Mit der L-förmigen Segmentanlage Castelsolero hat der Erbauer ein authentisches Stück Italien in sein Heim verbracht. Ihre mobile Konstruktion erlaubt es sogar, ihre eingefangene Atmosphäre mit gleich Gesinnten auf Messen zu teilen.“

Populäre D-Züge können für Besitzer kleinerer Anlagen mangels hinreichender Gleislängen ein Reizthema sein. Für die DB-Epoche IV gibt es allerdings einen Ausweg. Unsere Zugbildung beschäftigt sich diesmal mit den kurzlebigen DC-Zügen in den 1970er-Jahren. *Gunnar Selbmann*



Nicht verpassen!

Abstimmung & Ausstellung
Dioramen-Wettbewerb



19. - 22. Juni 2025

Insel Frauenchiemsee



**Die Welt
der kleinen
Bahnen**

Alle Informationen auf:
Die-Welt-der-kleinen-Bahnen.de

Veranstalter:
Wolfgang Besenhardt / N-tram / 83256 Frauenchiemsee 45

**Das Spur-N
Event 2025**



**Kleinode der Modellbau-Kunst
und ausgewählte Hersteller!**

Entdecken Sie meisterhaftes
im schönsten Maßstab: 1:160!



36

*Brückenschlag zwischen zwei Tunneln:
ein Alpenbahnsegment als Wandvitrine
mit späterer Anlagenbetriebsoption*

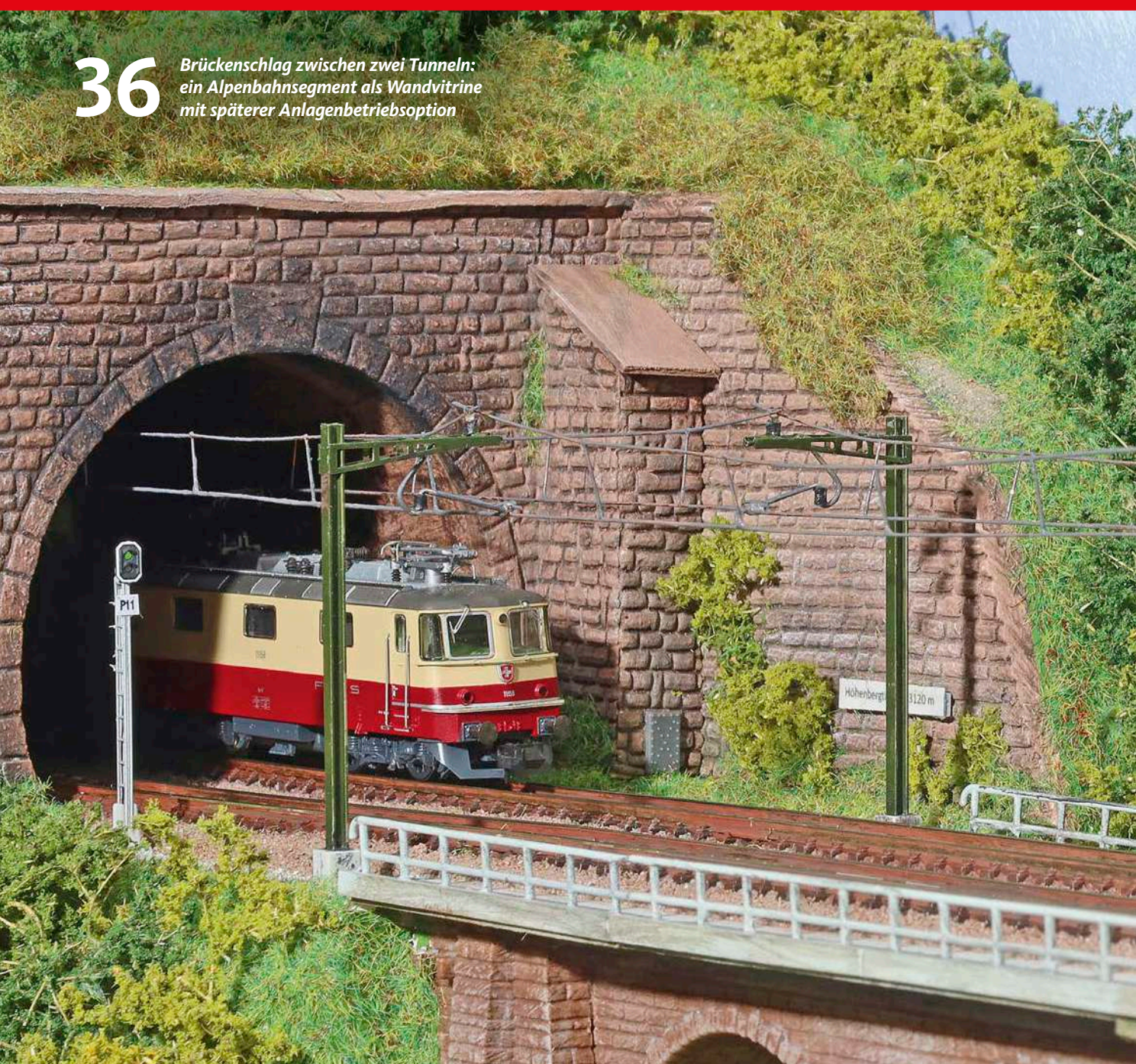


Foto: S. Trummert

Aktuell

6 Neuheiten im Überblick
Neue Modelle für den Handel

74 Die Welt der kleinen Bahnen
Vorschau auf die 4. Spur-N-Messe auf Frauenchiemsee 2025

Anlagen

20 Immer wieder anders
Mehr Landschaft statt Gleise: Optimierung einer Anlage

32 Zahnstocher + Garn
Selbstbau von Strom-/Telegrafmasten mit Trafohäuschen

36 Alpine Resteverwertung
Ein Brückendiorama mit schweizerischer Betriebsatmosphäre der Epoche IV

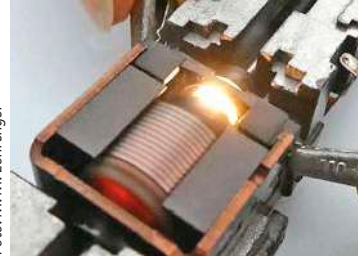
58 Castelsolero
Toskana im Eck: L-förmige Segmentanlage mit Kopfbahnhof der FS

78 Sicher versenden – Spur-N-Momente Dioramen
Fixierung und Polsterung des Dioramenkastens im Karton

80 In der Stadt und über Land
Modelle von Kutschen und Fuhrwerken für Anlagenbauer und Sammler



Foto: M. M. Lohrengel



72 Motorfeind Plasmafeuer:
effektive Reinigung mit
Waschbenzin für sicheren Betrieb

32 Zahnstocher + Nähgarn:
der Selbstbau von Freilei-
tungsanlagen für fast umsonst

20 Fahrradweg statt
Bahntrasse: Gleisrück-
bau für mehr Landschaftsge-
staltung einer Zimmanlage

Foto: R. Holtbrügger



Foto: L. Koallick



Foto: H. Radulescu



Foto: M. Lindner

58 Toskana-Traum in der Zimmerecke: ein FS-
Kopfbahnhof zum Pendeln und Rangieren



Foto: H. Radulescu

80 Szenen aus Vergangenheit und Gegenwart: das Modell-
angebot von Kutschen, Droschken und Fuhrwerken

46 Ideal auch für kleinere Bahnhöfe: originelle DC-Zugbil-
dungen der DB mit VT, ET, Dampf-, Diesel- und E-Loks

Fahrzeuge

46 Kurze D-Züge dreimal täglich
DC-Zugbildungen der Bundesbahn
in Modell 1973-1978

Technik

34 Mehr Dynamik für die Spirale
Glockenanker-Motor, neue Zahnräder, LED-
Beleuchtung und Digitalisierung der DB 240

72 Waschbenzin gegen Kollektorfeuer
Optimale Motorreinigung und -ölung
verhindert eine Plasmabildung

Service

44 Kleinanzeigen/
N-Bahn-Börse

86 Vorschau,
Impressum

**Transportable
Ferienräume:
Warum Brücke
und Kopfbahn-
hof so gebaut
sind, können Sie
ab den Seiten 36
bzw. 58 lesen**

Fotos: M. Lindner,
L. Koallick, H. Radulescu
u. S. Trummert



■ Neue Modelle für den Handel

Neuheiten im Überblick

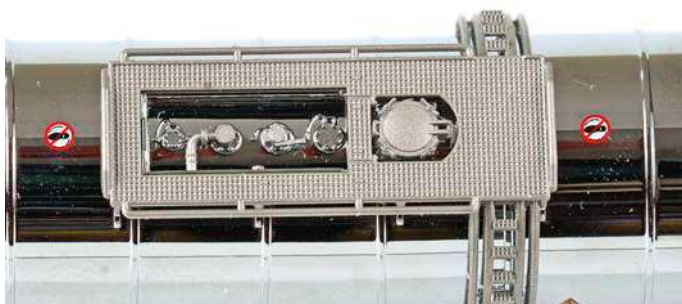
Neue Modelle von Piko: Knickkesselwagen Zacens • Fleischmann: T5 Taschenwagen • Kato USA: Amtrak Pacific Surfliner • Eichhorn Modellbau: Beschwerungsplane für Hobbytrain-Robel • Noch: Asphalt-Baumaterial • Lemke Collection: Lokschuppen und Polizeidrohe • Tomytec: Scania R 500



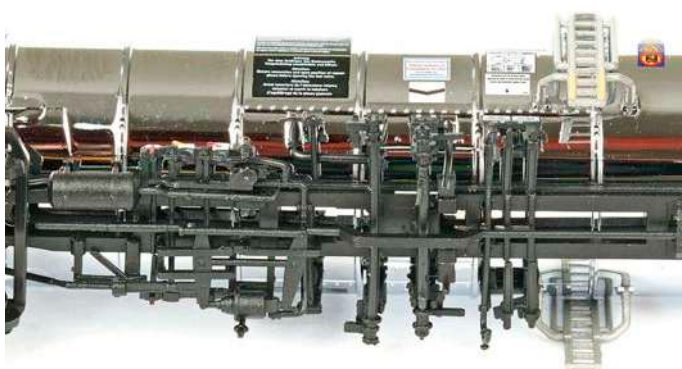
Piko: Hochglänzend verchromt und schwierig zu fotografieren ist der VTG Zacens Knickkesselwagen



Piko: Die Stirnseite des Zacens mit der aufgesteckten Rangiererbühne und ihr Spiegelbild



Piko: Zacens mit aufwendigen Plattform- und Kesselarmaturen



Piko: Nicht gespart hat man beim Zacens an den Nachbildungen der Bremsanlage, Rohrleitungen und Kesselanschlüsse

■ Piko Kesselwagen Zacens

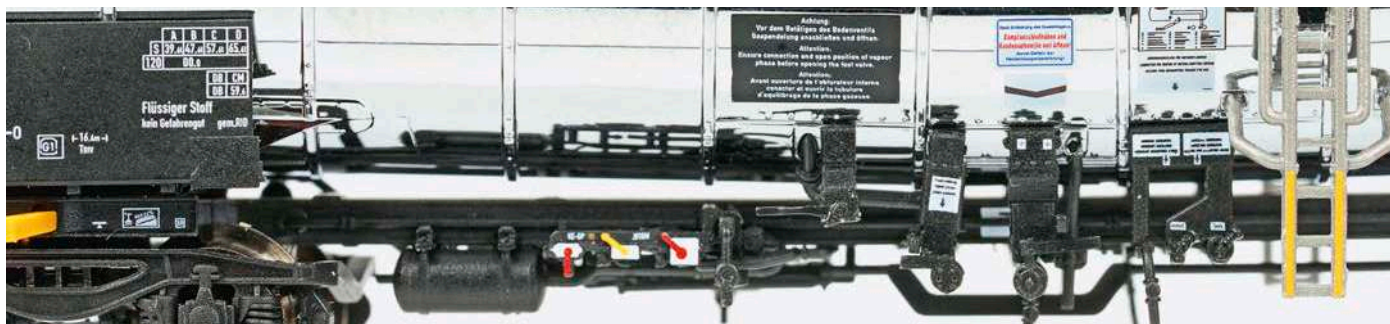
Eine Neuheit von 2025 ist der vierachsige Knickkesselwagen Zacens der VTG aus der Epoche VI (Art.-Nr. 40720, 55,00 €), der sogar unmittelbar ausgeliefert wurde. Es handelt sich um ein Fahrzeug für flüssige Stoffe, die kein Gefahrgut sind.

Dass man Güterwagen mit dem gleichen sorgfältigen Detailaufwand wie einen Personenwagen konstruieren und bauen kann (wenn nicht sogar sollte), beweist die eingehendere Betrachtung des Piko-Modells.

Die „Farbgebung“ stellt hier eine besondere Herausforderung dar, denn das Vorbild glänzt metallisch im Neuzustand wie das normgerechte lange Abluftrohr der nächsten Pizzeria. Piko liefert daher einen rundum perfekt verchromten spiegelblanken Kessel, der etwaige Fingerabdrücke sichtbar macht.

Seine Detaillierung mit Plattform, Leitern und Armaturen ist umfassend. Wenn man das Modell von unten betrachtet, erwarten einen ein sehr schmaler durchbrochener Langträgerrahmen, viele angesetzte Details der Bremsanlage und der Befüllungs- und Entleerungseinrichtungen. Die dezent untergebrachten Kurzkupplungskinematen mit Schraubenfedern zwischen den Rahmenseiten haben NEM-Kopfaufnahmen. Der 24 g schwere Wagen verhält sich leichtlaufend. Es lohnt sich des Weiteren, die Beschreibung des Modells mit Lupe, Smartphone oder gar Makroobjektiv intensiv zu studieren. Man erfährt so manches über die korrekte Bedienung des Vorbildes. GS

Piko: Die penibel wiedergegebene Gebrauchsanweisung des Zacens wird erst unter der Lupe so richtig offensichtlich



Fleischmann: T5/Sdgnss Taschenwagen

Die Auswahl an Taschenwagenmodellen nimmt allmählich zu und damit auch die Vielfalt der Modellzüge. Eine 2024er-Neuentwicklung von Fleischmann ist der vierachsige Taschen/Containerwagen der Bauart T5/Sdgnss aus der Epoche V/VI.

Ausgeliefert wurde die orangefarbene Wascosa-Variante aus der Schweiz mit Revisionsdatum von 2015 und einem Sattelaufleger von FERCAM (Art.-Nr. 6660040, 57,90 €). Der Sdgnss wiegt 19 und beladen 28 g. Der Rahmen besteht aus Metallguss und weist vorbildgerechte Durchbrüche am Boden auf. Die Kurzkupplungskinematiken

sind dennoch recht gut versteckt untergebracht. Die Puffer, Tritte, Handräder und Rangierergriffe aus eingefärbtem Kunststoff sind angesteckt. Die Sattelfläche für den LKW-Aufleger kann gegen ein alternatives beiliegendes Teil ausgetauscht werden. Am Drehgestell sind Teile der Bremsanlage nachgebildet. Der Rahmen ist sauber deckend lackiert und weist

eine lupenreine Beschriftung auf, sogar auf der Oberseite. Die seitlichen Zurrhaken sind in Gelb abgesetzt. Ausgeliefert wurde auch eine graue Version der Hupac mit einem Schöni-Sattelaufleger (Art.-Nr. 6660038). Die gut detaillierten und bunt bedruckten LKW-Sattelanhänger stammen aus den Formen des alten Roco-Sortiments.

GS

Wascosa-Wagen mit FERCAM-Aufleger



Fotos (4): G. Selbmann

Drehstell mit teilweiser Bremsanlagen-Nachbildung

Der Rahmen weist vorbildgemäß Durchbrüche auf

LKW-Rückseite mit Kinderzeichnungen



Foto: Dries Reubens



Hupac/Schöni-Variante

■ Fleischmann ÖBB Infrastruktur-Set

Seit den 1990er-Jahren werden die Schotterwagen der Infrastruktursparte der ÖBB in einem auffälligen Farbschema mit orangefarbenem Oberteil lackiert.

Nach einem Viererset aus dem Jahre 2010 auf Basis der Fcs/Tds-Modelle aus den frühen 1980er-Jahren liefert Fleischmann nun ein neues authent-

tisches Dreier-Set (Art. Nr. 6660057, 110,70 €). Diese Zweiachser stammen aus der vorwenigen Jahren neu entwickelten, deutlich maßstäblicheren Formen. Während zwei Wagen ehemalige Fcs sind, ist der dritte eine kleine Formvariante als ex-Tds ohne Dach, mit rundem Stirnwandabschluss und schmaler Öffnung an der Oberseite. Die Schotterimitation besteht aus einem grauen Kunststoffeinsatz und liegt vorbildent-

Fleischmann: Die ÖBB-Schotterwagen haben verschieden breite Ladeöffnungen

Fleischmann: ÖBB Bahndienst-Schotterwagen-Set mit unterschiedlichen Typen



Fotos (2): Horia Radulescu

Fleischmann: DB AG IR-Wagen



Bimz 264.6



ARKimbz 262.6



Aimz 261.6

Fleischmann hat nun seine InterRegio-Wagen wieder aufgelegt. Diesmal erscheinen sie in der Version der Epoche V der DB AG. Als Zugprojekt wurde der IR 2471 Heidelberg – Konstanz ausgewählt. Die Serie ist aufgeteilt in ein Dreier-Set mit Aimz 261.6, Bimz 264.6 und Bord Café ARKimbz 262.6 (Art.-Nr. 6260024, 144,90 €) sowie in eine Packung mit dem Bimz 264.6 und dem

Fahrradwagen Bimdz 268.6 (Art.-Nr. 6260025, 96,90 €). Es handelt es sich bei den Modellen nicht um etwaige neuentwickelte Abwandlungen der aktuellen UIC-X-Wagenserie (siehe NBM 4/22). Hierfür wären bekanntermaßen erhebliche Formenänderungen notwendig. Die Wagen sind sauber in korrekten Produktfarben lackiert und sehr fein beschriftet. Dazu gehören auch

die mehrfarbig auf die Einstiegs-türen-Fensterscheiben gedruckten Zuglaufschilder und die Wagenordnungsnummern inklusive ihrer Rahmenandeutungen. Empfohlen wird dazu eine Bau-reihe 101 als Zuglokomotive. GS

Trotz ihrer Winzigkeit ist die Wirkung der angedeuteten Schilder gelungen

Fotos (4): G. Selbmann



sprechend tief im Wageninneren. Die fein im Tampondruckverfahren dekorierten Modelle laufen sehr leicht und besitzen normgerechte Kurzkupplungskulissen mit NEM-Normschacht. HR

Minitrix: Fcs 902 Museumswagen „125 Jahre Leonhard Weiss“

■ Minitrix Museumswagen 2025

Die diesjährigen Museumswagen der Märklin-Gruppe stehen ganz im Zeichen von Leonhard Weiss. Exklusiv im Märklineum Store Göppingen ist ein zweiachsiger Selbstentlade-

wagen der Bauart Fcs 902 (Art.-Nr. 18225, 54,99 €) erhältlich.

Der Wagen in gelber Lackierung wurde zusammen mit dem Bauunternehmen Leonhard Weiss zu seinem 125-jährigen Bestehen gestaltet und trägt eine entsprechende Jubiläumsbeschriftung. SF

Fleischmann: SNCB Pwg ex-DRB

■ Fleischmann SNCB Pwg ex-DRB

Jetzt ist auch eine belgische Version des deutschen Güterzug-Gepäckwagens (Art.-Nr. 830156, 42,90 €) erschienen. Die SNCB hatte tatsächlich ab 1945 zwei ex-DRB-Wagen der deutschen Bauart Pwgs 33 in Betrieb mit den Nummern 27.402



Foto: Sven Franz



Foto: Dries Reubens



Hobbytrain: zwei SBB K2 in grauer Lackierung der Epoche II und separat ein weißer aus der Epoche III

und 27.405. Das im typischen satten belgischen Grün gehaltene Fleischmann-Modell trägt die Wagennummer 27.405; allerdings hatte das Vorbild eine Dachkanzel. Hingegen war der Packwagen Nr. 27.402 jedoch wie das Modell ohne Aufbau.

Dries Reubens

■ Hobbytrain SBB K2-Varianten

Nach der ersten Charge an K2/K3-Varianten (siehe NBM 2/25) folgen nun noch einige Modelle der kürzeren, in der Schweiz als K2 bekannten gedeckten Güterwagenfamilie. So werden zwei SBB K2 im für die Epoche II typischen hellgrauen Farbleid mit Schattenschrift angeboten (Art.-Nr. H24204, 74,90 €).

Zwar ungewöhnlich, aber durch Vorbildfotos dokumentiert ist der weiße K2 aus den 1950er-Jahren (Art.-Nr. H24206, 38,90 €). Alle drei Wagen besitzen Achsen mit Speicherrädern.

Speziell für Aare Valley Models in der Schweiz wurde ein Zweier-Set mit je einem grauen und einem braunen Museumswagen K2/Gklm der Dampfbahn Bern (Art.-Nr. H24208, 60,00 SFr.) produziert. Die fein gestalteten Modelle verfügen alle über einwandfreie Lackierungen und Beschriftungen und rollen sehr leicht. Eine normgerechte Kurzkupplungskulisse ist jeweils beidseitig vorhanden. *HR*

■ Fleischmann DR 106 der Epoche IV

Die V60 der DR wurde 1960-1982 gebaut und war als Standardrangierlokomotive auf vielen DR-Bahnhöfen zu sehen. Fleischmann bietet nun als Farbvariante die 106 382-5 im für die 1980er-Jahre typischen Orange an. Sie war ständig in Seddin beheimatet. Die 1967 gebaute Lok



Hobbytrain/Aare Valley Models: Doppelset der K2 der Dampfbahn Bern

wurde 1994 ausgemustert und im folgenden Jahr zerlegt.

Die fein detaillierte Nachbildung besitzt nach wie vor ein Gehäuse mit Vorbauten aus Metallguss und sehr feine Griffstangen und Bühnengeländer aus Kunststoff. Lackierung und Beschriftung sind tadellos. Neben der bereits ab Werk digitalisierten Version mit Zimo MX617-Decoder (Art.-Nr. 7370015, 239,90 €) wird nach wie vor ein analoges Modell angeboten (Art.-Nr. 7360015, 174,90 €). Entgegen der Kennzeichnung auf der Verpackung besitzt dieses jedoch keine Digitalschnittstelle.

Die Fahreigenschaften der mit Glockenankermotor und großer Schwungmasse ausgestatteten Modelle sind gewohnt gut. Es ist zwar keine Kurzkupplungskulisse eingebaut, die Loks haben aber beidseitig normgerechte NEM-Schächte für den einfachen Kupplungswechsel. *HR*

Fleischmann: DR 106 382-5 aus Seddin für die Epoche IV

■ Fleischmann CD 193 „CD Bike“

Die im Jahr 2021 bei der slowakischen Leasinggesellschaft Rolling Stock Lease (RSL) angemieteten Vectron der CD tragen gegenüber ihren ELL-Brüdern ein komplett neues Design und werben seitlich für unterschiedliche Produkte der tschechischen Bahn. So macht die

neue Fleischmann-Modellvariante der Mehrsystemlok 193 696 für den eigenen Fahrradverleih (CD Bike) mit dem weithin einscannbarem QR-Code Werbung.

Die Lokomotive ist sowohl in einer analogen Standardausführung mit einer Next18-Schnittstelle (Art.-Nr. 7560056, 234,90 €) als auch digital mit einem Zimo-Sounddecoder

Fleischmann: Unterteil der aktuellen DR 106 oben ab Werk digitalisiert, unten analog mit Decoder-Befestigungsplatte



L.S.Models/Lemke Collection: Nightjet 408/40458



Im Set enthalten sind unter anderem zwei ÖBB Bmz73 in Upgrade-Lackierung und ein CD WLABmz 826 im Najbrt-Design

Der Nightjet 408 Berlin – Zürich übernimmt in Leipzig Hbf. eine Wagengruppe aus Prag des NJ 40458. Er besteht aus Wagen der ÖBB in verschiedenen Farbgebungen, SBB, CD und teilweise auch Mietliegewagen der RDC. Es handelt sich somit um einen der buntesten aktuell in

Europa laufenden Nachtzüge. L.S.Models produziert für Lemke Collection ein Set mit sieben verschiedenen Wagen des NJ 408 im Zustand von 2024 (Art.-Nr. LS97023N, 559,90 €). Enthalten sind je ein ÖBB WLABmz73 und Jenbacher Bcmz61 im Nightjet-Farbleid, zwei ÖBB „druck-

dichte“ Bmz73 in Upgrade-Lackierung, ein CD WLABmz 826 in „Najbrt“-Lackierung und zwei ex-CNL Bvcnz 248.5 von BTEX/RDC in Mittelblau. Die sehr feinen Modelle entsprechen technisch den älteren Versionen und haben eine sehr aufwendige Bedruckung inklusive mehrfarbi-

gen Zielschildern auf den Einstiegstürfenstern. Die Lauf- und Kuppelleigenschaften wurden im Laufe der Zeit verbessert und sind auf demselben Niveau wie anderer Fabrikate. Die für einen kompletten Zug noch nötigen SBB EC Apm und Bpm gibt es bei Minitrix. HR

**WLABmz73
und Bcmz61
der ÖBB im
Nightjet-
Design**



**BTEX/RDC
Liegewagen
Bvcnz
248.5
ex-CNL**



(Art.-Nr. 7570056, 334,90 €) erhältlich. Technisch entspricht sie den bereits vorangegangenen Varianten dieser Modellbaureihe. NBM

**Fleischmann: CD 193 mit Werbung
für den eigenen Fahrradverleih**

■ **L.S.Models/Lemke Collection
CD Liegewagen in Najbrt**

2014 übernahm die tschechische Bahn neun Liegewagen der Bauart Bcmz 834 von den ÖBB. Je nach Zustand wurden die Wagen moderni-

siert, teilmodernisiert oder im Originalzustand belassen.

Exklusiv für Lemke Collection legt L.S.Models die Wagen in einem zweiteiligen Set (Art.-Nr. LS98001N, 159,90 €) auf. Die Modelle tragen

das aktuelle Najbrt-Farbdesign und sind aufwendig bedruckt, dieses setzt sich auch im Wageninneren fort. So sind die Abteil- und Gangtüren mehrfarbig bedruckt, und auch die Abteilnummern sind vorhanden. Die Inneneinrichtung ist in Nachtstellung gestaltet mit heruntergeklappten Betten und angesetzten Leitern. Letztere sind aus Ätzteilen gefertigt.

Ihre Rolleigenschaften sind gut, und die Wagen sind mit den Standardklauenkupplungen bereits sehr eng gekuppelt. NBM

**L.S.Models/Lemke Collection:
Doppelset der CD-Liegewagen
ex-ÖBB im Najbrt-Design**



Das schwäbische Krokodil

16932 Elektrolokomotive Baureihe E 93

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive E 93 05 der Deutschen Reichsbahn (DRB) um 1937. Achsfolge Co'Co'. Spitzname „Deutsches Krokodil“.

Einsatz: Schwere Güterzüge.

€ 399,- *



Baureihe E 93 aus metallgefülltem Kunststoff und zum Jubiläum 175 Jahre Geislinger Steige



steig ein und
fahre mit!



15013

16932

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

Kato USA: Amtrak Pacific Surfliner



Fotos (4): Peter Hürzeler

Surfliner: Pacific Business Class links und Superliner Coach „Sequoia Grove“ im Surfliner-Farbschema foliert



Surfliner: Pacific Business Class (links) und Coach/Baggage (Steuerwagen)

Im Auftrag der Kalifornischen Verkehrsbehörde (Caltrans) betreibt Amtrak ab San Luis Obispo als nördlichstem Endpunkt, über Los Angeles bis zum südlichsten Endpunkt San Diego verschiedene Reisezüge, die unter dem Namen Pacific Surfliner bekannt

sind. Um den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, beschafften Amtrak und Caltrans zwischen 1994 und 1997 eine Flotte doppelstöckiger Personenwagen. Die als „California Car“ bezeichneten Wagen basierten auf den Amtrak eigenen Su-

perlinern, wiesen aber über zwei Einstiege pro Seite und mehr Sitzplätze für den Einsatz in diesen Intercity-ähnlichen Zügen auf. Anhaltende technische Probleme führten dazu, dass zwischen 1998 und 2002 eine weiterentwickelte Version – die

„Surfliner“ – in insgesamt 62 Einheiten ausgeliefert wurden. Sie ersetzen die „California Car“ und stellen diese für Dienste im Norden von Kalifornien frei. Bis vor wenigen Jahren wurden die Pacific Surfliner durch die passend dazu beschafften F59PHI



Vorne die Steuerwagen-Stirnseite mit Signallhörnern unten

Foto: Horia Radulescu

Im Blauton sind Amtrak-Modelle von Athearn (links) und Kato unterschiedlich



Microtrains Line: 2-Bay Covered Hopper der BNSF für den Zementtransport in authentischen gealterten Ausführungen

Microtrains Line: vorbildgetreu gealterte 3-Bay Covered Hopper with Elongated Hatches der MRL zum Getreidetransport



■ Microtrains Line

Gealterte US-Silowagen

Auf Basis der bestehenden Güterwagenmodelle legt Microtrains Line seit einiger Zeit in sogenannten „Monthly Releases“ auch werksseitig gealterte Wagen und Wagensets auf. Die entsprechenden Modelle basieren dabei auf realen Vorbildern. Verblässende Eigentümer-Logos und Farben, Betriebsschmutz, Graffiti und Tags,

als Wendezüge gefahren, inzwischen sind die ab 2018 ausgelieferten SC-44 als Ersatz der F59PHI im Einsatz. Zur Kapazitätssteigerung wurden später einige Original-„Superliner“ für den Einsatz in den „Pacific Surfliner“-Zügen adaptiert und teilweise auch passend umlackiert.

Die Kato-Modelle

Kato lieferte die „Surfliner“-Personenwagen als komplette Neukonstruktion aus. Die vier unterschiedlichen Wagentypen Business Class, Coach, Coach-Cafe und Cab-Coach wurden entsprechend umgesetzt, sodass vorbildgerechte Zuggarnituren zusammenstellbar sind. Passend dazu wird die SC-44 mit den entsprechenden Änderungen des Vorbildes gegenüber dem Amtrak Fernverkehrs-Charger des Typs ALC-42 ausgeliefert.

Die Wagen und Lokomotive sind Kato-typisch fein graviert, weisen aber ebenfalls Kato-typisch über quasi keine Anbauteile wie freistehende Griffstangen und Ähnliches auf. Die Wagen sind mit leicht laufenden Rädern mit vorbereiteter Stromaufnahme für eine allfällige Innenbeleuchtung und am Wagenkasten angebrachter Kato-Klauenkupplung ausgestattet.



Die SC-44 (Vectron-Basis) in der abgeänderten Ausführung für den Pacific Surfliner

Die vierachsige Lok mit Antrieb auf allen Achsen wird durch einen fünfpoligen Motor angetrieben. Der Steuerwagen ist mit einem richtungsabhängigen Lichtwechsel ausgestattet. Die Fahrzeuge sind sauber lackiert und bedruckt, wobei im Bereich der im Zugverband nicht sichtbaren Stirnseiten einige Vereinfachungen vorgenommen wurden. Ausgeliefert

wurde durch Kato ein Grundset mit SC-44 2122, Business Class, Coach und Cab-Coach (Kato Art.-Nr. 106-9001, 274,90 €) sowie ein Ergänzungsset mit Superliner I Coach in Phase VI-Lackierung, Coach-Cafe, Coach und Surfliner Superliner I Coach (Kato Art.-Nr. 106-9002, 215,90 €). Das Ergänzungsset kommt im gewohnten Booklet-Format mit Platz zur Auf-

nahme des Grundset. Zusätzlich ausgeliefert wurde auch das bereits werkseitig ausverkaufte Komplettsset mit allen acht Fahrzeugen, jedoch mit geänderten Fahrzeugnummern SC-44 2118 „San Diego“, Business Class, Superliner I Coach Phase VI, zwei Coach, Coach-Cafe, Surfliner Superliner I Coach und Cab-Coach (Kato Art.-Nr. 106-9010). PH



Die Fronttaillierung der SC-44 von Bachmann (links) und Kato im Vergleich



Vergleich zwischen dem Fernverkehrs-Charger (hinten) und der angepassten SC-44 für den Surfliner

all dies wird mittels UV-Druck akkurat nachgebildet. Zu den jüngst ausgelieferten Modellen gehören jeweils ein Set mit drei „2-Bay Covered Hopper“ der Burlington Northern & Santa FE (BNSF), welche vornehmlich zum Zementtransport eingesetzt werden (Art.-Nr. MTL 983 05 076), sowie ein Set mit drei „3-Bay Covered Hopper with Elongated Hatches“ der Montana Rail Link (MRL) zum Getreidetransport (Art.-Nr. MTL 983 05 077). Die Wagen sind einzeln in den gewohnten MTL-Plastiksachteln verpackt und werden in einer bedruckten Karton-Umverpackung ausgeliefert. Technisch entsprechen sie den üblichen MTL-Auslieferungen, daher sie sind mit an den Drehgestellen montierten MTL-Klauenkupplungen ausgestattet und laufen auf Radsätzen aus Kunststoff. PH

■ Kato USA

Metra F40PH-3 „Chicago“

Kato erweitert seine Serie mit Fahrzeugen der Chicago Metra und legt die wendezugfähige Diesellok der Reihe F40PH-3 (Art.-Nr. 176-CHICAGO, 174,90 €) mit einer Sonderlackierung auf. Die seit 2022 im Dienst befindliche Lok mit der

Nummer 104 wirbt für ihre Heimatstadt Chicago.

Das Kato Modell verfügt über einen Lichtwechsel weiß/rot, gefederte Drehgestelle für eine bessere Stromaufnahme und einen kraftvollen Motor mit zwei Schwungmassen. Zur Digitalisierung muss die Platine gegen eine von bei-

spielsweise TCS oder ESU getauscht werden. SF

■ Hobbytrain

Silowagen Uacs/Uacns

Die ab 1972 gebauten vierachsigen Silowagen mit pneumatischer Entladung für staubartige Schüttgüter



Kato USA: Metra EMD F40PH-3 im „Chicago“-Design



Hobbytrain: Holcim-Wagen mit neuem Logo

Hobbytrain: Holcim Uacs mit Streckenmotiven



Fotos (3): H. Radulescu



Hobbytrain: der Uacns von Sersa

REE Modèles:
CMA/CGM-
Sets des
Sgrrs'80



Foto: Dries Reubens

Uacs werden in der Schweiz immer noch eingesetzt, unter anderem beim Zementhersteller Holcim. Hobbytrain bietet nun ein Dreier-set mit altem Holcim-Logo aus Mitte der 2010er-Jahre an, die beim Vorbild großformatige Foliendekorationen mit Streckenmotiven aus den Schweiz trugen (Art.-Nr. H23493). Inzwischen werden sie bei Revisio-

nen wieder komplett lichtgrau lackiert und bekommen die neuen Holcim-Logos, wie im zweiten Dreier-set (Art.-Nr. H23492) angeboten. Beide werden zu je 115,90 Euro geliefert. Einzeln dagegen gibt es den weißen Bauzugwagen Uacns der Sersa (Art.-Nr. H23494, 39,90 €), der im Gegensatz zu den Holcim-Sets mit gegossenen Y25-Drehgestellen ausgerüstet ist. Die leichten Modelle sind fein dekoriert und tragen vorbildentsprechend farblich abgesetzte Griffstangen. **HR**

■ REE Modèles SNCF Sgrrs'80

Bei REE Modèles sind fünf neue Varianten des Sgrrs'80 um je 70 Euro erschienen. Zwei Sets der Doppeltragwagen sind beladen mit 40' CMA-CGM-Containern mit verschiedenen Logos (Art.-Nr. NW-288 und NW-289). Des Weiteren gibt es Wagen mit zwei Delmas-Containern (Art.-Nr. NW-290) oder Containern von Marfert in verschiedenen Ausführungen (Art.-Nr. NW-291 und NW-292). Alle Containerwagen sind in brauner Ausführung bei der Firma Touax in Belgien registriert und mit Epoche VI-Beschriftung versehen.

Die Formen stammen aus dem früheren Rocky-Rail-Bestand. Damit sind auch die Wagen und Containern beider Marken kombinierbar. Die Containern sind abnehmbar, leider sind die Befestigungen nicht normgerecht (wie NEM 380) und unschön. Die Wagen haben gute Rolleigenschaften. **Dries Reubens**

Eichhorn Modellbau Ballast für Robel

Um die Traktionsleistung beim Robel-Rottenkraftwagen von Hobbytrain zu erhöhen, liefert Eichhorn Modellbau eine Weißmetallhaube für dessen angehängten Motorwagen (Art.-Nr. 13100, 24,00 €) als Austauschteil. Sie muss noch individuell lackiert und bei Bedarf gealtert werden. **GS**



Foto: Eichhorn Modellbau

Der Südostbahn Robel-Rottenkraftwagen mit der noch unlackierten Beschwerungshaube auf dem angehängten Motorwagen



714502

DC

2/2

714572

DCC



2/2

Dampflokomotive 01 200, DR

Photomontage



A4üm

Photomontage

6260068

Schnellzugwagen 1. Klasse, DB



AB4üm

Photomontage

6260069

Schnellzugwagen 1./2. Klasse, DB



BD4üm

Photomontage

6260072

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil, DB



B4üm

Photomontage

6260070

6260071

Schnellzugwagen 2. Klasse, DB



BR4ymg

Photomontage

6260073

Halbspeisewagen, DB

Parade-Lok für schnelle Züge

Die Zweizylindermaschinen der Baureihe 01 gelten als die ersten Schnellzuglokomotiven, die nach den Einheitsbauprogramm entstanden sind. Über die Jahre waren die berühmten Pacific-Lokomotiven vielfältig in Verwendung. Im Personenverkehr wurden vom schweren Schnellzug bis zum leichten Personenzug alle Leistungen gefahren. Die Ausführung als 01 der Deutschen Bundesbahn stellt den typischen Betriebszustand der frühen Epoche III dar. Auffälligstes Merkmal sind die Windleitbleche der Bauart Wagner. Unter dem Umlauf bestechen die für die Baureihe 01 markanten großen Treibräder. Zusammen mit der zierlichen Steuerung zeigen sie, was im Maßstab 1:160 heute möglich ist. Technisch wissen die Modelle der Baureihe 01 ebenso zu glänzen. Neben besten Fahreigenschaften bestechen die Modelle auch durch hohe Zugkraft, welche zum Befördern der Schnellzüge auch notwendig ist.

- Betriebszustand: 1950er Jahre
- Wagner-Windleitbleche
- Ausführung mit Nietentender 2'2' T 32
- Einsatz im hochwertigen Schnellzugverkehr

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause.
Besuchen Sie einfach unseren e-shop: www.fleischmann.de

Hier geht's zu den Modellen ►





Modellbau Laffont: Empfangsgebäude Aachen Hbf



Modellbau Laffont: Posthalle

■ Modellbau Laffont Aachen Hbf, Bahnsteighalle und RhB Station Wiesen

In seinem Modellbauprojekt des Aachener Hauptbahnhofs bietet Laffont Modellbau nach der bahnsseitigen Fassade (siehe NBM 1/25) auch die Straßenseite des Empfangsgebäudes als Halbreliefelement (Art.-Nr. N10201, 139,90 €) und vollständig (Art.-Nr. 11001, 249,90 €) an.

Ferner gibt es ein gerades Bahnsteighallendach-Segment über zwei Gleise mit einem mittleren schmalen Gepäckbahnsteig (Art.-Nr. N11401, 31,90 €), das erweiterbar ist.

Konstruktiv mit diesem verwandt ist eine Posthalle mit einer Seitenwand (Art.-Nr. N5401, 34,90 €).

Für Anlagen der Rhätischen Bahn gibt es das hölzerne Stationsgebäude von Wiesen in typischer Einheitsbauart mit integriertem Güterschuppen (Art.-Nr. N6801, 55,90 €) an der Strecke Davos – Filisur. Alle Bausätze bestehen aus gelaserten Teilen.

GS

■ Lemke Collection Einständiger Lokschruppen

In Zusammenarbeit mit dem Kleinserienhersteller Stepsworld legt



Fotos (4): Modellbau Laffont

Modellbau Laffont: Bahnsteighalle

Lemke Collection einen Lokschruppen (Art.-Nr. LC5122, 25,00 €) für mittelgroße Lokomotiven auf. Der aus mehrfarbigem Architekturkarton gelaserte Bausatz mit Backsteinoptik ist hervorragend für den Einsatz ab der Epoche IV geeignet.

Der einständige Schuppen nimmt Lokomotiven mit einer Länge von rund zehn Zentimetern (inklusive Kupplung), wie zum Beispiel eine V 90 oder G1000BB auf. Die Schuppentore lassen sich manuell öffnen.

Neben dem eigentlichen Schuppen gibt es noch einen kleinen flachen Anbau. Das Vorbild steht im Rostocker Fischereihafen. Erhältlich ist

sein Bausatz nur direkt bei Lemke Collection. NBM

■ Noch Straßenbaumaterial

Um Asphaltstraßen realistisch darzustellen, gibt es verschiedene Methoden. Nach ersten eigenen Anwendungserfahrungen mit dem neuen Start-Set-Straßenbau (Art.-Nr. 60821, 19,99 €) kann man dieses gut empfehlen.

Zunächst wird die Fahrbahn mit Leim eingestrichen, anschließend streut man aus dem zum Lieferumfang gehörenden Dosierbecher

Modellbau Laffont: RhB Station Wiesen



Lemke Collection: Lokschruppen mit Anbau

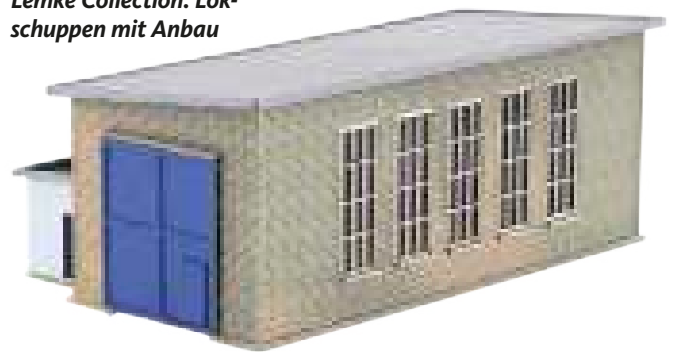


Foto: Lemke Collection



Fotos (2): Martin Menke

Noch: Straßenbau-Set mit feinem Pulver, Dosierstreuer und Farbe

gleichmäßig das feine Strukturpulver auf. Nach dem Abtrocknen der Oberfläche wird die Straße mit grauer Acryl-Farbe gestrichen. Je nachdem, wie oft man das Pulver aufbringt beziehungsweise die Oberfläche lackiert, erhält man unterschiedlich verwitterte Fahrbahnen. Für größere Straßenprojekte sind 500 g des Strukturpulvers (Art.-Nr. 60822, 7,99 €) einzeln erhältlich.

Für die Gestaltung von Stützmauern, Gebäuden oder ebenen Flächen sind die 35 mal 18 Zentimeter großen Hartschaumplatten ideal. Das Set (Art.-Nr. 58301, 24,99 €) enthält je zwei sechs und zwölf sowie eine 20 Millimeter dicke Platte, die sich leicht schneiden und mit Leim oder Heißkleber verbinden lassen. Auch auf die Mauern kann man das Straßen-Strukturpulver samt Farbe aufbringen um die Oberfläche zu veredeln. *MM*

■ Model Scene Laube und Hofausstattung

Für die feine Ausgestaltung von Gärten und Bauernhöfen liefert Model Scene weitere Bauten aus Holz. Dies sind ein kleines Gartenhäuschen mit Veranda (Art.-Nr. 96536, 7,90 €) sowie ein aufgeständerter Taubenschlag mit Leiter und einen ländlichen Brunnen mit Überda-


**Model Scene:
Brunnen und
Taubenschlag**

Fotos (2): Model Scene


Noch: Hartschaum-Bauplatten in den Stärken 0,6, 1,2 und 2,0 cm

chung (Art.-Nr. 96535, 7,90 €). Die Bausätze bestehen aus gelaserten Teilen. *NBM*

■ Lemke Collection Drohnteam der Polizei

Drohnen sind nicht nur beliebt bei Fotografen, sondern auch immer häufiger bei den Sicherheits- und

Rettungsorganen im Einsatz. Die Polizei setzt sowohl kleine handelsübliche als auch größere Spezialdrohnen ein. Diese Einheiten verfügen zum Transport der Drohne meist über unscheinbare Kleinbusse oder Transporter in Weiß oder Dunkelblau mit Signallicht.

Von Lemke Collection kommt ein vierteiliges Set bestehend aus ei-


Model Scene: Laube mit Veranda

Signalsteuerung mit dem Lichtdecoder



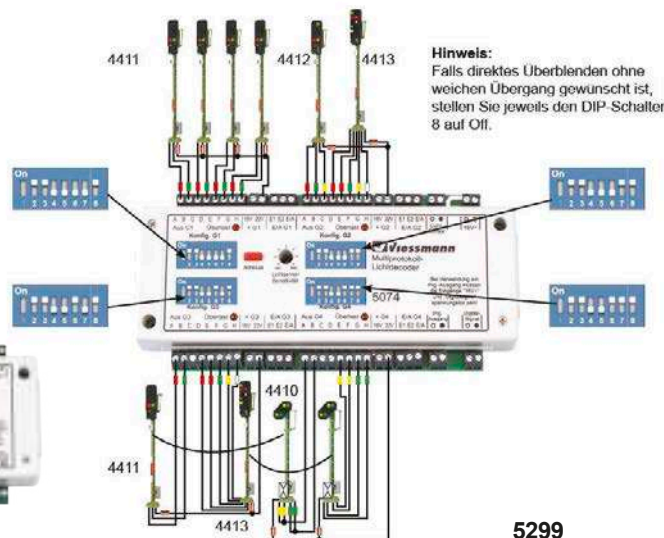
N 4411
Licht-Blocksignal
UVP 27,95 €

Der Multiprotokoll-Lichtdecoder, Art. 5074 bietet den Funktionsumfang von 16 Signal-Steuermodulen.

Dadurch lassen sich die Kosten um bis zu 90 % senken!



5074
Multiprotokoll-Lichtdecoder
UVP 119,95 €

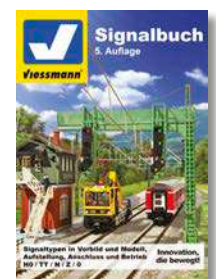

Signalbuch

5299
UVP 44,95 €



Viessmann®

Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de





Lemke Collection: Das Diorama zum Polizei-drohnen-Einsatz



Lemke Collection: Polizisten und Drohne werden als 3D-Druck-Teile zum Anmalen geliefert



Tomytec: Scania R 500 Sattelzüge



Wiking: VW T5 GP als Feuerwehr-Gerätewagen



Oxford Diecast: Ford Capri und Fiesta

nem dunkelblauen Fiat Ducato II mit Blaulicht (MiNiS), einer Drohne und zwei Polizeibeamten. Der Drohnenpilot ist mit einer Fernsteuerung ausgestattet. Die Figuren und die Drohne sind von panzershop.nl exklusiv für Lemke im 3D-Druck gefertigt und müssen noch bemalt werden. Das auf 125 Stück limitierte Set (Art.-Nr. LC5123) kostet 20,00 Euro und ist ausschließlich direkt bei Lemke Collection erhältlich. **NBM**

dach, Schlafkabine und Aeropaket. Das aus klarem Kunststoff gefertigte Führerhaus ist sauber und konturenscharf lackiert und bedruckt. Das Modell ist rollbar ausgeführt. Angeboten wird es im Set (Art.-Nr. 330905/12, etwa 30 bis 40 Euro je nach Anbieter) mit je zwei unterschiedlich kolorierten Containersattelzügen. Der dreiachsige Auflieger ist mit einem 40'Container beladen. **SF**

■ Wiking VW T5 GP Feuerwehr

Das bekannte Modell des VW Kastenwagens T5 GP ist in einer roten Feuerwehr-Version (Art.-Nr. 093406, 13,99 €) als Gerätewagen aufgelegt worden. Die Fenster sind klar transparent. **NBM**

■ Tomytec 1:150 Scania R 500 Sattelzug

Eine Überraschung war die Ankündigung von Tomytec, den aktuellen Scania R 500 als Modell aufzulegen, hatte man doch bisher nur Modelle nach japanischen Vorbildern im Sortiment. Der Scania kommt als zweiachsige Zugmaschine mit Hoch-

■ Oxford Diecast 1:148 Ford Fiesta und Capri MK3

Mit dem ab 1976 gebauten Fiesta erweitert Oxford Diecast seine Reihe von Ford PKW. Der Ur-Fiesta (Art.-Nr. NFF002, 9,99 €) ist im damals beliebten Beige lackiert. Die Bedruckung auf dem 24 mm langen Fahrzeug ist beeindruckend, so sind Nummern-, Typenschilder und Typenbeschriftungen teils lesbar vorhanden. Selbst die Stoßstangen sind zweifarbig ausgeführt.

In glänzend roter Lackierung erscheint der bereits bekannte Ford Capri MK3 (Art.-Nr. NCAP004, 8,95 €). Auch dieser PKW gefällt durch seine umfangreiche und feine Bedruckung. **SF**

Nachruf

Manfred Hammerschmid verstorben

Manfred Hammerschmid verstarb mit 71 Jahren im Dezember 2024. Er gründete 1985 nebenberuflich „hammerschmid modellbahnschmankerln“. Zunächst wurden ausschließlich die Modelle der ebenfalls aufstrebenden Firma Marks Metallmodellclassic's vertrieben. Anfang der 1990er-Jahre kamen hauptsächlich Kleinserien unter anderem von Fulgurex und Lemaco hinzu. 1998 initiierte er bei Wolfgang Besen-

hart das Handarbeitsmodell der württembergischen C/18.1 im exakten N-Maßstab mit einem eigens dafür konzipierten Spezialantrieb. 1999 kündigte er seinen Beruf in der Bank und konzentrierte sich auf die Herstellung und den Vertrieb von Handarbeitsmodellen, so ab 2005 den Alleinvertrieb der Schmalspurmodelle von N-Tram. Mit Beginn der Frührente schloss er 2016 die Firma.

NBM

ERSTE NEUHEITEN 2025 FÜR GLEIS UND STRASSE LIEFERBAR!

Unsere ersten 2025er Neuheiten sind lieferbar! Hochwertige Verarbeitung, präzise Details und echte Leidenschaft für die Spur N.

HOBBYTRAIN ZWEIKRAFTLOK BAUREIHE 248 VECTRON DUAL MODE

Präzisionsmodelle : Spur H0 & N

Das jüngste Mitglied der Vectron Familie – Der Vectron Dual Mode – vereint die Vorteile einer vollwertigen Diesellokomotive mit denen von elektrischen Lokomotiven. Dank des leistungsstarken Dieselantriebs sowie der Ausstattung für die Nutzung der Fahrleitung kann die Lok jederzeit flexibel auf die Traktionsanforderungen reagieren. In Städten und Ballungsräumen

gewinnt das Thema Umweltbelastung immer mehr an Bedeutung. Der Vectron Dual Mode leistet einen wichtigen Beitrag zu einem nachhaltigen Güterverkehr. Auch DB Fernverkehr hat sich 2024 für die Anschaffung der Dual Mode entschieden und wird diese in den kommenden Jahren auf einigen InterCity-Linien einsetzen.

Modelleigenschaften:

- Stromaufnahme über alle Achsen
- Schnittstelle NEM 662 (Next 18)
- Wechsellicht weiß/rot, abschaltbar
- Berücksichtigung aller Bauartunterschiede im Detail
- vorbereitet bzw. mit Sound



H3125 ZWEIKRAFTLOK BR 248 VECTRON DUAL MODE FLEX, EP.VI
H3125S SOUND



H3126 ZWEIKRAFTLOK BR 248 VECTRON DUAL MODE DB AG/IC, EP.VI
H3126S SOUND



H3127 ZWEIKRAFTLOK BR 248 VECTRON DUAL MODE CD CARGO, EP.VI
H3127S SOUND

HOBBYTRAIN SILOWAGEN DER BAUART UACS

Präzisionsmodelle : Spur H0 & N



H23492 3ER SET ZEMENTSILOWAGEN UACS HOLCIM, EP.VI, NEUES LOGO



H23493 3ER SET ZEMENTSILOWAGEN UACS HOLCIM, EP.VI, PANORAMAFOTOS



H23494 SILOWAGEN UACS SERSA, EP.VI

L.S. Models Exclusive

NACHTZUG NJ 408 DER ÖBB, SBB, CD

LS97023N

7ER SET NACHTZUGWAGEN ÖBB NIGHTJET/CD, EP.VI, NJ408/458



Auflage
300

MINIS
Maßstab 1:160

STARLINE MODELS EXKLUSIV FÜR DIE MINIS SERIE GEFERTIGT



ALFA ROMEO GIULIA 105/115
10 MODELLVARIANTEN VERFÜGBAR



FIAT DUCATO II
16 MODELLVARIANTEN VERFÜGBAR

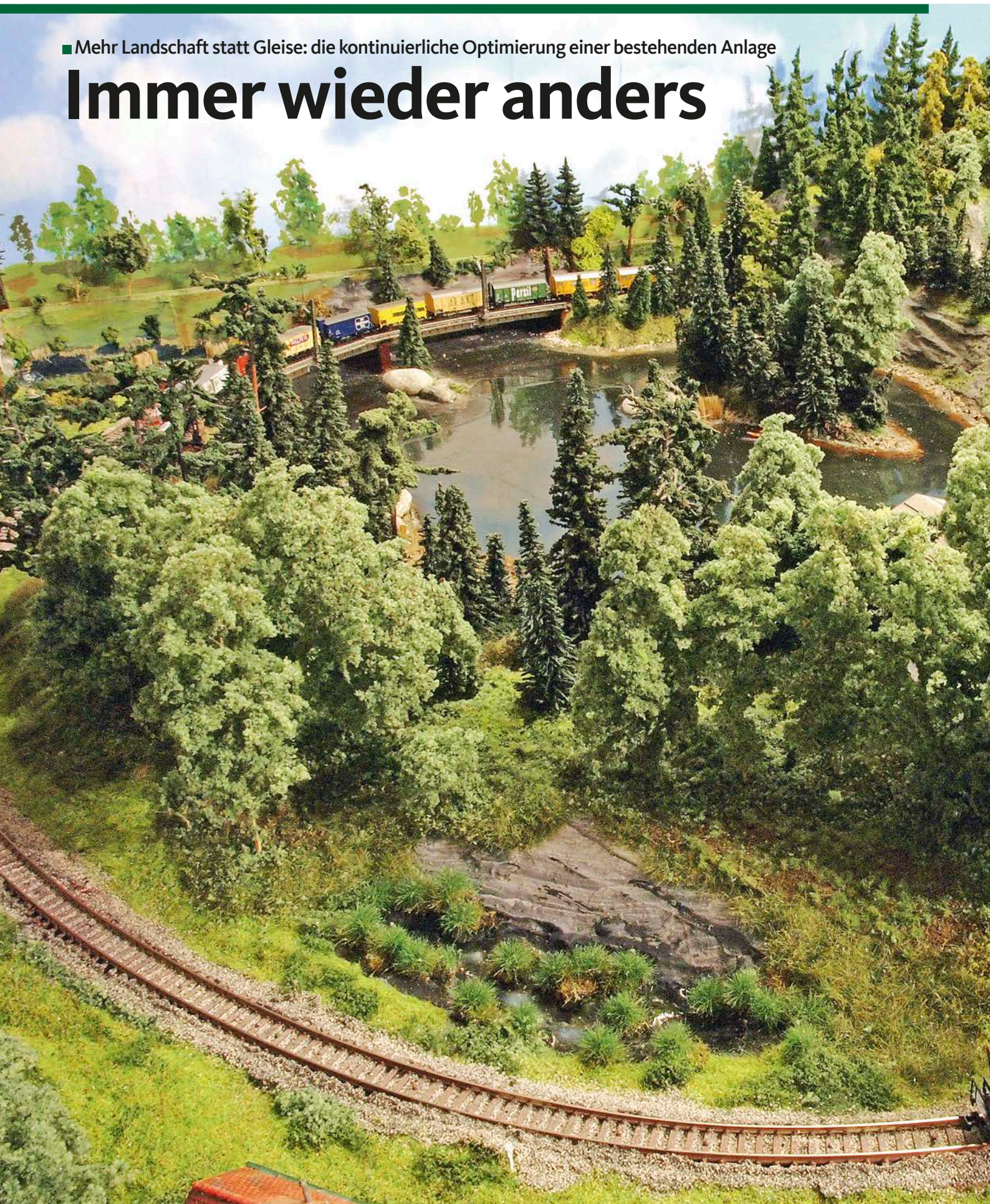


FIAT 128
10 MODELLVARIANTEN VERFÜGBAR



■ Mehr Landschaft statt Gleise: die kontinuierliche Optimierung einer bestehenden Anlage

Immer wieder anders





Schon mehrfach berichteten wird über die Zimmeranlage „Waldheim“ von Lutz Koallick. Diese hat im Verlaufe ihrer Betriebsjahrzehnte schon manche grundlegende Veränderungen erfahren, die auch die Verringerung der Gleisanlagen zu Gunsten der Landschaftsgestaltung umfassten. Was gibt es nun Neues an Optimierungen?

Hier und da an der eigentlich fertig erscheinenden Modellbahnanlage noch Details abzuändern oder zu ergänzen und Reparaturen auszuführen, ist übliche Praxis. Es ergeben sich mitunter aber auch größere Aufgabenstellungen: Wirkt eine Landschaft zu überladen und überminiaturisiert oder drängt sich Gleis neben Gleis in betrieblich nicht sonderlich sinnvoller Weise? Schafft man Platz für neues Zubehör auf aktuellem Standard? „Zerstörerisch“ bei Gleisanlagen und im Gelände Hand anzulegen, um Neues zu erschaffen, verlangt dann mehr Überwindung: Man muss genau wissen, was man verändern will und wie es ohne ungewollte Begleitschäden gelingt.

Schon in den Ausgaben 1/13, 1/18 und 3/22 des *N-Bahn Magazin* wurde eine Reihe von Veränderungen an meiner bestehenden und zwischenzeitlich auch verkleinerten Anlage beschrieben. Damit waren jedoch die Optimierungsmöglich-

Das kleine Bild oben zeigt den alten Zustand mit der außen abzweigenden Verbindungsstrecke zum unteren Bahnhofsteil sowie der Spaltweiche der zweigleisigen Strecke zum oberen Bahnhofsbereich. Das große Bild links präsentiert den Umbau ohne Abzweigungen, dafür aber mit einem gefälligeren Streckenbogen und mehr landschaftsbetonter Ausgestaltung

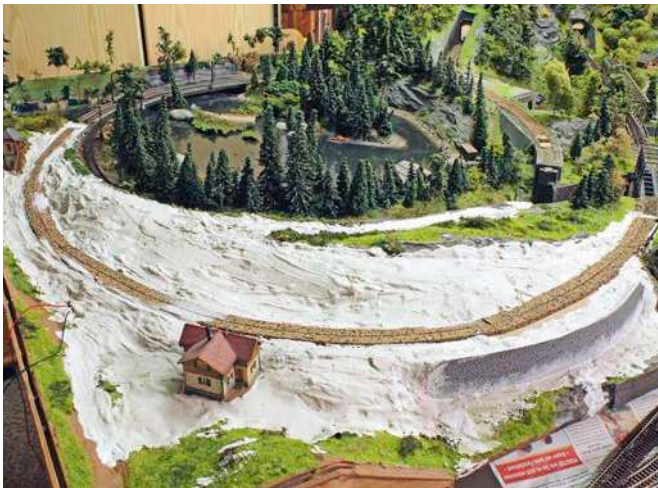
Der Einbau des neuen Streckenbogens



Die Gleise und Weichen der aufgegebenen Strecken werden entfernt, ebenso im Vordergrund das Trasse der Verbindungslinie



Statt der abfallenden Verbindungslinie wird nun der obere Gleisbogen in einem großzügigeren Radius nach außen gezogen



Das neue Trasse ist komplett eingespachtelt. Das Haus der einstigen Abzweigstelle im Hintergrund bleibt erhalten



In das angemalte modellierte neue Gelände mit Tümpel wird das Gleis verlegt. Dazugekommen ist ein Wärterhaus



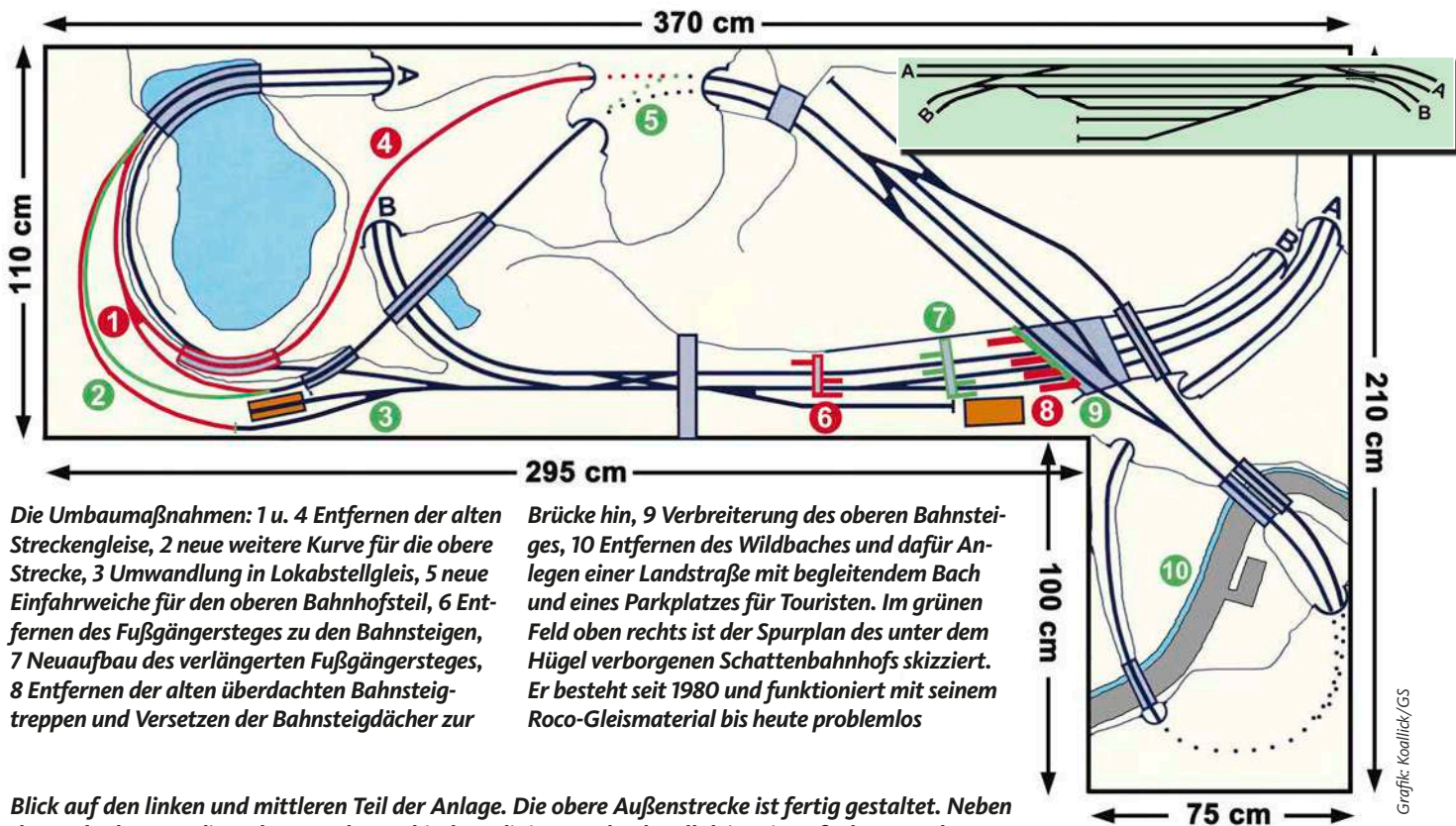
Beidseitig des nunmehr weiter geschwungenen Bogens der oberen Strecke ist jetzt Platz für einen Tümpel und ein Wärterhaus gewonnen worden

keiten noch nicht erschöpft. Es wurden daher drei weitere Teilbereiche überarbeitet: auf dem linken und rechten Anlagenschenkel sowie beim Turmbahnhof.

Weniger Strecken – größere Radien

Auf der linken Anlagenseite verliefen um den See die an einer Blockstelle abgehenden Strecken in einer eher wenig eleganten Weise mit engen Radien dicht nebeneinander. Außen handelte es sich um eine Verbindungsstrecke zum unteren Bahnhofsteil, die eine weitere – in der Anlagenpraxis weniger benötigte – Kreisverkehrsvariante ermöglichte. Innen spaltete sich das zweite Streckengleis zum oberen Bahnhofsteil ab, das optisch wie eine separate Linie wirkend angelegt war.

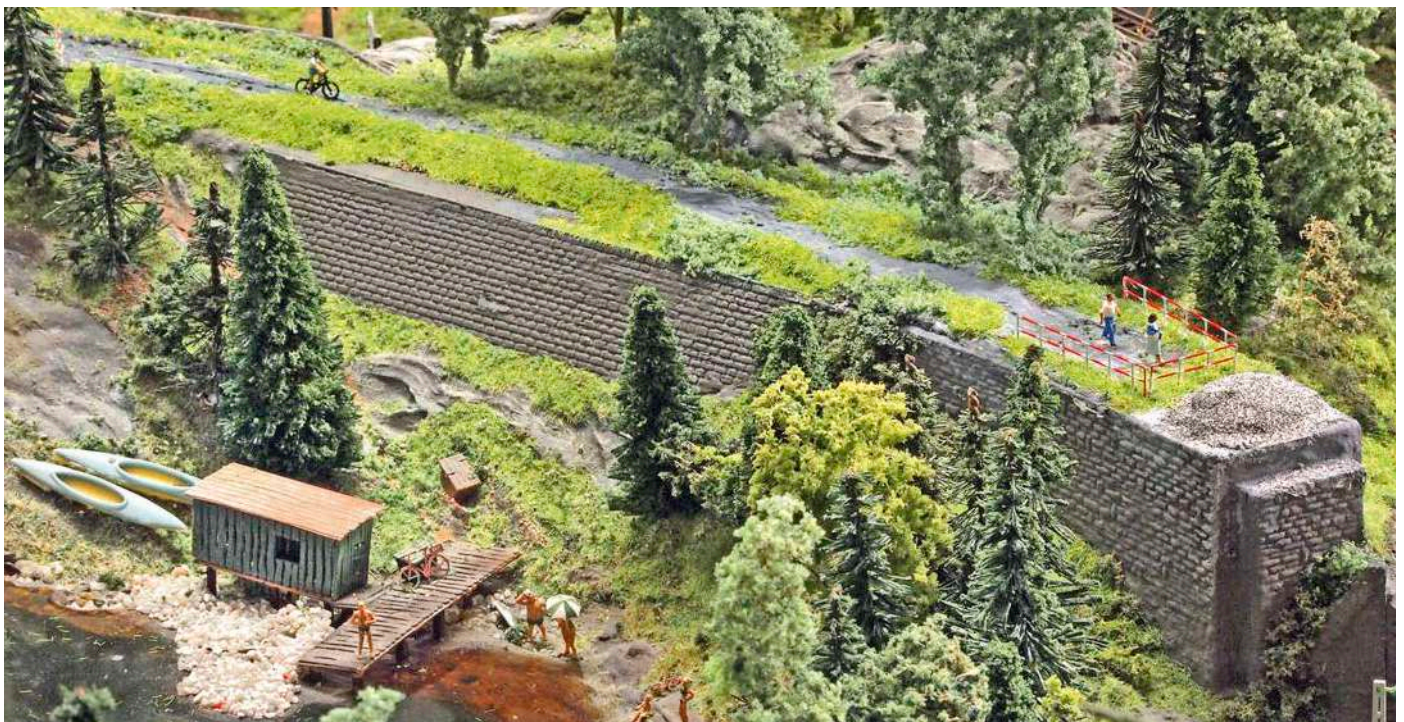
Diese beiden Strecken wurden entfernt. So entstand auf der Innenseite mehr Raum für eine realistischere Landschaft mit Tümpel und üppigem Baumbewuchs. Außen wird nun die weiterhin bestehende Hauptstrecke in einem großzügigen

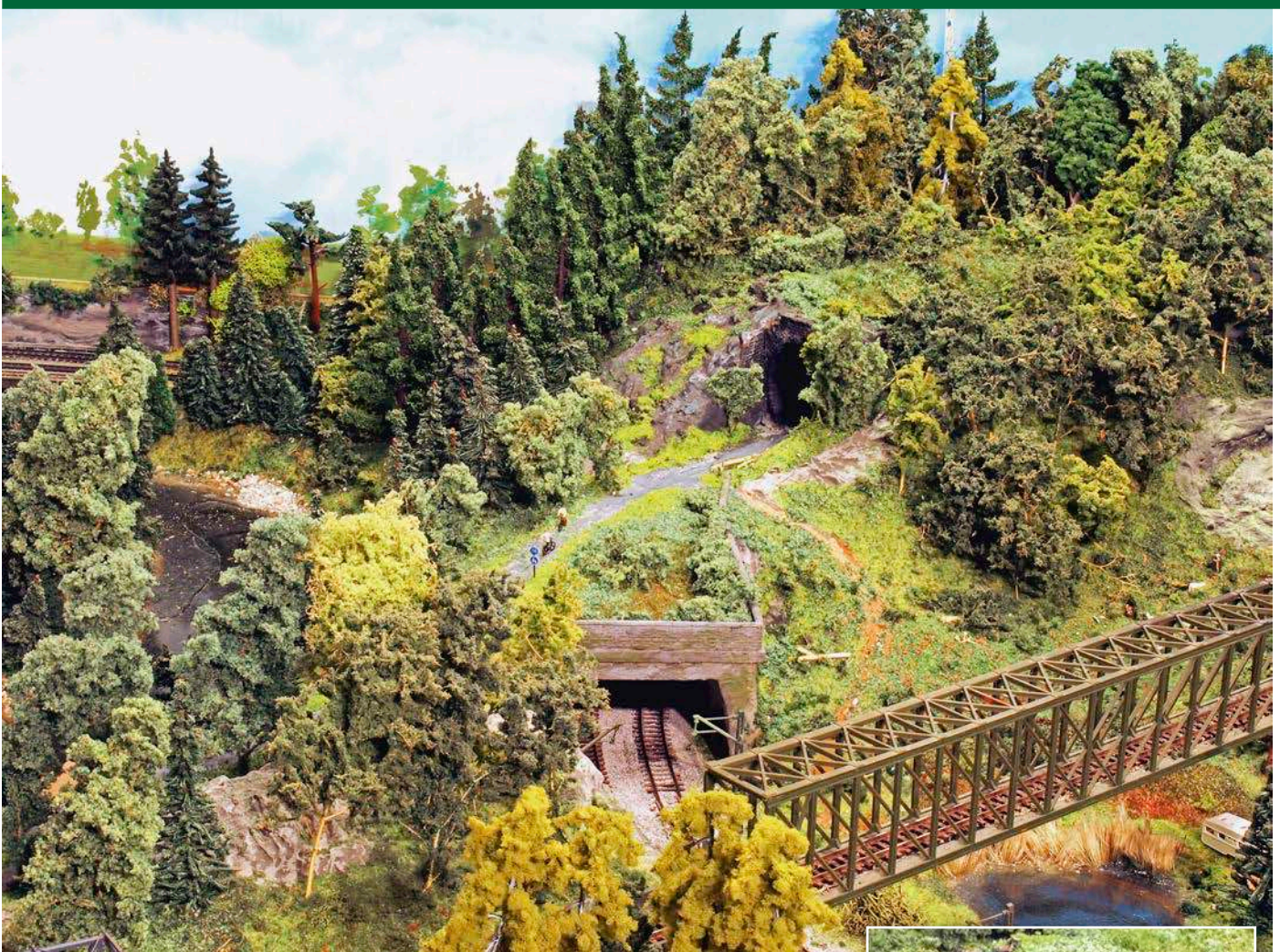




Blick von der Anlagenrückseite auf die Kreuzung der unteren Ringstrecke und der Linie zum oberen Bahnhof. Rechts verläuft der Fahrradweg auf der ehemaligen Trasse des zweiten oberen Streckengleises. Die Tunnelportalüberbauung und Stützmauern wurden belassen

Die ehemalige Streckenführung von der linken Anlagenseite her betrachtet. Der nun entstandene Weg endet in sicherem Abstand vor dem steil aufragenden Brückenkopf. Unterhalb des Bahndamms liegt der Boots- und Badesteg am See





gigeren Bogen geführt. Dafür musste der Hang neu modelliert und auf ihr Trassenniveau angehoben werden. Als historisches Gebäude bleibt das Blockstellenhäuschen neben dem Gleis erhalten, zudem ist noch Platz für ein größeres Wärterhaus im Vordergrund entstanden. Der verbleibende Anschlussstumpfen der entfernten Verbindungsstrecke am unteren Bahnhof wird nunmehr als Abstellgleis für Lokomotiven neben dem bestehenden Lokschuppen genutzt.

Fahrradweg statt Streckengleis

Ließ sich das Gelände der linken Anlagenecke noch recht handlich ummodellieren, so hätte jedoch das vollständige Entfernen der Reststrecke zum oberen Bahnhofstunnel erheblich mehr Aufwand mit der Umgestaltung der Bergkonturen abverlangt. Doch es ergab sich ein originelles neues Landschafts- und Szenenmotiv mit den Relikten einer aufgelassenen Bahntrasse. Die Brückenkopfzufahrt und der Tunnel dienen nun für Wanderer und Fahrradfahrer hinab zum Badeplatz am See. Außerdem ist ein markanter Aussichtspunkt im Gelände entstanden. Der Bereich um das jetzt umwucherte Tunnelportal musste ohnehin wegen betrieblicher Baumaßnahmen an der hinteren Strecke umgearbeitet werden. Eigentlich wirkt das Motiv fast so, als wäre es von vornherein so geplant gewesen.

Die aufwendige Umgestaltung der Landschaftstopografie konnte vermieden werden durch die Umwandlung der alten Bahntrasse in einen Fahrrad- und Wanderweg, der sogar durch den Tunnel verläuft (Bild rechts). Die im ehemaligen Lichtraumprofil heranwachsenden Bäume und Sträucher dokumentieren, dass hier schon länger kein Zug mehr gefahren ist



Statt Rückbau und Renaturierung bietet die erhaltene gemauerte Brückenzufahrt nun einen originellen erhöhten Aussichtspunkt, der mit Geländern gesichert ist





Der alte Zustand mit einem felsigen Bachlauf und wildwüchsiger Begrünung

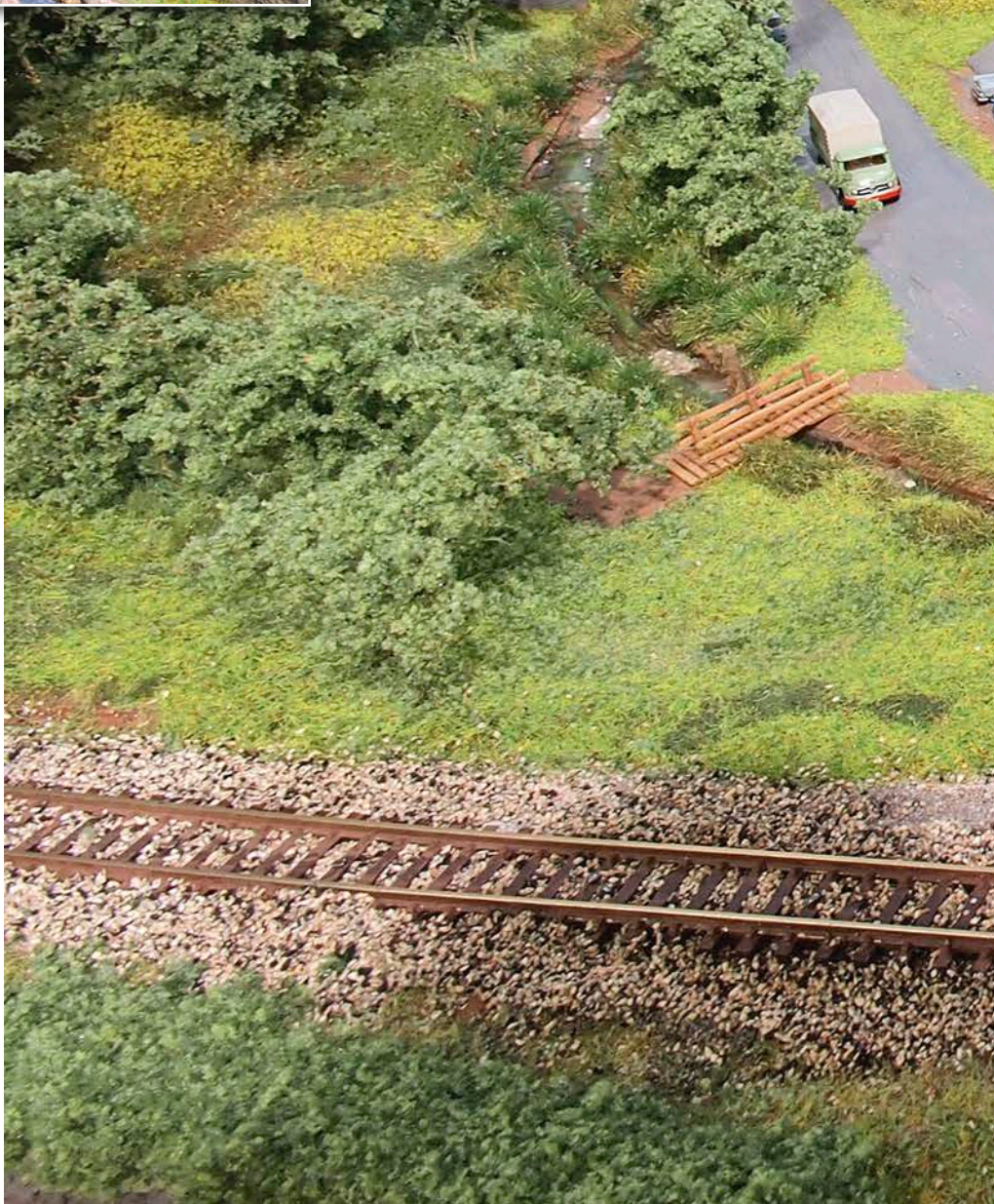
Landstraße anstelle Wildbach

Auf dem rechten Anlagenschenkel gab es diesmal keine Veränderungen bei den Gleisanlagen. Vielmehr ging es darum, den Bereich der Geländesenke zwischen den Strecken landschaftlich attraktiver zu gestalten. Vordere und hintere Strecken weisen jeweils eine Brücke auf, die ursprünglich durch einen Bachverlauf motiviert waren. Allerdings wirkten das Gewässer und die sie umgebenden Wildwiesen in ihrer Ausgestaltung gewissermaßen etwas „verloren“.

Der Bach wurde daher komplett entfernt (Arbeitsschritte siehe auf der nachfolgenden Doppelseite) und damit Platz für ein schmales Gewässer entlang einer Landstraße mit Parkplatz geschaffen, sodass eine kleine Auenlandschaft entstehen sollte. Für den Straßenverlauf musste das Gelände neu gespachtelt werden. Dazu kam noch ein kleiner Parkplatz für Touristen, die den



Neben der Straße schlängelt sich ein grabenartiger Bach entlang



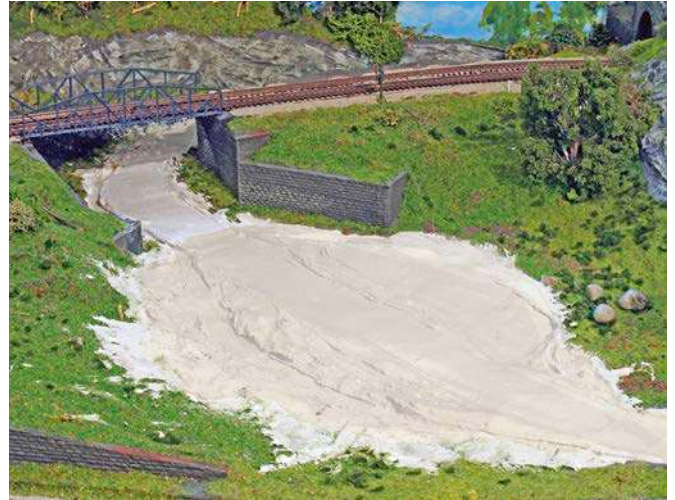
Das umgestaltete Gelände, durch das nicht mehr ein Wildbach, sondern eine Straße in einer Auenlandschaft gesäumt von einem Bachgraben führt



Die neue Straße mit begleitendem Bachlauf



Mit einem soliden Schraubendreher und Spachtel wird das alte Bachbett inklusive der Steine aus dem Gelände entfernt



Mit einem Geländespachtelüberzug werden der Verlauf des nun schmälere Bachs sowie die neue parallele Straße modelliert



Die Natur bietet vielerlei Anregungen auch für abwechslungsreiche Gestaltungen von Wiesen und Gewässern je nach Vorbild des Modellbahnmotivs. Statt des oft üblichen Bachverlaufs mit eher begradigten Uferkanten oder in einem Kiesbett inspiriert hier für den Umbau eine moorartige Landschaft. Die ausfransenden Uferränder mit Graspölkern und die wildwüchsige Wiese mit Sträuchern, Bäumen und abgestorbenen Ästen sind für den Modellbauer zwar herausfordernd, dafür bekommt man jedoch eine lebendigere und originellere Modelllandschaft

Die zurecht geschnittenen Mattenteile nach der Einarbeitung in das Gelände. Das Bachbett hat noch einige Steine erhalten. Sein Wasser besteht aus Gießharz



Für die Ufergestaltung des neuen Bachs wurden Stücke aus dem Strukturgras „Waldboden“ Art.-Nr. 1882 von Heki (kleines Bild) verwendet. Darüber ist eine Matte von Welberg Scenery zu sehen



Die kiefernbestandene Felswand neben dem Tunnelportal wird von Touristen als Aussichtspunkt genutzt, zu dem ein Pfad hinaufführt



Aussichtspunkt auf dem Felsen besuchen wollen. Dieses bereits vorhandene Motiv habe ich derart einfach in die Neugestaltung integriert.

Wie es zu dieser Bachgestaltung kam? Manchmal spielen Zufälle eine große Rolle. Für den Waldboden hatte ich Heki-Strukturgras gekauft, das mir aber für diesen Zweck völlig unpassend erschien. Besser eignet sich dafür Material von Welberg Scenery, das ich schon seit Jahren gern benutze. Eine Wanderung im Oberjoch im Allgäu entlang eines Hochmoors gab allerdings unverhofft hilfreiche Anregungen, wie ich dennoch die Heki-Matte verwenden konnte. Das Ergebnis ist im Randbewuchs des mittleren Teils des Baches gegenüber dem Parkplatz zu sehen.

Er wird dort auch von einem kleinen Holzsteg überbrückt. Als Wasserimitation habe ich das „Aqua“-Gießharz von Busch verwendet, das bei mir etwa eine Woche zum Aushärten und Transparentwerden benötigte.

Die Straßenoberfläche ist einfach grau angemalt. Dazu wurden noch einige markante Bäu-



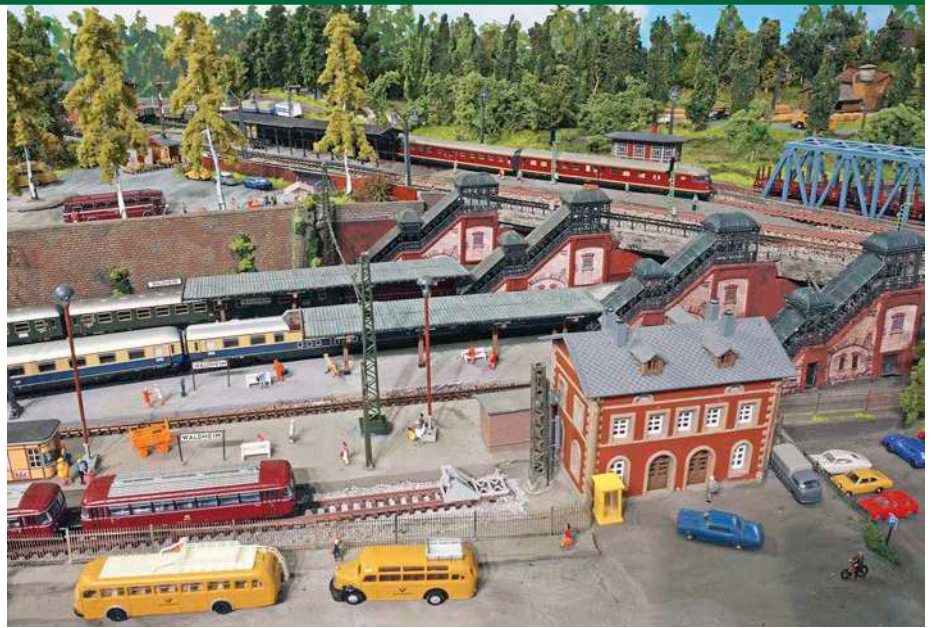
Der Aussichtspunkt auf dem Felsen begründet den kleinen Parkplatz an der Landstraße

me gesetzt. Ferner ergänzen einige Verkehrs- und Hinweisschilder die Detaillierung.

Umbau der Bahnsteigtrepfen

Beim Turmbahnhof nahm ich Veränderungen an den Bahnsteigen vor. Die für meine Anlage charakteristischen überdachten Treppenverbindungen zwischen den oberen und unteren Bahnsteigen von Pola/Faller mussten nach immerhin 43 Jahren Standzeit (wegen angenommener „Baufälligkeit“) weichen. Dafür ist der bisher schon bestehende offene Übergangssteg vom Parkplatz zum oberen Bahnhofsvorplatz versetzt und auf alle vier unteren Bahnsteige erweitert worden. Die Überdachungen der unteren Bahnsteige verschob ich zur Brücke hin. Der obere äußere Bahnsteig erhielt bei dieser Gelegenheit eine Verbreiterung durch Vorkleben einer Holzleiste und ein gätztes Geländer.

So ist die Anlage auch nach über vier Jahrzehnten kein verstaubtes und verblasstes Überbleibsel aus frühen Modellbahnzeiten, sondern bietet stetig regeneriert nach wie vor unterhaltsamen Betriebsspaß. *Lutz Koallick*



Der alte Zustand mit den markanten vier überdachten Treppenaufgängen und schmalem oberem Bahnsteig auf der Brücke

Der umgestaltete Turmbahnhof nunmehr ohne die überdachten Treppen zum oberen Bahnhof, dafür mit dem zum oberen Bahnhofsvorplatz hin versetzten Übergangssteg





PIKO



Moderner Güterzugverkehr in Spur N – Die Chemiekesselwagen von PIKO!

FORM VARIANTE

2025



40720 Chemiekesselwagen VTG Ep. VI

55,00 €*

FORM VARIANTE

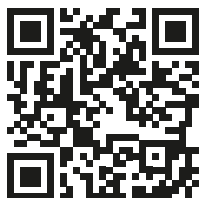
2025



40721 Chemiekesselwagen GATX Ep. VI

55,00 €*

- VTG Modell mit verchromtem Hochglanz-Kessel
- Detaillierter Wagenboden
- Zahlreiche freistehend montierte Bauteile



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten entdecken.

  
www.piko.de



Fotos: Roland Holtbrügger

Grifftolerante Freileitungen mit typischem Trafohäuschen, die mit wenigen Mitteln im Selbstbau entstanden

Mastmontage

■ Selbstbau von Strom-/Telegrafmasten mit Trafohäuschen

Zahnstocher + Garn

Unübersehbare Freileitungen gehören je nach Region für die Stromversorgung und die Telefonie zum Teil bis heute zum dörflichen wie kleinstädtischen Umfeld. Roland Holtbrügger hat seine Modellgemeinde mit Masten und Trafostation im Eigenbau dekoriert

Auf meiner Anlage baue ich gerne nach Möglichkeit vieles selbst anstelle Fertigprodukte oder Bausätze zu kaufen. Es macht auch Spaß, und so bleibt Geld für andere Sachen für die Modellbahn übrig. So kam mir die Idee, Strom- und Telegrafmasten als Freileitungsanlagen zu bauen.

Die Masten

Als Mast benutzte ich Zahnstocher, wobei die obere Spitze gekappt wurde. Anschließend wurden 3 mm unterhalb der oberen Kante zwei Löcher mit 0,5 mm Durchmesser gerade im Abstand von 5 mm durchgebohrt. Für die seitlichen Träger verwendete ich einen Kupferdraht von 0,5 mm Stärke. Einzelne Stücke von 12 mm Länge wurden durch die Bohrungen gesteckt und

mit Sekundenkleber fixiert. Die unteren Enden wurden nach 3 mm und die oberen nach 2 mm Mastentfernung mit einer Rundzange nach oben im 90 Grad Winkel umgebogen. Danach kürzte ich die gebogenen Enden auf 2 mm mit einem Seitenschneider.

Der Mast und die Ausleger wurden braun gestrichen. Die oberen Enden stellen Isolatoren dar und sind daher mit weißer Farbe anzumalen. Damit diese etwas dicker erscheinen, kann man zuvor etwas UV-Lichtkleber auftragen, oder die weiße Farbe in mehreren durchgetrockneten Schichten, wenn kein UV-Lichtkleber zur Verfügung steht.

Nachdem die Masten in die Landschaft gesteckt wurden, nahm ich als Leitungen Nähgarn, das



Holzmast im Rohbau mit Ms-Draht-Haltern und fertig lackiert (kleines Bild)



Gleich noch ländlicher wirkt das Gelände mit den passenden Überlandleitungen

mit Sekundenkleber fein auf den Isolatoren befestigt wurde. Nach mehrmaligem Nässen des Nähgarns hängen die Leitungen auch leicht durch, sodass es realistisch aussieht.

Ein Traföhäuschen

Was wären Freileitungen ohne Traföhäuschen. Die meisten benötigten Bauteile fanden sich bereits in der Restekiste. Ich musste daher nur noch ein Blatt Schmirgelpapier für 59 Cent kaufen. Bausätze liegen vergleichsweise zwischen 10 und 15 Euro.

Ich schnitt aus einer Polystyrol-Platte zwei Rechtecke von 15 x 45 mm heraus, ferner zwei Rechtecke von 20 x 55 mm. Um den Giebel zu erhalten, maß ich von der Höhe 1 cm ab und markierte dies mit dem Cuttermesser. Danach wurde von der Breite die Mitte markiert. So ergab sich das Dreieck für den Giebel, den ich ebenfalls mit dem Cuttermesser heraustrennte.

In der Bastelkiste fanden sich Tür und Fenster, und passend zu deren Maßen wurden mit dem Cuttermesser entsprechende Tür- und Fensterrahmen herausgeschnitten.

Nun kam das Schmirgelpapier als Wandverkleidung zur Anwendung. Wenn man die Seitenteile anfasst, kann das Schmirgelpapier, das den Rauputz darstellt, passgenau zugeschnitten und aufgeklebt werden. Klebt man jedoch die Seitenteile stumpf zusammen, muss das Schmirgel-

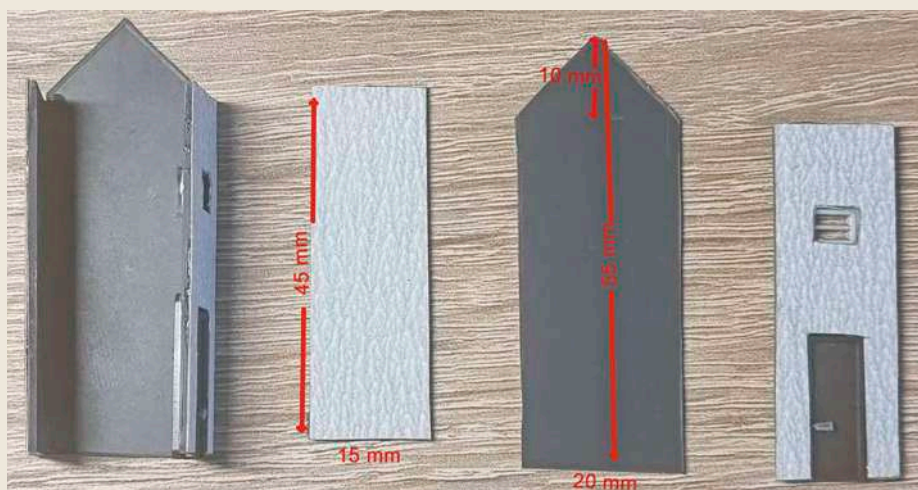
papier um die Dicke der Polystyrol-Platte größer abgeschnitten werden. Sind alle Seitenteile verklebt, wird aus Resten ein Dach geschnitten und aufgesetzt.

Die Isolatoren sind ebenfalls aus Restbeständen. Es gibt zwei Möglichkeiten hierzu. Entweder man verwendet Isolatoren von Sommerfeldt oder Viessmann, die es als Packungen zu je 20 Stück für kleines Geld zu kaufen gibt. Alternativ kann man kleine Spritzpunkte nehmen, die häufig in Bausätzen bei Fensterrahmen mit einem kleinen Spritzpunkt verbunden sind. Ich hatte

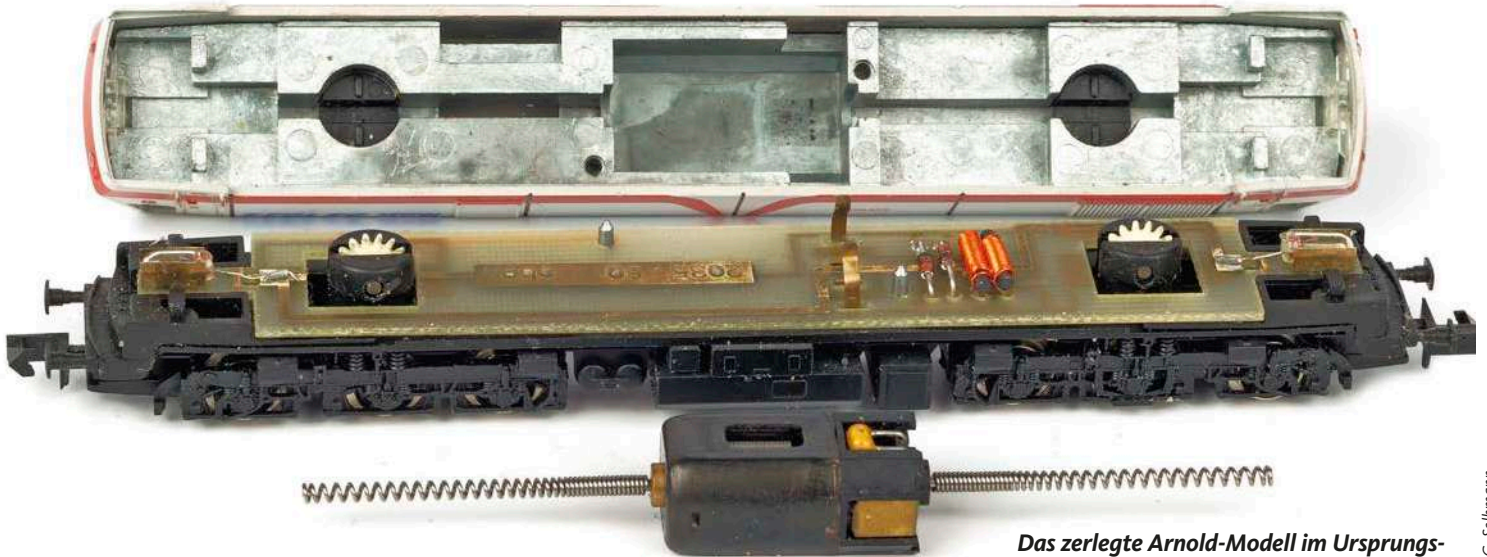
noch Isolatoren von Sommerfeldt übrig. Zuvor wurde auf der Wand ein 2 mm breiter Streifen aufgeklebt, worauf die Isolatoren kamen. Durch das Loch des Isolators zog ich später die Leitung (Nähgarn). So konnte auf einfache Weise die Leitung gespannt und verklebt werden.

Zur Verschönerung wurde des Traföhäuschen mit Patina versehen: Putzausbesserung, Schmutz, an der Tür ein Schild „Vorsicht Hochspannung“ sowie ein Werbeplakat. Letztere kann man am Drucker selbst erstellen.

Roland Holtbrügger



Das 15 x 20 x 55 mm große Traföhäuschen, die Wandklebekanten sind abgeschrägt



Das zerlegte Arnold-Modell im Ursprungszustand mit seinem einfachen Dreipoler

Foto: G. Selbmann

■ Glockenanker-Motor, neue Zahnräder, LED-Beleuchtung und Digitalisierung der DB 240 von Arnold

Mehr Dynamik für die Spirale

Manche Modelle sind Unikate, nicht nur was die Vorbildnachbildung, sondern auch ihre Technik betrifft. Ein solches ist die Diesellok MaK DE 1024/DB 240 von Arnold aus 1991. Das wuchtige Modell hat lange Schraubenfedern statt üblicher Antriebswellen oder Kardangelenke mit Schnecken zwischen Motor und Drehstellgetrieben. Herbert Nieder hat sie auf einen Motor von Micromotor umgebaut

Micromotor bietet auch einen Motorumbausatz (Art.-Nr. 011) für die Arnold-Modelle der MaK DE 1024 (Art.-Nr. 2035 bis 2038) an. In dessen Anleitung wird der Anschluss des neuen Motors an die Platine über angelötete Litzen beschrieben statt der von Arnold verwendeten Kontaktfahnen.

Motoranschluss über Drahtkontakte

Es geht jedoch auch ohne angelötete Litzen, wenn am Glockenanker-Motor aus dem Bausatz passend gebogene Drähte angebracht werden, welche die Funktion der Kontaktbleche des originalen Arnold-Motors übernehmen.

Zuerst bog ich ein Stück Neusilberdraht mit 0,45 mm Durchmesser etwa 5 mm vor dem Ende in etwas mehr als 90 Grad mit einer kleinen Flachzange um. Dann fädelt ich das umgebogene Ende durch das Loch in einer der beiden Kontaktflaschen am Motor ein. Ein Draht mit 0,5 mm Durchmesser sollte auch noch passen. Das freie Ende länger zu lassen (siehe Bilder unten), hat den Vorteil, dass der Draht dadurch besser manipulierbar ist, als wenn er schon gekürzt wäre. Ich lötete ihn an. Um die nötige Festigkeit zu erreichen, war es mir wichtig, den Draht nicht stumpf auf die Lasche zu löten, sondern durchzufädeln und von beiden Seiten der Lasche zu

löten. Dieselbe Prozedur folgte spiegelbildlich auf der anderen Motorpolseite.

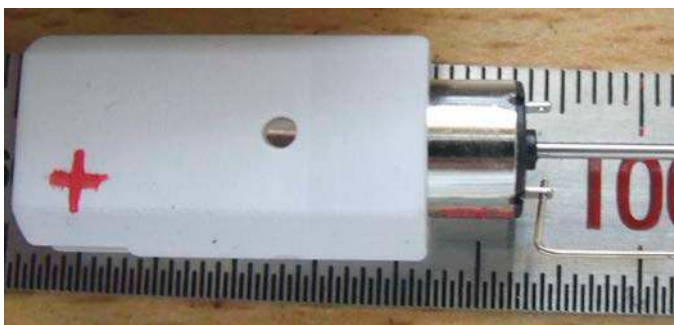
Befestigung der Federwellen

Danach klebte ich die Schneckenfedern auf die Wellen – auf der von den Anschlüssen abgewandten Seite so dicht wie möglich am Motor, auf der anderen Seite so, dass der neue Motorhalter genau dazwischen passt.

Fixierung des Motors

Im nächsten Schritt platzierte ich die Motorhalterung hochkant in die Öffnung des langen Lokgewichtsblock mit dem Motor so ausgerichtet,

Motorkontaktdrähte anlöten



Statt Kabel wird je ein Anschlussdraht in die Kontaktfahnen des Motors gesteckt und anschließend vorsichtig verlötet

Fotos (6): Herbert Nieder

Motoreinbau



Die L-förmigen Kontakt-drähte werden in Löcher der Motor-fahren gelötet



Die Überstände der Federwellen sind gleich-mäßig ausgerichtet

Zusammenbau der Lok

Der in die neue Halterung eingeklebte Austauschmotor wird samt seiner Federwellen zur Probe auf dem Fahrwerk platziert. Man erkennt den Kontaktschluss zwischen Anschlussdraht des Motors und der Blechfahne von der darunter liegenden Platine. Daneben liegt der verkabelte Kühn-Decoder



Der Motor ist im Beschwerungsblock des Lokgehäuses untergebracht. Das Modell wird deswegen auf dem Dach liegend (de)montiert. Angelötete Kabelverbindungen zum Motor wären bei dieser speziellen Konstruktionsart daher nicht so praktisch



dass die Schnecken auf beiden Seiten in etwa gleich weit in die Antriebsöffnungen hineinragen. Die freie Öffnung der Motorhalterung benutzte ich dann mit Sekundenkleber-Gel. Nachdem der Motor so fixiert war, trug ich den Kleber zur Absicherung auch noch in den Öffnungen auf der Ober- und Unterseite auf.

Digitalisierung

Der neue Motor hatte nun Kontakt über die Drahtstücke zu den seitlichen Zungen der Bodenplatte und konnte getestet werden, vorne und hinten sind LED statt der Glühlampen angebracht (siehe NBM 6/22, S. 70) und der Decoder (hier noch ein N045 von Kühn, es könnte aber jeder andere kleinere Decoder sein) passt

gut in die Aussparung, in der vorher die „Elektronik“ (= Dioden usw.) Platz gefunden hatte.

Neue Zahnräder

Ich ersetzte die Achszahnräder durch Messing-zahnräder (www.kh-modellbahnbau.de/getriebeteile, Artikel-Nummer 8812). Die problematischen Getriebezahnräder ließ ich durch Arnold-Ersatzteile (www.ctnmuc.de) ersetzen, weil ich mich an das innere Getriebe nicht selbst herantraute. Das Ergebnis ist eine zukunftstaugliche Lok, sie vermittelt beim Fahren die Illusion von viel Masse. Für alle Arnold-Motoren mit solchen Kontaktplatten sollte das Verfahren auch funktionieren, ich habe aber noch keinen anderen Arnold-Loktyp so umgebaut. *Herbert Nieder*

Übertragbarer Anwendungstipp Drähte bei Fleischmann

Ein ähnliches Vorgehen klappt bei vielen vierachsigen Fleischmann-Loks mit Metallfahnen von der Platine quer zum Gleis an den Motor geführt. Hier müssen die Motoranschlüsse durch angelötete gerade Drahtstücke ohne Biegungen zu den Lokseiten hin verlängert werden. Das habe ich schon erfolgreich durchgeführt bei älteren DB-Baureihen der Typen V 100 und V 160, entsprechend 211/212/213 beziehungsweise 218

NEU
bei uns im Sortiment:
Bahnhof
Lederhose/ Thür.
Maßstab 1:160
Art.-Nr.: LC-160-014

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!

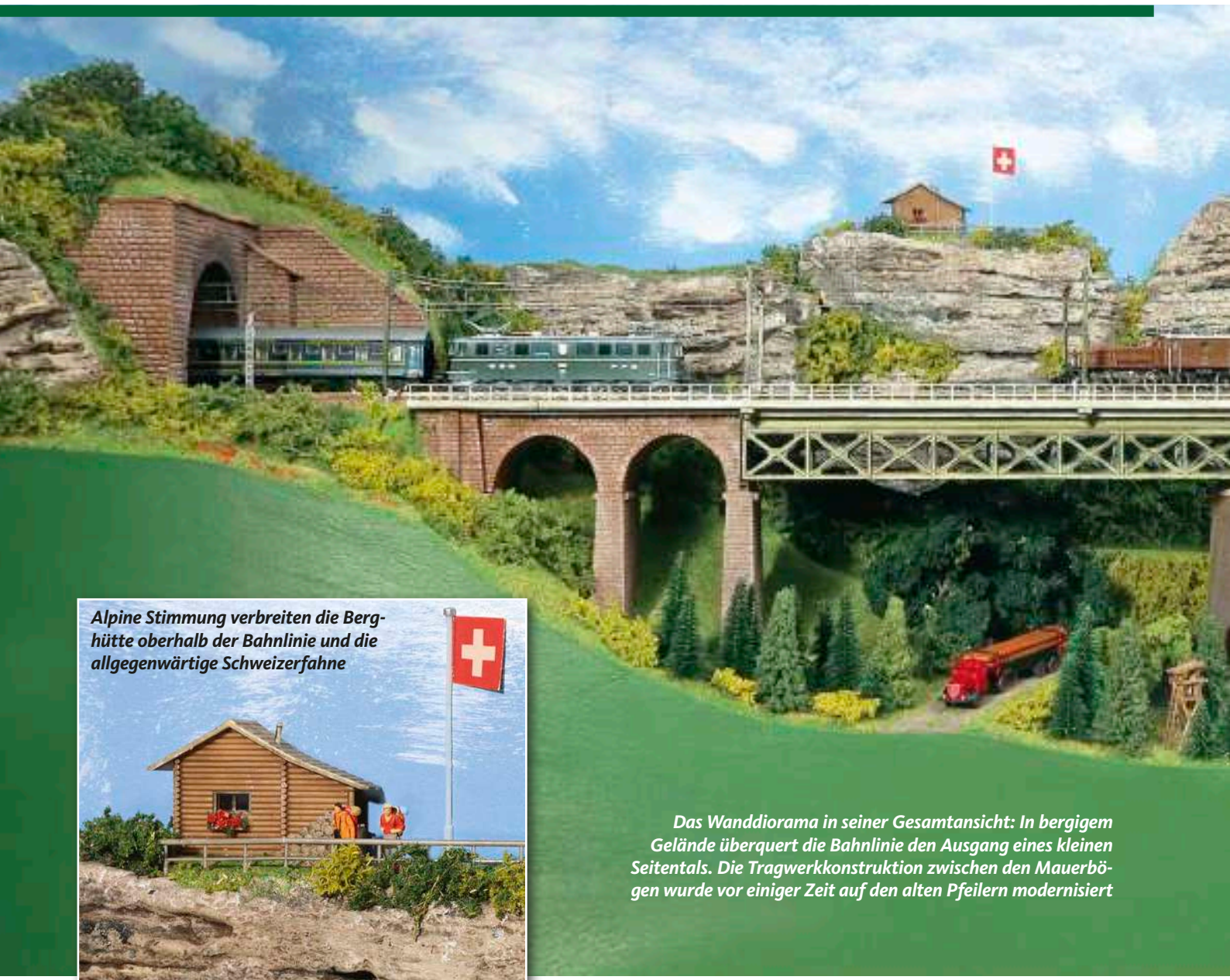


Wir sind
eisenbahn.de
VGB | GeraMond

Heimanlage im Schränkchen
schnell aufgebaut und im Karton verpackt
viele spannende Projekte in kleiner Zeit

**Attention! Bis zu 30%
Discount bis 21.04.25**

Bestellen Sie
jetzt!
www.eisenbahn.de
oder 030 41 140 100



*Alpine Stimmung verbreiten die Berg-
hütte oberhalb der Bahnlinie und die
allgegenwärtige Schweizerfahne*



*Das Wanddiorama in seiner Gesamtansicht: In bergigem
Gelände überquert die Bahnlinie den Ausgang eines kleinen
Seitentals. Die Tragwerkkonstruktion zwischen den Mauerbö-
gen wurde vor einiger Zeit auf den alten Pfeilern modernisiert*

■ Ein Brückendiorama mit schweizerischer Betriebsatmosphäre der Epoche IV

Alpine Resteverwertung

Neue Gestaltungsideen lassen sich in eine bestehende Modellbahnanlage oftmals nicht oder nur mit großem Umbauaufwand nachträglich einfügen. Dies gilt besonders auch für längere Brücken. Stefan Trummert hat aber nicht resigniert: Das neue Motiv hängt als Diorama nahe der Anlage an der Wand

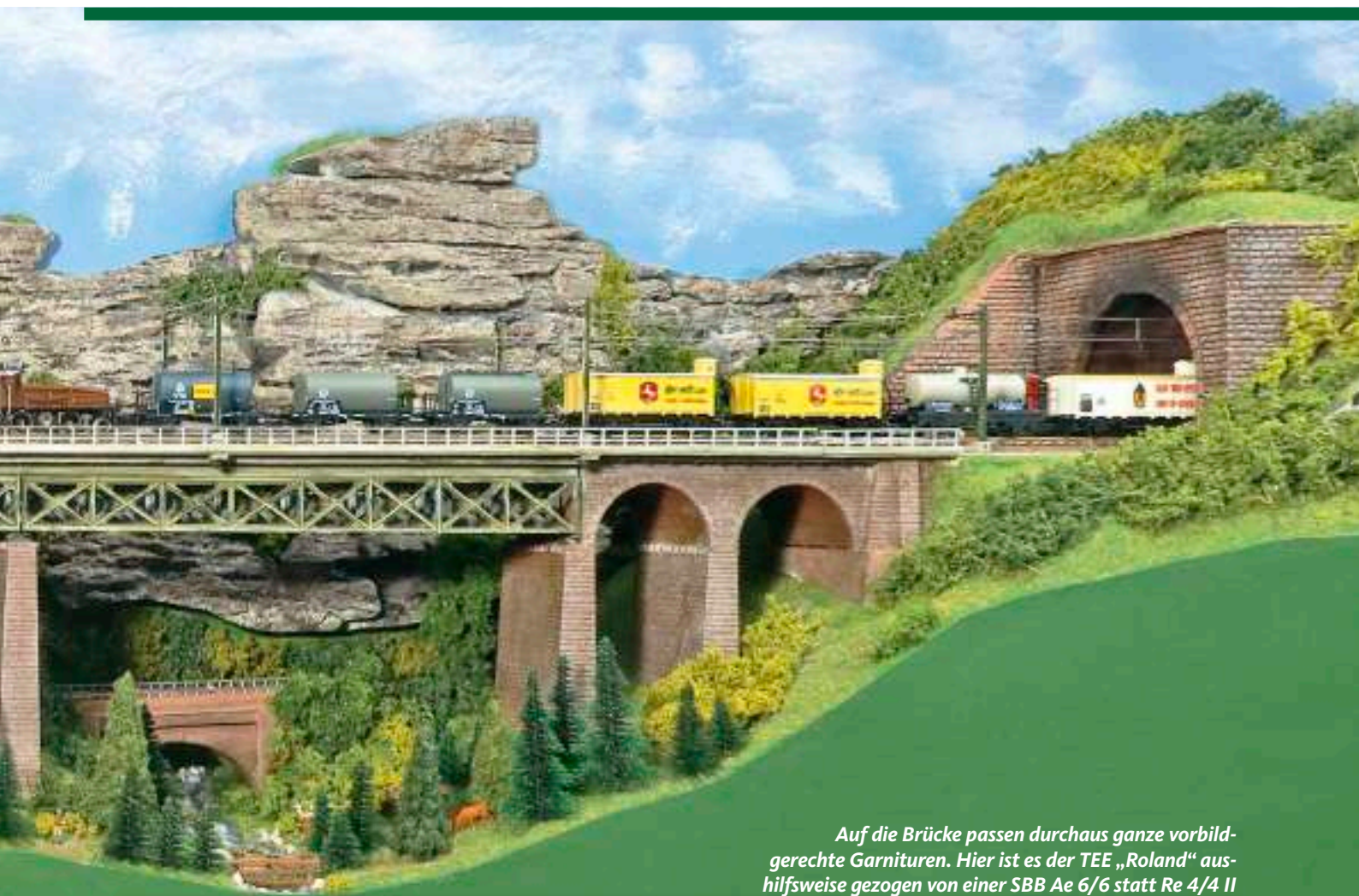
Für den Modellbahner bieten die Eisenbahnstrecken in der Schweiz mit ihrer hohen Anzahl erforderlicher Brücken- und Tunnelbauwerke immer wieder eine Inspiration für einen ähnlichen Nachbau auf der Anlage oder in einem Diorama. Nach dem von mir im *N-Bahn Magazin* 6/22 vorgestellten Brückendiorama für meine DB-Modelle der Epochen V/VI entschied ich mich diesmal für den Bau eines Wandpräsentationsdioramas für meine Schwei-

zer Modelllokomotiven vor Zügen aus früheren Zeitepochen.

Resteverwertung

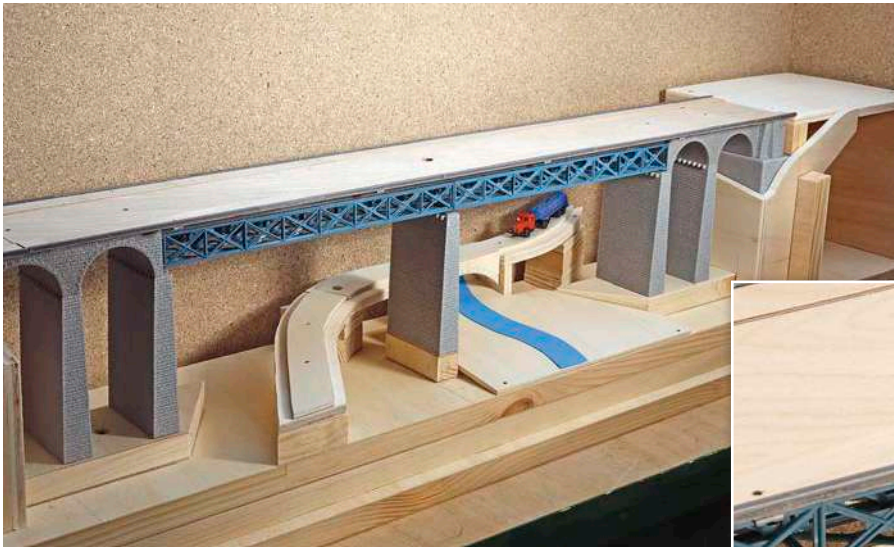
Der Bericht „Paradestrecke auf Rollen“ im Heft 3/18 mit einer Gitterunterzugbrücke aus Bauteilen des H0-Fußgängerstegs von Vollmer mag vielleicht dem einen oder anderen Leser noch bekannt sein. In der Baubeschreibung der Konstruktion mit den sechs fertigen Brücken-

teilen des hierfür verwendeten H0-Stegs war zu lesen, dass übriggebliebene Teile aus dem Bausatz (Art.-Nr. 5709) bestimmt später noch einmal Verwendung finden würden. Fünf Jahre danach war es dann soweit. Bei der Fertigung des kleinen Schweizer Wanddioramas sollte aus diesen vorhandenen Restteilen zusammen mit dem N-Viadukt von Faller (Art.-Nr. 222599) eine große Talbrücke entstehen. Konstruktiv lehnt sie sich an jüngere Vorbildbauformen mit einem Fach-



Fotos: S. Trummert

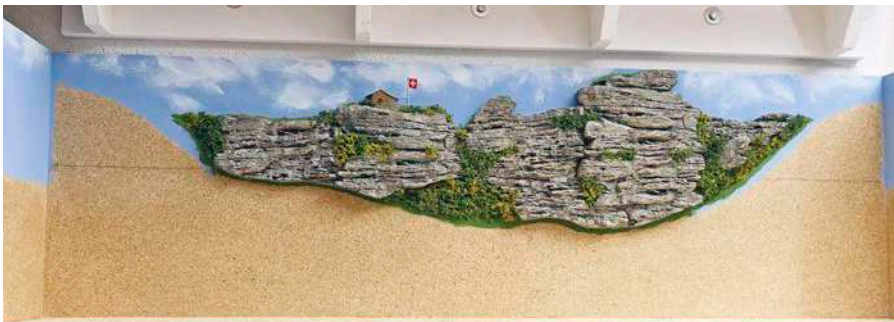
Der konstruktive Aufbau



Die Bahntrasse samt Brücke und die Basis für die Straße sind zugeschnitten und auf dem Geländeeinsatzelement montiert. Eine blaufarbene Schablone markiert den Verlauf des Baches



Der Brückenrohbau aus Kunststoffteilen von Vollmer- und Fallerbausätzen: Oberhalb der Gitterkonstruktion wurde zur Stabilisierung eine 3 mm dicke Hartfaserplatte eingebaut. Darüber liegt eine 1 mm starke Birkensperrholzplatte zur Aufnahme der Gleise



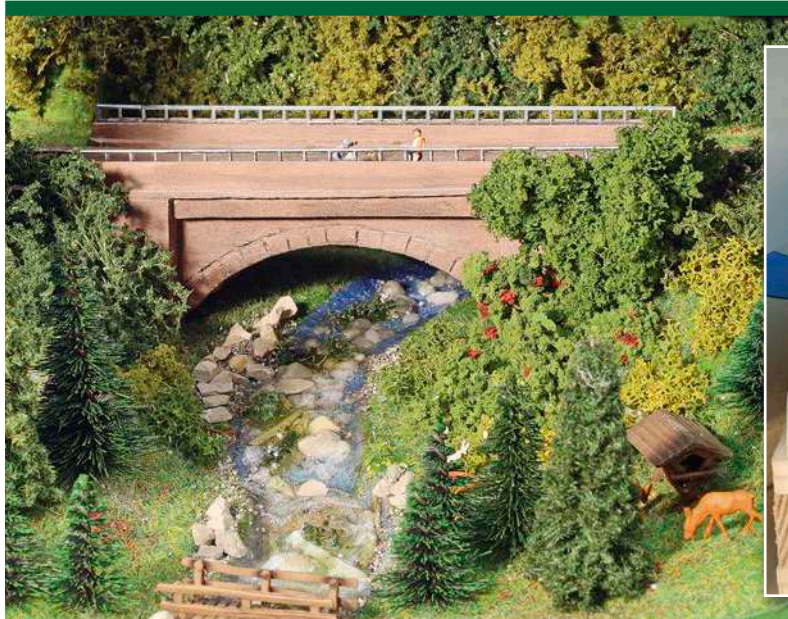
Der fertig gestaltete Hintergrundkasten mit der halbreliiefartigen Felsformation, Heki-Sträuchern drum herum und der Jagdhütte von Faller oben drauf. Der Hintergrundhimmel ist selbst gemalt und nur den Geländekonturen folgend aufgetragen



Die Tunnelportale samt Stützmauern sind jeweils ein komplett abnehmbares Geländeelement. Das Drahtgewebe zur Hangmodellierung ist nun mit Spachtelmasse überdeckt



Die Geländestrukturen sind mit Holzspanen und Maschengitter um die Bahn- und Straßentrassen modelliert und bereit zum Überspachteln



Die Rückseite der Straßenbasis im Rohbau: Der FINA-Tanksattelzug dient hier als Größenvergleich und wurde später zum Holztransporter umgebaut

Das fertig gestaltete Gelände unter dem Brückenschlag der Eisenbahn mit Wildbach und Straßenbrücke

werkträger-Unterbau und einem Spannbeton-Fahrbahnaufbau mit integrierten Fahrleitungsmastenfundamenten an.

Das neue Diorama mit seiner Länge von 112 cm und einer Tiefe von 20 Zentimetern wurde dem bereits vorhandenen Brückendiorama, welches im Heft 6/22 vorgestellt worden ist, angepasst. Die Gesamthöhe einschließlich des Hintergrundkastens wurde auf 35 Zentimetern festgelegt. Mehr Platz ist dafür im Ausstellungsraum leider nicht vorhanden.

Kastenkonstruktion

Die Teile für den Hintergrundkasten sowie eine Wandkonsole ließ ich wieder im Baumarkt aussägen. Der Hintergrundkasten besteht aus einer 19 mm starken Tischlerplatte und drei Wandteilen aus 10 mm dicken Spanplatten. Das Ganze wurde verklebt und verschraubt.

Beim Ausgestalten verwendete ich anstelle einer Hintergrundtapete diesmal zwei Packungen der bereits fertig vorgeformten Schichtgesteinsplatten von Noch (Art.-Nr. 58480). Sie wurden bedarfsgerecht zugeschnitten und dann direkt an die hintere Spanplatte geklebt. Für Zwischenräume, die verdeckt werden sollen, sowie die weitere Landschaftsgestaltung des Hintergrundes kamen Naturbüsche von Heki (Art.-Nr. 1642/1646) zum Einsatz. Der Himmel wurde dann mit Blau und Weiß vermischter Abtönfarbe gestaltet. Anschließend tupfte ich die Wolken mit einem kleinen Schwamm auf.

Textfortsetzung auf Seite 43

Das fertige Diorama wird oberseitig und an der Front mit zwei abnehmbaren Scheiben als Staubschutz verschlossen. Zum Festklemmen dienen Flügelmuttern mit Unterlegscheiben



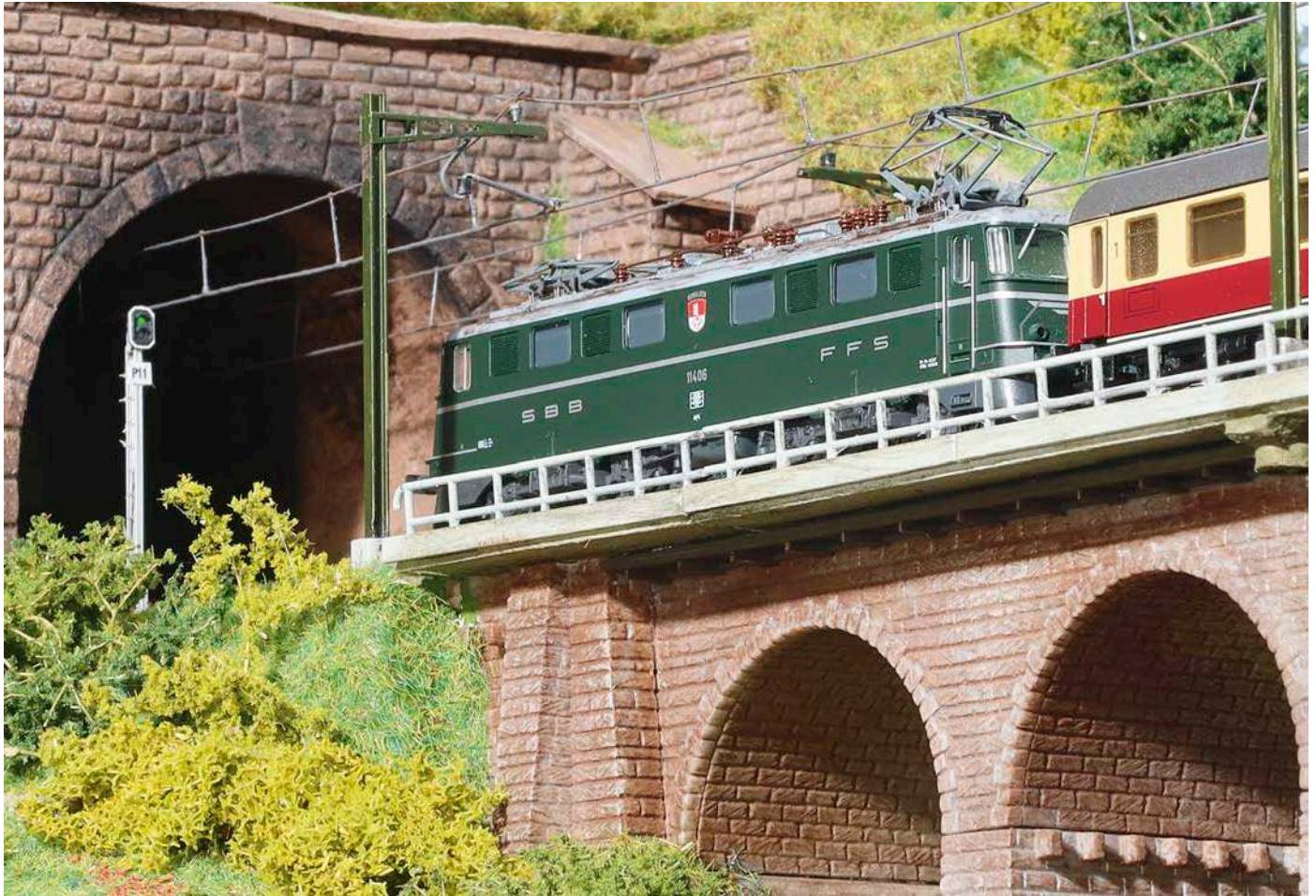
Die Rückseite des Einzelements hat Eingriffsöffnungen. Man erkennt auch die separat aufgesetzten Tunnelüberdeckungen





Trotz der begrenzten Platzverhältnisse ergibt sich sogar von oben betrachtet eine gewisse Tiefenwirkung. Dafür ist darauf zu achten, dass man nicht zu hohe Bäume direkt unter der Brücke aufstellt





Um die Geländeillusion nicht zu beeinträchtigen, müssen die Tunnel unbedingt dunkel gehalten werden

Nur in Modell möglich: zwei braune Ce 6/8 II Museumsloks (verschiedene Arnold-Modellserien) sind vor einem Güterzug unterwegs



Eine SBB Re 4/4 II in der traditionellen TEE-Lackierung fährt am Blocksignal des Gegengleises vorbei. Hier wird korrekt im Linksverkehr gefahren. Die Strecke ist wohl auch signalmäßig noch nicht auf banalisierte Doppelspur aufgerüstet

Das fürs Aufstellen benötigte Wandpodest ist komplett aus Teilen einer 19 mm dicken Tischlerplatte gefertigt. Nachdem die Teile dafür ebenfalls verleimt und verschraubt wurden, sind sie passend zur Wand mit weißer Abtönfarbe angestrichen worden.

Zur Wandbefestigung verwendete ich Sechskant-Holzschrauben 6 x 80 mm und 25 mm große Metallunterlegscheiben mit einem 6,2 mm Loch. Die Wanddübel haben eine Länge von 66 mm und müssen einen 10 mm Bohrdurchmesser aufweisen (siehe auch Beschreibung aus den NBM 6/22).

Das Geländeteil

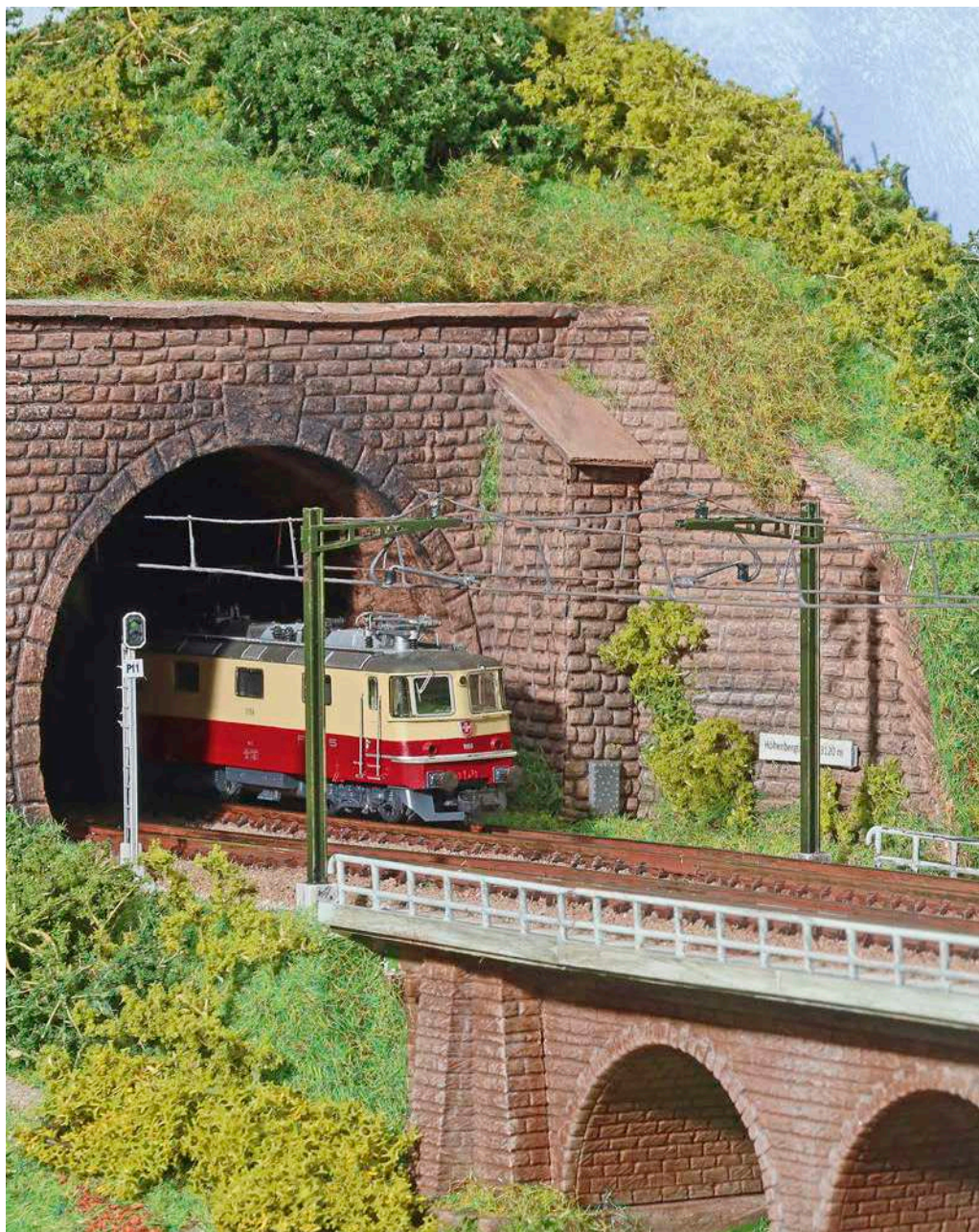
Das herausnehmbare Trassen-/Landschaftselement ist auf einer 19 mm dicken Tischlerplatte von 109 cm Länge aufgebaut. Dieses steht wiederum auf zwei fest angebrachten 19 mm starken Längsholzleisten. Der Freiraum dazwischen bietet Platz für die spätere Verkabelung zum Anschluss der Gleise und des Schweizer Blocksignals, welches aus dem Sortiment von Mafen stammt.

Von mir passend ausgesägte Sperrholzplatten von 4 mm und 8 mm Stärke wurden für den Geländeunterbau verwendet, später nach bekannter Methode mit Fliegengitter überzogen und mit Moltofill-Spachtelmasse in Form gebracht. Nach dem Austrocknen folgte die Behandlung mit Tiefengrund und Abtönfarbe. Die von mir eingebauten Gleise aus dem Fleischmann-Piccolo-Sortiment wurden nachgeschottert und ebenfalls mit Farbe nachbearbeitet. Die Oberleitung mit den Masten Bauart Kreis II nach SBB-Vorbild bietet Sommerfeld an.

Zum Schluss wurde alles mit Streu und Busch-Materialien, Bäumen, Figuren und Fahrzeugen (der Wiking-Tank-LKW Nr. 098242 wurde zum Langholztransporter umgebaut) ausgeschmückt.

Nach all den angefallenen Arbeiten bis hin zur Fertigstellung bleibt nun die Freude beim Betrachten meines kleinen Schweizer Motivs. Vielleicht kann dieses auch später einmal in eine betriebsfähige Anlage eingefügt werden. Die Gleisfortführungen an den Stirnseiten sind ohne Weiteres möglich. *Stefan Trummert*

Auf einem Gotthardbahn-ähnlichen Motiv wie diesem gehört die Ae 6/6 Kantonslok einfach dazu. Aus Vereinfachungsgründen ist in Modell die Fahrleitungskette auch im Tunnel in normaler Höhe durchgezogen



Fachgeschäfte und Versandhändler

Hier finden Sie Ladengeschäfte und Versandhändler in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise: 4c Euro 73,00 zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein · Telefon 089 130 699 523 · Fax 089 130 699 529 · E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten
Tel.: 035971 7899-0
 Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 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

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3449367, Fax: 030/3456509

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. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (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
fiNescale

- 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 Germing | 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

48 Jahre
 modellbahnen & modellautos **Turberg**

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

Mit Millimeter-Anzeigen im

N-BAHN MAGAZIN erfolgreich werben!

Unser neues Format: 90 mm x 37 mm

Hünerbein
Modell Center Aachen

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

**750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in 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.modellbahnnecke.de/shop>
email: sales@modellbahnnecke.de



Mit Millimeter-Anzeigen im

N-BAHN MAGAZIN

erfolgreich werben!

Unser neues Format: 90 mm x 37mm

Böttcher Modellbahntechnik

Dampföl & Reinigungssöl BM 7503
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter
Preis inkl. MwSt. zzgl. Versand
9,90 €

Gleisschotter
Spur N / Z
BM 7926
Grau
250g
1,30 €
Spur H0 / TT
BM 7941
(5,20 € / kg)
DIREKT VOM HERSTELLER Preise inkl. MwSt. zzgl. Versand

DIREKT VOM HERSTELLER

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 06558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
ständig neue Angebote im Onlineshop
www.boettcher-modellbahntechnik.de

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

N-Bahn-Börse

VERKÄUFE

Verkaufe (auch einzeln) 32 unterschiedliche braune Box Cars und einen Caboose der UP aus der Big Boy Ära. Liste und Preisvorstellung bitte anfordern. E-mail: ma.ma.doerr@web.de

Verkauf SPUR-N-Lokomotiven aus der Schweiz. Für Interessierte sind alle Objekte in der Liste „sbb-spur-n.eu“ aufgelistet.

GESUCHE

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Sammlungen, Klein-

serien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Tel-FN.: 02252/8387532, Mobil: 0151/50664379 G

Modelleisenbahnen aller Hersteller, aller Baugrößen und jeden Alters kauft und verkauft: Such & Find Mozartstr. 38 70180 Stuttgart. Tel. 0711/6071011, www.suchundfind-stuttgart.de G

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönli-

che Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-

Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Senden Sie uns Ihre Textanzeige bitte per E-Mail an:

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: 9. Mai 2025



N-Bahn Magazin digital lesen!

Bequem, günstig, unbegrenzt.

www.nbahnmagazin.de

Jetzt Jahresabo digital bestellen!

■ DC-Zugbildungen der DB in Modell von 1973 bis 1978

Kurze D-Züge dreimal täglich

Nur fünf Jahre dauerte die Ära der „D-Zug City“ der Deutsche Bundesbahn, kurz DC genannt, als zweiklassiges Ergänzungssystem für die Intercity-Züge in der Fläche. Horia Radulescu beschreibt deren Geschichte und blickt auf das passende Lok- und Wagenangebot zur Modellzugbildung



Der bunte DC 912 „Ostfriesland“ mit der 220 071-5 ist aus Abteilwagen in drei DB-Farbkonzepete gebildet. Es sind drei Bm, Am und zwei Bm verschiedener Generationen, aufgenommen bei Petkum 1977

Foto: Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung

Mit den im September 1971 eingeführten Intercity (IC) mit meist kurzen Inlandszügen der 1. Klasse mit ähnlichem Komfortniveau wie die im selben Farbschema beige/purpurrot gehaltenen, grenzüberschreitenden TEE baute die Deutsche Bundesbahn die Basis für den künftigen hochwertigen innerdeutschen Fernverkehr. Die IC verbanden 33 Großstädte und Metropolen im Zweistunden-Takt. Mit einem in den folgenden Jahren einzuführenden „Intercity-B-Netz“ abseits der großen Verkehrsadern sollten weitere 44 Mittel- und Großstädte an das IC-System angebunden werden.

So entstanden die „Schnellzüge des Intercity-Ergänzungssystems“ mit insgesamt 16 Linien, je acht davon als „Ergänzungs-Netz“ und acht als „Anschluß-Netz“. Diese wurden mit vier Linien des IC-Systems an 13 Orten verknüpft (Münster, Dortmund, Hagen, Köln, Koblenz, Göttingen, Bebra, Frankfurt (Main), Mannheim, Karlsruhe,

Stuttgart, Nürnberg und Würzburg). Die neuen Züge wurden DC (für „D-Zug City“) genannt (in Anlehnung an das Kürzel „IC“) und bekamen Namen in Anspielung auf die durchfahrenen Regionen (z. B. „Emsland“, „Taunusland“, „Siegerland“, „Rheinland“, „Donauland“ usw.).

Die Züge der acht Linien des „Ergänzungs-Netzes“ (11 bis 18) hatten Zugnummern im Bereich 900 bis 999. Die Linien des „Anschluß-Netzes“ (21 bis 28) bekamen Namen mit der Endung „-City“ (z. B. „Kurfürsten-City“, „Weser-City“, „Oldenburg-City“) und Zugnummern im Bereich 800 bis 899. Die DC-Zugpaare sollten mindestens dreimal täglich fahren und auf einigen Anschlußlinien durch „reguläre“ D- und Eilzüge ergänzt werden.

Kurz und sparsam

Die mit maximal 140 km/h fahrenden DC-Züge gingen zum Sommerfahrplan 1973 in Betrieb. Das Netz umfasste rund 4.000 Kilometer Stre-

cke. Das eingesetzte Rollmaterial wurde keinesfalls speziell dafür beschafft, sondern aus dem umfangreichen Neubau-Schnellzugwagenpark abgezweigt. Es handelte sich um D-Zug-Wagen der Verwendungsgruppe 53 verschiedener Generationen, vom damals schon 20 Jahre alten Aüm 202 und Büm 232 aus Mitte der 1950er-Jahre bis hin zu gerade neu gelieferten, in sogenannten „Pop-Farben“ lackierten scheibengebremsten Büm 234 (siehe NBM 6/20). In der Regel waren die Züge kurz mit planmäßig drei bis fünf Wagen, davon ein Aüm oder ABüm (sowie teilweise zwei ABüm statt eines ganzen Aüm). Auf Speisewagen wurde verzichtet, dafür die gastronomische Versorgung durch einen Mini-Bar-Service durchgeführt.

Die DC waren nur teilweise tatsächlich neu eingeführte Verbindungen. So waren die DC 992/997 „Mainland“ zwischen Würzburg und Hof eigentlich nur der frühere „aufgehübschte“ E 659 „Frankenland“ sowie als Gegenzug der D

Leicht kompromissbehaftete Nachbildung des DC 912 „Ostfriesland“ auf dem obigen Foto mit einer 220 von Roco und verschiedenen UIC-X Wagen (jedoch alle mit Drehfalttüren) von Fleischmann



854. Auch zwei der drei Moselbahn DC-Paare waren umgewandelte Eilzüge. Der mit Elektroantriebszügen der Baureihe 430 gefahrene D 813/812 „Westfalenland“ der Ruhr-Sieg-Strecke wurde einfach zum DC 919/918 unter Beibehaltung des nicht unbedingt schnellzugmäßigen Rollmaterials.

Mit Triebzügen und Postwagen

Nicht alle DC-Züge waren sehr kurz. Es gab auch solche mit sechs oder am Wochenende sogar sieben bis acht Wagen oder skurrile Zugbildungen mit Nahverkehrswagen (n-Wagen alias „Silberlinge“) und angehängtem Diesellokomotiv 624 (als „Oldenburg-City“ zwischen Bremen und Wilhelmshaven). Falsch ist auch die verbreitete Meinung, dass nur reine Sitzwagen im DC fuhren. Auf den Linien 13, 16 und 18 war der Einsatz von Halbgepäckwagen BDüms 272 oder 273 planmäßig, und manche Züge der Linie 17 führten sogar an bestimmten Tagen Postwagen Post mr-a oder Post mrz mit.

Noch sparsamer als die DC 900-999 des „Ergänzungs-Netzes“ wurden die DC 800-899 des „Anschluß-Netzes“ gebildet. Der überwiegende Teil davon waren ehemalige umgewandelte Eilzüge mit entsprechendem Rollmaterial, so die Züge der Linien 25 und 26 ab Bremen, die zum Teil aus „Silberlingen“ ABnrz und Bnrz bestanden. Es wurden aber nicht alle Eilzüge auf diesen Relationen zum DC hochgestuft. Diesbezüglich maßgebend war die Zugbildung, denn die Züge, die teils aus Altbauwagen bestanden (vor allem in der 1. Klasse), blieben mit dem Gattungszeichen E erhalten.

» Im Gegensatz zu den IC fuhren die DC in keinem einheitlichen werbewirksamen Farbdesign

Die DC-Wagen/Züge sollten kein eigenes Farbschema bekommen. Einerseits erlaubte dies eine gewisse Flexibilität (so konnten Einzelwagen oder komplette DC-Garnituren auch für andere Leistungen eingesetzt werden). Andererseits führte dies von Anfang an zu einem Image- und Qualitätsproblem: der DC, von der Bundesbahn als „besserer D-Zug“ vermarktet, hatte dasselbe Komfortniveau und sogar teilweise wegen der fehlenden Speisewagen einen schlechteren Service als die früheren Eil- und D-Züge, die durch ihn ersetzt wurden. Anfang bis Mitte der 1970er-Jahre wurde das langjährige Farbkonzept der Reisezugwagen der DB mehrmals grundlegend, aber nicht immer umfassend

Dampflokomotiven im DC-Einsatz Ölgefeuert durchs Emsland



Foto: Norbert Steinweis/Eisenbahnstiftung

Die 012 075-8 mit dem DC 910 „Emsland“ aus drei Büm 232 und Aüm 202 am Schrankenposten 210 in Rheine 1974

Anfang der 1970er-Jahre waren Dampflokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn noch vielerorts im Einsatz, am meisten im Nah- und Güterverkehr. Eine Ausnahme bildete das Emsland: Fast alle Schnellzüge, kurz oder lang, wurden durch die schnellen, ölgefeuerten Baureihen 01.10 (012) des Bw Rheine befördert. Das Ende der 012-Einsätze im hochwertigen Reisezugverkehr kam erst nach der Ölkrise 1975. 1973-1975 wurden viele D-Zug City der Linie 11 (Emden – Münster – Siegen – Frankfurt) ab Emden in der Regel

durch 012 aus Rheine befördert. Es waren nicht die einzigen dort eingesetzten Dampflokomotiven, denn die Rangierarbeiten in Emden erledigte 1973 noch eine 094 (pr T16.1) Tenderlok.

Fleischmann-Dauerbrenner 012

Beide Modelle sind „altbekannte“ von Fleischmann. Die 012 erschien zuerst 1974 und wurde im Laufe der Zeit in mehreren verbesserten Auflagen produziert (brünierte Räder und Gestänge, andere Sandkasten auf dem Umlauf usw.).



Foto: G. Selbmann

Die 012 081-6 von Fleischmann in der Erstauflage von 1974

geändert. So waren innerhalb von wenigen Jahren die meisten DC aus Wagen in zwei, wenn nicht sogar drei Farbgebungen bunt gemischt. Neben Aüm in Kobaltblau und ABüm, Büm und BDüms in Chromoxidgrün konnte man auch knallige Pop-farbene Wagen und ab 1974 auch solche in den neuen Farben Ozeanblau/Elfenbein beobachten. Die DB bemühte sich nur am Anfang darum, „farbreine“ Garnituren (am liebsten in den damals neuen „Pop-Farben“) zu

schaffen. Bald spielte die Farbe der Wagen im Zugverband keine Rolle mehr.

Auch mit Wagen der DSB und SBB

Ausländische Wagen waren im DC eine Ausnahme. Nur beim DC 887/888 „Hansa-City“ Hamburg – Lübeck liefen dunkelrote Wagen der Dänischen Staatsbahnen DSB, die mit den D 330/331 „Nordpfeil“ von Frederikshavn über Flensburg nach Hamburg gelangten. Eine weitere



Fotos (10): Horia Radulescu



Typische Dieselloks für DC: 220 (Roco), 218 (Fleischmann neu) und 216 (überarbeitete Brawa-Auflage)

re Ausnahme kam 1975 mit der Aufnahme der schon 1973 geplanten aber nie durchgeführten DC-Linie Stuttgart – Singen – Zürich hinzu. Hier wurden die D 481/480 und 483/482 in DC umgewandelt unter Beibehaltung der Zugnummer als „Schweizerland“ und „Hegauland“. Ursprünglich sollten sie nur mit SBB RIC-Wagen

Am und Bm fahren; oft aber ersetzt ein DB Aüm 202 oder 203 den Am, und nur die 2. Klasse-Gruppe bestand aus dunkelgrünen SBB-Wagen.

DC als Auslaufmodell

Das Konzept schien auf den ersten Blick vielversprechend, und dennoch wurde es letztendlich

zum Flop. Zum einen war es nicht ganz durchdacht: Der zweiklassigen DC wurde als Zubringer für den exklusiven IC vermarktet. Der Inter-city der frühen 1970er-Jahre (IC'71) war nicht das Massenförmungsmittel, das er in den 1980er-Jahren mit dem IC'85 werden sollte (siehe auch NBM 1/13), sondern ein „Inlands-TEE“, der in erster Linie für Geschäftsreisende gedacht war. Die DB hielt an einklassigen IC bis 1979 fest, was auch im europäischen Ausland nicht unüblich war; so führte die italienische FS zweiklassige IC sogar erst 1984 ein.

» Allgemeine Sparmaßnahmen im Reiseverkehr führten auch zum Zerfall des DC-Systems

Unabhängig von der DC/IC-Konzeptproblematik und dem fast fehlende Marketing verschlechterten sich Anfang 1974 allgemein die Rahmenbedingungen durch einen Rückgang des Reiseverkehrs. 1975 führte die DB einen drastischen Sparplan ein, der auch die nun „ungeliebten“ DC-Züge betraf. Dies führte zu einer Zerlegung des DC-Systems, indem die Grundregel „mindestens drei Zugpaare am Tag“ aufgegeben wurde. Viele DC fuhren nun eindirektional, also ohne Gegenleistung. Die anderen wurden wieder wie vor 1973 zu Eilzüge deklassiert.

Überraschenderweise gab es 1975 noch neu eingeführte DC-Züge. Neben den schon erwähnten DC 480-483 Stuttgart – Zürich erschien mit dem DC 966 „Luginsland“ Nürnberg – Stuttgart ein Neuzugang, der überwiegend aus tannengrünen UIC-Y und Y/B-70 der tschechoslowakischen CSD bestand (die nach Nürnberg mit dem D 250 kamen). 1976 wurde noch der D 750 Straßburg – Hof zwischen Karlsruhe und Stuttgart zum DC „Badnerland“ (der Gegenzug D 751 wurde zum DC „Schwabenland“), ohne allerdings IC-Anschlüsse in den beiden Knotenpunkte zu berücksichtigen. Von einem DC-System war nun keine Rede mehr. Dementsprechend führen die Züge finanziell große Verluste ein. Böse Zungen innerhalb der DB nannten die DC sogar spöttischerweise „Deficity“. Fairerweise muss man aber zugeben, dass zum selben Zeitpunkt auch

Foto: Will R. Reed/Eisenbahnstiftung



Ein DC, wie man ihn sich vorstellt: Die 216 081-0 mit drei Büm 234 und Aüm 203 in Pop-Farben bei der Blockstelle Bentlage im Jahr 1975

Foto: Ulrich Budde/em



1976 zog die 110 176-5 bei Tamm den DC 962 „Schwabenland“ mit den grünen Büm 234, zwei ABüm 223 und Bm 232

Foto: Wolf-Dietmar Loos/em



Die 103 212-7 noch mit Schürze vor dem DC 913 „Münsterland“ aus vier Pop-farbenen Wagen am Block Elsey 1976



Der DC 941 „Westerland“ mit einer 215 und ABüm 225 und ABüm 223 auf der Siegbrücke bei Merten 1975

Fotos (2): Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung.

Linienübersicht DC-Züge im Fpl. 1973

Linie	Züge	Zuglauf	Triebfahrzeuge	Wagentypen
11	910-919	Emden-Münster-Siegen-Frankfurt	110, 112, 141, 216, 430*	Aüm, ABüm, Büm
12	970-975	Stuttgart/Mannheim-Frankfurt-Kassel	110, 103**	Aüm, Büm
13	930-935	Bebra/Kassel-Soest-Dortmund(-Duisburg)	110, 112, 141	ABüm, Büm, BDüm
14	940-945	Köln-Siegen-Kassel(-Göttingen)	110, 141, 215, 216	Aüm, Büm
15	900-905	Saarbrücken-Koblenz-Köln(-Düsseldorf)	110, 216	Aüm, ABüm, Büm
16	950-955	Saarbrücken-Mannheim-Nürnberg	110, 215, 220	Aüm, ABüm, Büm, BDüm
17	960-967	Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg/Regensburg	110, 118, 220, 221, 215	Aüm, ABüm, Büm, Post mr
18	990-999	Stuttgart-Würzburg-Bamberg-Hof	110, 117, 118, 218, 220	Aüm, Büm, BDüm

Anschlusslinien

21	Kassel-Bebra („Kurhessen-City“), DC-Züge der Linie 13 und Eilzüge
22	Kassel-Göttingen („Kurhessen-City“), DC-Züge der Linie 14 und Eilzüge
23	Hamburg-Kiel („Förde-City“), 3 DC-Zügpaare der Linie 13 und 3 D-Züge
24	Hamburg-Lübeck („Hansa-City“), 1 DC-Zug, 1 D-Zug und Eilzüge
25	Bremen-Bremerhaven („Weser-City“), 3 DC-Zügpaare und Eilzüge
26	Bremen-Oldenburg („Oldenburg-City“), 3 DC-Zügpaare, D- und Eilzüge
27	Hannover-Braunschweig („Welfen-City“), 3 DC-Züge, D- und Eilzüge
28	Nürnberg-Regensburg („Donau-City“), 1 DC-Zug, 1 DC der Linie 17, D- und Eilzüge

* - nur bei DC 918/919 ** - nur bei DC 975

Die 220 057-4 überquert 1975 mit dem DC 954 „Frankenland“ die Kochertalbrücke mit zwei Büm 232, Aüm 202, Büm 232 und BDüms 272



Altbau E-Lokomotiven vor DC 117 und 118

Der große Anzahl an neu beschafften Einheits-Elloks der E 10-Familie (Bau-reihen 110/112) drängten die in den 1920er- und 1930er-Jahren gebauten Schnellzugloks mit der Achsfolge 1'Do1' mit ihren markanten Federtopfانtrieben aus dem hochwertigen Schnellzugverkehr. Sowohl die älteren, nur 120 km/h schnellen grünen E 17 (117) als auch die stromlinienförmigen, meist blau lackierten E 18 (118) waren als zu aufwendig im Unterhalt angesehen und wurden daher meist im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt. Die meistens kurzen und entsprechend leichten DC-Züge der Linien 17 und 18 waren jedoch ideale Einsatzgebiete für die alten Schnellzugloks

Passende neue Lokmodelle

Lange Zeit war man in Spur N auf die alten Modelle der 117 und 118 von Arnold angewiesen. Erfreulicherweise sind in den letzten zehn Jahren mit den neuen 117 von Hobbytrain und 118 von Piko würdige Nachfolger mit aktuellem Detaillierungsgrad und Funktionsumfang für die betagten Arnold-„Schätzchen“ entstanden.

Die DB 117 122-2 von Hobbytrain



Foto: Willi Hager/Eisenbahnstiftung

Die 118 030-6 vor dem DC 952 „Hohenloherland“ bei Grünsfeld. Die komplett grüne Wagenreihung besteht aus ABm, zwei Bm und BDms

Foto: G. Selmann



Die DB 118 008-2 von Piko mit „Stielaugen“



Foto: Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung

Selbst die nur 120 km/h schnelle 117 109-3 kam zum Einsatz, hier 1975 vor dem DC 990 „Tauberland“ bei Lauffen am Neckar

die IC, „Flagschiffe“ im DB-Binnenverkehr, selbst defizitär führen. 1978, ein Jahr vor der Einführung der langen, zweiklassigen IC, die den DC als Zubringer zu System-Knotenpunkten hätten rechtefertigen können, war damit Schluss. Recht schnell verschwand diese ungeliebte Zugattung auch aus der kollektiven Erinnerung der Eisenbahner und Eisenbahnfans – bis auf einige Modellbahner mit wenig Raum für respektable Schnellzüge auf der Anlage. Ein kurzer, meist bunter Schnellzug durch die Provinz auf teils eingleisigen Hauptstrecken, für die Bundesbahn

war es ein verfehltes Konzept, für die beengten Modellbahner aber ein umso interessanteres.

Modellloks für DC-Züge

Fast komplett ist das DB-Triebfahrzeugangebot der frühen Epoche IV für DC-Züge. Die meisten Loks sind sogar von mehreren Herstellern produziert worden. Nur bei den auf bestimmten Relationen eingesetzten Triebzügen gibt es „Engpässe“. Im folgenden Abschnitt werden wir exemplarisch nur die aktuellen sowie älteren, aber aufgrund ihrer Maßstäblichkeit immer

noch zu empfehlenden Modelle berücksichtigen. Großdieselloks der V 200-Bauart beider Serien gab es im Laufe der Zeit viele. Maßstäblich und daher nachwievor aktuell ist die ältere 220 von Roco. Eine Neuentwicklung mit moderner Technik gibt es bei Minitrix. Die beim Vorbild etwas jüngere 221 findet man bei Fleischmann und Piko. Die sehr verbreitete 218 bieten Minitrix und Fleischmann, letztere sogar in zwei Modellgenerationen an. Auch bei der 216 hat man die Wahl zwischen der Neukonstruktion von Piko und dem technisch überarbeiteten Brawa-

Textfortsetzung auf Seite 55



Die 110-Familie war die typische DC-E-Lok, hier eine 110.3 im Kobaltblau und eine 110.1 in Stahlblau aus den jüngsten Hobbytrain-Auflagen

DC 950 Pfälzerland Nürnberg - Heilbronn - Mannheim - Kaiserslautern - Saarbrücken (1974)



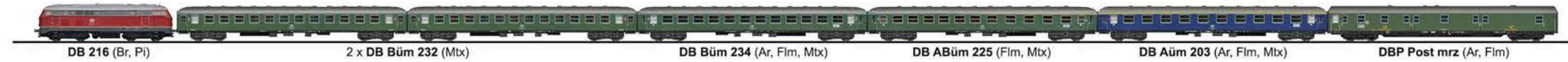
Kompletter Zugverband mit Wagen
in den sogenannten "Pop-Farben"

DC-Züge der Deutsche Bundesbahn
Zugbildung im Laufe der Zeit 1973 bis 1977

DC 874 Oldenburg-City Bremen - Oldenburg - Wilhelmshaven (1973) Laut Zugbildungsplan mit Diesellok 216; führt ab Oldenburg einen Dieseltriebzug 624 mit



DC 917 Ostfriesland Emden - Münster - Hamm - Hagen - Siegen - Gießen - Frankfurt (M) (1973)



Führt zwischen Gießen und Frankfurt (M) an
Werktagen einen Postwagen aus Kassel mit

DC 912 Ostfriesland Frankfurt (M) - Gießen - Siegen - Hagen - Hamm - Münster - Emden - Norddeich Mole (1974) DB 012 ab Rheine



DC 919 Westfalenland Frankfurt (M) - Gießen - Siegen - Bielefeld (1973)



DC 999 Heilbronnerland Bamberg - Würzburg - Stuttgart (1973)



Abkürzungen:

Ar: Arnold, Br: Brawa, Flm: Fleischmann, HT: Hobbytrain,
Ka: Kato, Li: Lima Minitrain/Minibahn, Mtx: Minitrix,
Pi: Piko, Ro: Roco, Rö: Röwa

DC 869 Donau-City Nürnberg - Regensburg (1974)



DC 828 Förde-City Hamburg-Altona - Kiel (1973)



DC 972 Hessenland Mannheim - Frankfurt (M) - Kassel (1974)



DC 943 Siegerland Köln - Siegen - Gießen - Kassel - Göttingen (1974)



DC 900 Rheinland Saarbrücken - Trier - Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Essen - Dortmund (1974)



Zwischen Saarbrücken und
Koblenz mit Diesellok 216

Symbole:

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

DC 481 Schweizerland Zürich HB - Singen - Stuttgart (1977) Laut Zugbildungsplan mit SBB Am RIC statt DB Am 203



DC 891 Oldenburg-City Oldenburg - Bremen - Hannover (1974)



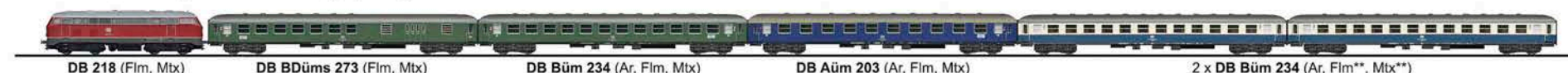
DC 912 Ostfriesland Frankfurt (M) - Gießen - Siegen - Hagen - Hamm - Münster - Emden - Norddeich Mole (1976)



DC 954 Frankenland Nürnberg - Ansbach - Mannheim - Kaiserslautern - Saarbrücken (1975)



DC 827 Förde-City Kiel - Hamburg (1976)



Typische Beispiele
für DC-Züge, deren
Zugkomposition
planmäßig
Halbgepäckwagen
BDüms 272/273
beeinhaltet

DC 913 Münsterland Emden - Münster - Hamm - Hagen - Siegen - Gießen - Frankfurt (M) (1977)



Zeichnungen (c)
Horia Radulescu
2025





Ab Koblenz wurde 1974 der DC 900 „Rheinland“ Saarbrücken – Dortmund von einer 110.3 „Bügelalte“ gezogen, hier die entsprechende Nachbildung mit Lok von Hobbytrain und Wagen von Fleischmann



Der DC „Emsland“ von der Seite 48 mit einer 216 von Brawa und vier Pop-Wagen von Fleischmann



Aus optisch gut zusammenpassenden Wagen von Arnold und Fleischmann sowie einer 220 von Roco ist der DC 954 „Frankenland“ aus 1975 nachgebildet



Typischer DC der Linie 17 zwischen Karlsruhe und Stuttgart im Jahre 1976 mit einer 110.1 von Hobbytrain und chromoxidgrünen m-Wagen von Fleischmann und hinten Arnold



Die elf- und zwölfstrigen SBB Bm RIC von Kato passen optimal in den Eckhöhen zum blauen Am 203 von Fleischmann, hier 1977 gezogen von einer 221 (Fleischmann) als DC 481 „Schweizerland“



Der dreiteilige VT 12.5 von Fleischmann, hier allerdings stellvertretend in der ersten Modellausführung der Epoche IIIb von 2011

Triebwagen im DC-Einsatz „Eierköpfe“ und 624

Der „Nahverkehrs-Eierkopf“ mit Dieselantrieb VT 12.5 (612) kam auch als „Förde-City“ Hamburg – Kiel zu DC-Ehren. Fleischmann produzierte seinen gelungenen 612 bisher nur als Dreiteiler. Korrekt einsetzbar ist der jüngere 624 von Piko als Dreiteiler, angehängt an eine „Silberling“-Garnitur.

Auch der Elektro-„Eierkopf“ ET 30 (430) wurde wie im Text besprochen zeitweise als DC eingesetzt. Die entsprechenden Modelle von Lima/Minitrain oder hochwertiger von Hobbytrain/Kato stammen aus den 1980er-Jahren und sind nicht mehr so einfach auf dem Gebrauchtmarkt zu finden. Eine Neukonstruktion wäre hier sinnvoll.



Ein 430 als DC 919 „Westfalenland“ bei Weidenau 1973

Foto: Wolf-Dietmar Loos/em



Das dreiteilige Grundset des DB 624 von Piko in der roten Modellvariante der Epoche IV von 2012

Fotos (2): G. Selbmann

Modell. Lediglich die 215 gibt es nur als ältere und im Frontbereich nicht ganz maßstäbliche Roco-Konstruktion der späten 1970er-Jahre.

Die 110 gibt es auch von mehreren Anbietern in verschiedenen Generationen, wobei optisch sowohl bei den „Kastenloks“-110.1 als auch bei den „Büggelfalten“-110.3 die Hobbytrain-Neuaufgaben die besten Proportionen besitzen. Aktuelle 141-Modelle bieten Fleischmann und Minitrix, die 103.1 Arnold, Fleischmann und Minitrix. Zu den Altbau-E-Loks siehe Kasten auf Seite 50.

Wagen von Minitrix

Auch die für DC-Bildungen benötigten Reisezugwagen wurden von mehreren Herstellern angeboten, allerdings leider nicht in allen für korrekte Zugbildungen nötigen Grundvarianten. Grundsätzlich sind die m-Wagen-Familien der DB aus aktueller Produktion von drei Herstellern für korrekte Zugbildungen zu empfehlen und zwar von Arnold, Fleischmann und Minitrix. Wer keine Änderungen an seinen Wagen vornehmen möchte und vorbildentsprechend m-Wagen der Gruppe 53 mit Drehtüren mit neueren UIC-X Typen mischen will, ist auf die Minitrix-Modelle angewiesen. Als Vertreter der älteren Generation werden Aüm 202 und Büm 232 sowie die UIC-X-Typen Aüm 203, ABüm 225,

Foto: Ulrich Budde / em

Im Winter 1976 ist die 221 125-8 mit dem DC 480 „Hegau-land“ mit SBB-Wagen aus Zürich in Stuttgart Hbf eingetroffen. Hinter der Lok läuft ein Am RIC

Die 221 126-6 zog hier bei Ehningen 1977 den DC 481 „Schweizerland“ aus drei SBB Bm RIC UIC-X und einem DB Am



Foto: Burkhard Wolny/Eisenbahnstiftung





Die Kombination der Vorbildgenerationen aus 1953 und 1963 geht nur mit Minitrix-Modellen (Büm 232, Aüm 202, BDms 273)



Arnold: Der in Modell deutlich ältere Bm 234 links passt optisch nicht mehr so gut zu den neu konstruierten Büm 233 und Aüm 203



Die derzeit beste Nachbildung der UIC-X-Wagenfamilie gibt es bei Fleischmann, hier BDüms 273, Aüm 203 und Büm 234

Büm 234 und BDüms 273 angeboten. Allerdings haben einige dieser Modelle ihre „Macken“. So stimmt die Form und Einteilung der Übersetzfenster bei den älteren Aüm 202 und Büm 232 nicht. Auch beim BDüms 273 sind die Proportionen der Türen und Türfenster falsch geraten.

Wagen von Arnold

Im Sortiment von Arnold findet man den neu konstruierten Büm 233 als Vertreter der Übergangsgeneration aus 1961 sowie zwei UIC-X-Typen der 1963er-Generation, den ebenfalls neu konstruierten Aüm 203 sowie den in Modell deutlich älteren Büm 234, jeweils mit festen oder klappbaren Trittstufen und klotz- oder scheibengebremsten Drehgestellen. Leider passt der ältere Büm 234 mit seinen zu breiten

Fenstern nicht so gut zu den anderen. Je nach Auflage liegen die Wagen „auf der richtigen Höhe“ oder etwa 0,4 mm zu tief (samt Kurzkupplungsdeichsel), was sich durch den Einsatz von entsprechenden Ringen zwischen Wagenrahmen und Drehgestell korrigieren lässt.

UIC-X-Wagen von Fleischmann

Die derzeit schönste DB UIC-X-Familien-Nachbildung gibt es seit 2022 bei Fleischmann. Die Modelle haben korrekte Proportionen, eine erstklassige Detaillierung inklusive der Inneneinrichtung und je nach Vorbild feste oder klappbaren Trittstufen und klotz- oder scheibengebremsten Drehgestelle mit verschiedenen Lichtmaschinen. Es wurden der Aüm 203, ABüm 225, Büm 234 und BDüms 273 angeboten, ent-

weder einzeln oder (wie bei den Pop-Wagen) in Sets. Die für den DC Stuttgart – Zürich nötigen Kato SBB RIC-Wagen (und interessanterweise auch die alte Hobbytrain/Moser-Generation) passen in der Höhe auch optimal dazu.

Das Höhenproblem

Hier treffen wir wieder auf die altbekannte Problematik der Kompatibilität verschiedener Fabrikate in der Höhe. Die Minitrix-Wagen liegen ungefähr einen Millimeter höher, was die Puffer- und Dachkantenhöhen angeht, als die anderen Fabrikate. Dies lässt sich aber bei Bedarf durch Modifikation der Drehgestelle und Einbau von Rädern mit kleinerem Durchmesser anpassen. Mit etwas Eigeninitiative steht der DC-Modellzugbildung nichts im Wege. *Horia Radulescu*

Maßstäbliche Fleischmann-Neukonstruktion als Referenz



Die neuen DB UIC-X-Wagenfamilie von Fleischmann ist eine sehr maßstäbliche Nachbildung und wird hier als „Messlatte“, sprich Referenz für korrekte Puffer- und Dachkantenhöhen verwendet. Während der Kato SBB RIC-Wagen perfekt zu den Fleischmann Büm 234 passt (links), liegt der Arnold Büm 233 (samt Kupplungsdeichsel) leicht zu tief auf den Drehgestellen (oben rechts). Der alte Büm 232 von Minitrix als Vertreter der ersten Generation von m-Schnellzugwagen ist hingegen etwa 1 mm zu hoch (oben links).

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



- ✓ **2für1-Angebot:**
Sie sparen die Hälfte!
- ✓ **Kein Risiko:** Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ **Die MIBA Spezial-Hefte** kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie MIBA Spezial lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter MIBA-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes MIBA-Spezial zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,50 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus (Jahresabo € 75,-).

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Abfahrbereit stehen im Bahnhof Castelsolero von links nach rechts ein Güterzug hinter einer D.342, der Nahverkehrszug nach Pisa mit einer D.445 sowie eine ALn 668-Triebwagengarnitur nach Empoli



■ Toskana im Eck: L-förmige Segmentanlage mit Kopfbahnhof der FS

Castelsolero

Lesern des *N-Bahn Magazin* ist Markus Lindner durch seine auf der „Welt der kleinen Bahnen“ gezeigten Anlagen „Riomaggiore“ und „Nieder-Hermsdorf“ bereits bekannt. Ein weiteres italienisches Projekt greift Motive und Betriebsszenen der Toskana auf

Nicht ohne Grund gehört die Toskana zu den beliebtesten Urlaubsregionen Italiens, denn man sagt, sie biete etwas von all dem, was Italien ausmacht, sie sei quasi die „italienischste“ aller 20 Regionen. Klimatisch begünstigt durch die Lage südlich des Apennins geht die Vegetation deutlich wahrnehmbar ins Mediterrane über. Die markanten Silhouetten von Pinien und Zypressen prägen die liebliche, sonnenbeschiedene Hügellandschaft. Über allem liegt der unbeschreibliche Duft der Macchie sowie das allgegenwärtige Zirpen der Zikaden. Dazu kommt das reiche kulturelle Erbe der Region seit der Zeit der Etrusker über Dante, Michelangelo und Leonardo

da Vinci bis heute. Obendrein ist die Toskana – für den Bahnverkehr nicht unwichtig – eine vielfältige Industrieregion. So stammen zum Beispiel der Kult-Roller Vespa und die dreirädrige Ape aus der unmittelbaren Umgebung von Castelsolero.

Auch mich zog es schon oft in diese Gegend; im Fahrradsattel hab ich viele Kilometer auf den Sträßchen, welche die oben auf den Hügeln gelegenen Städtchen verbinden, zurückgelegt. Daher weiß ich auch, in welcher unscheinbaren Trattoria abseits der Touristenströme die „Nonna“ an der einfachen Tafel mit dem karierten Wachstisch und den weißen Kunststoffstühlen die weltbesten Tortellini auftischt.

Vorbildorientierte Fantasiestation

Den Ort Castelsolero wird man auf der Landkarte mit ziemlicher Sicherheit nicht finden. Gäbe es ihn wirklich, läge diese quirlige 20.000-Einwohner-Stadt mitten im Herzen der Toskana, Luftlinie etwa gleich weit von Pisa, Florenz und Siena entfernt, in den Hügeln zwischen Palaia und Castelfalfi. Die Geschichte der eben-



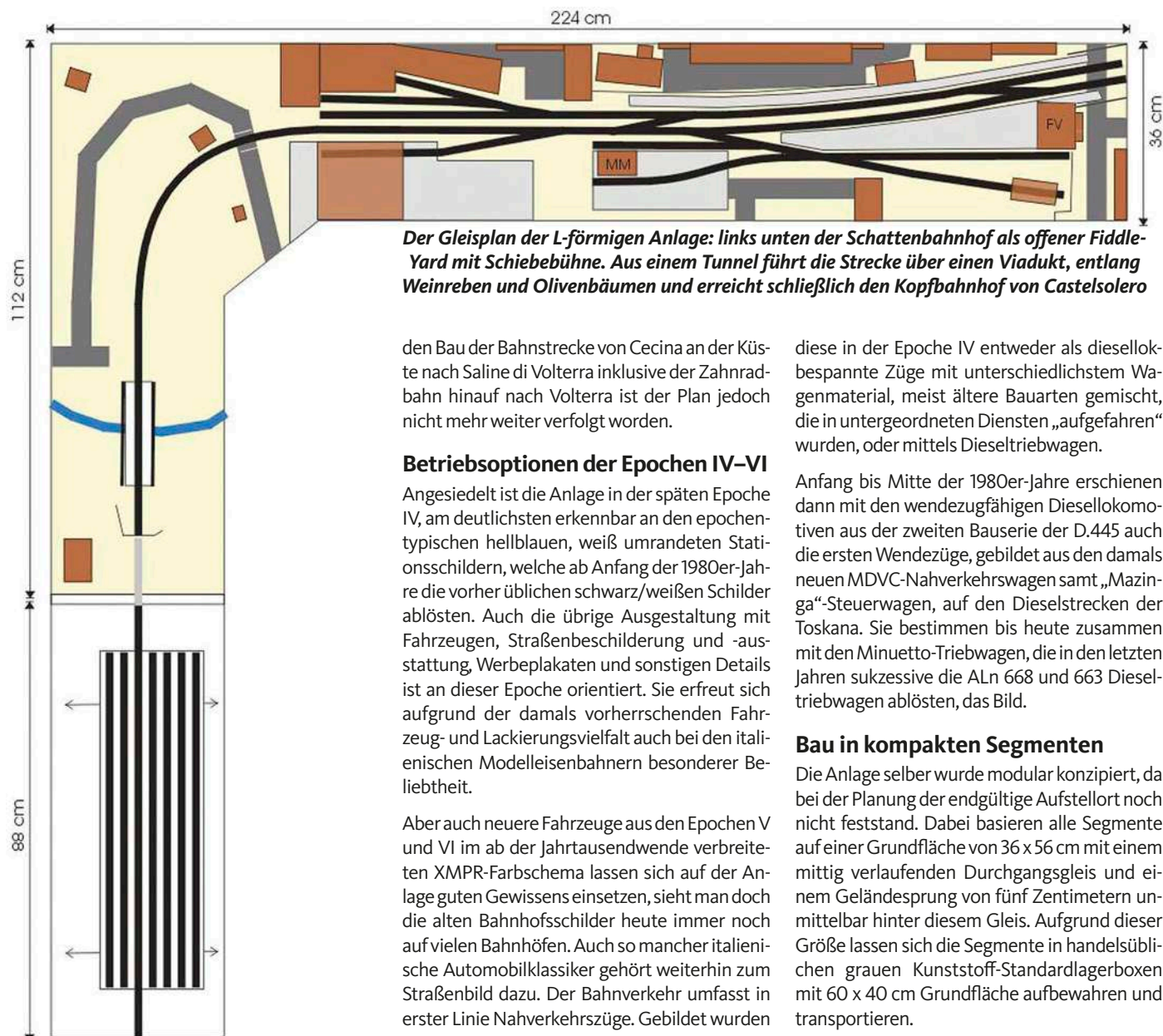
Castelsolero ist selbstverständlich auch für seine guten Weine berühmt

Fotos u. Grafik: M. Lindner

falls fiktiven Eisenbahnstrecke nach Castelsolero ist schnell erzählt: Die eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn zweigt von Pisa kommend in Pontedera von der Hauptstrecke Florenz – Livorno, der sogenannten Ferrovia Leopolda ab, erschließt das Era-Tal, um schließlich die Hügel hinauf den Endpunkt Castelsolero zu erreichen. Weiterhin besteht im Streckenverlauf ein Abzweig zur Bahnstrecke Empoli – Siena, was direkte Verbindungen nach Empoli und weiter bis Florenz ermöglicht.

Ursprüngliche Pläne sahen einmal vor, die Bahn bis nach Volterra zu verlängern, was am heutigen Bahnhofsgleisplan noch ablesbar ist. Durch





Der Gleisplan der L-förmigen Anlage: links unten der Schattenbahnhof als offener Fiddle-Yard mit Schiebebühne. Aus einem Tunnel führt die Strecke über einen Viadukt, entlang Weinreben und Olivenbäumen und erreicht schließlich den Kopfbahnhof von Castelsolero

den Bau der Bahnstrecke von Cecina an der Küste nach Saline di Volterra inklusive der Zahnradbahn hinauf nach Volterra ist der Plan jedoch nicht mehr weiter verfolgt worden.

Betriebsoptionen der Epochen IV–VI

Angesiedelt ist die Anlage in der späten Epoche IV, am deutlichsten erkennbar an den epochentypischen hellblauen, weiß umrandeten Stationschildern, welche ab Anfang der 1980er-Jahre die vorher üblichen schwarz/weißen Schilder ablösen. Auch die übrige Ausgestaltung mit Fahrzeugen, Straßenbeschilderung und -ausstattung, Werbeplakaten und sonstigen Details ist an dieser Epoche orientiert. Sie erfreut sich aufgrund der damals vorherrschenden Fahrzeug- und Lackierungsvielfalt auch bei den italienischen Modelleisenbahnern besonderer Beliebtheit.

Aber auch neuere Fahrzeuge aus den Epochen V und VI im ab der Jahrtausendwende verbreiteten XMPR-Farbschema lassen sich auf der Anlage guten Gewissens einsetzen, sieht man doch die alten Bahnhofsschilder heute immer noch auf vielen Bahnhöfen. Auch so mancher italienische Automobilklassiker gehört weiterhin zum Straßenbild dazu. Der Bahnverkehr umfasst in erster Linie Nahverkehrszüge. Gebildet wurden

diese in der Epoche IV entweder als diesellokbespannte Züge mit unterschiedlichstem Wagenmaterial, meist ältere Bauarten gemischt, die in untergeordneten Diensten „aufgefahren“ wurden, oder mittels Dieseltriebwagen.

Anfang bis Mitte der 1980er-Jahre erschienen dann mit den wendezugfähigen Diesellokomotiven aus der zweiten Bauserie der D.445 auch die ersten Wendezüge, gebildet aus den damals neuen MDVC-Nahverkehrswagen samt „Mazinga“-Steuerwagen, auf den Dieselstrecken der Toskana. Sie bestimmen bis heute zusammen mit den Minuetto-Triebwagen, die in den letzten Jahren sukzessive die ALn 668 und 663 Dieseltriebwagen ablösen, das Bild.

Bau in kompakten Segmenten

Die Anlage selber wurde modular konzipiert, da bei der Planung der endgültige Aufstellort noch nicht feststand. Dabei basieren alle Segmente auf einer Grundfläche von 36 x 56 cm mit einem mittig verlaufenden Durchgangsgleis und einem Geländesprung von fünf Zentimetern unmittelbar hinter diesem Gleis. Aufgrund dieser Größe lassen sich die Segmente in handelsüblichen grauen Kunststoff-Standardlagerboxen mit 60 x 40 cm Grundfläche aufbewahren und transportieren.

Typisches Bild in der späten Epoche V: An Gleis 1 steht ein Wendezug aus MDVC-Wagen in der ab 1997 eingeführten XMPR-Farbgebung, auch der ALn 668 Triebwagen trägt den XMPR-Anstrich. Links vorne ist das Häuschen der Gleiswaage zu sehen



Blick auf das Empfangsgebäude und den davor liegenden Bahnsteig. Die Pinien im Hintergrund entstanden genauso wie die Agaven auf dem Bahnsteig im Eigenbau



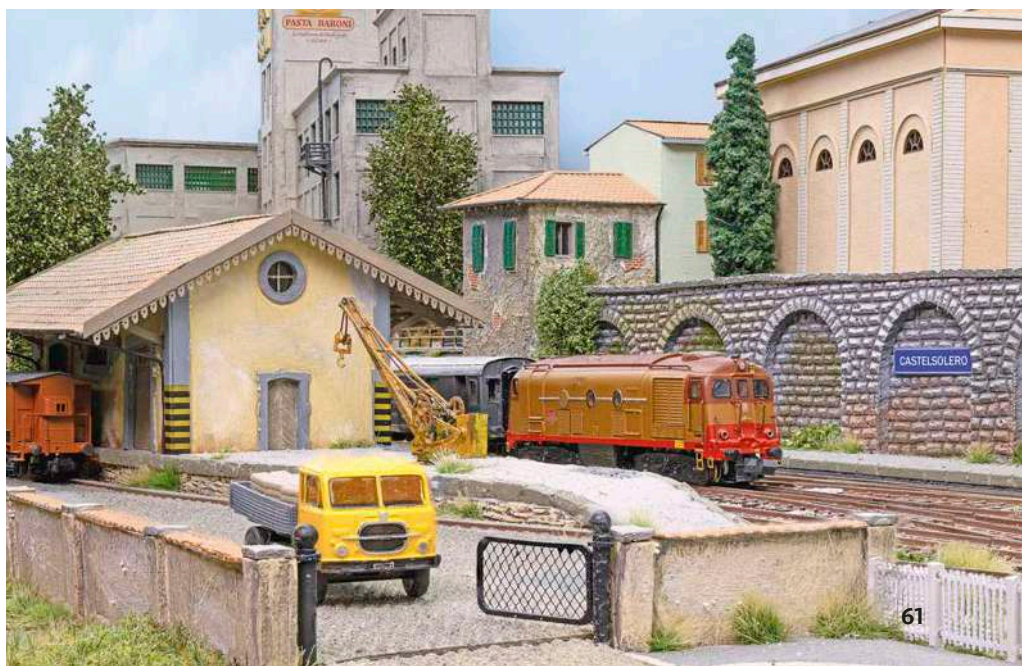
Das Gleismaterial ist Code 55 von Peco; eingeschottert wurde mit Kalkstein-Schotter von Asoa, der dem in Italien gebräuchlichen Schotter sehr gut entspricht. Gefahren wird digital mittels Lokmaus-Handreglern.

Zuerst entstanden nur drei Segmente: zwei, die zusammengesetzt die Gleisanlagen des Bahnhofs aufnehmen, sowie ein weiteres Einzelmodul, das einen typischen Landschaftsausschnitt mit Weinberg und Olivenhain sowie einer „Casa Colonica“, dem typischen Landarbeiterhaus der Gegend zeigt. Auf diesem führt die Strecke über einen gemauerten Viadukt in einen Tunnel, durch welchen sie den offenen Schattenbahnhof in Form einer siebengleisigen Schiebebühne mit Lokumsetzgleis erreicht. Das ist ausreichend, um die Züge für eine umfangreiche Betriebssession zusammenzustellen. Der Bahnhofsgleisplan weicht etwas von dem idealtypischen italienischen Schema mit Empfangsgebäude parallel zu den Gleisen und danebenliegender Güterabfertigung ab, um den gesamten Bahnhof auf 112 cm Länge darstellen zu können. Dafür wanderte das Empfangsgebäude an den Bahnhofskopf. Allerdings führt das Hauptgleis samt zweitem Gleis als Umsetzungöglichkeit für die Zuglokomotive links daran vorbei.

Textfortsetzung auf Seite 65

Gerade verlässt ein Fiat 690 den Güterbahnhof. Schuppen und 10 t-Kran sind Eigenbau nach Originalzeichnungen aus dem FS-Archiv. Im Hintergrund fährt eine D.341 der ersten Bauserie mit einem Personenzug ein

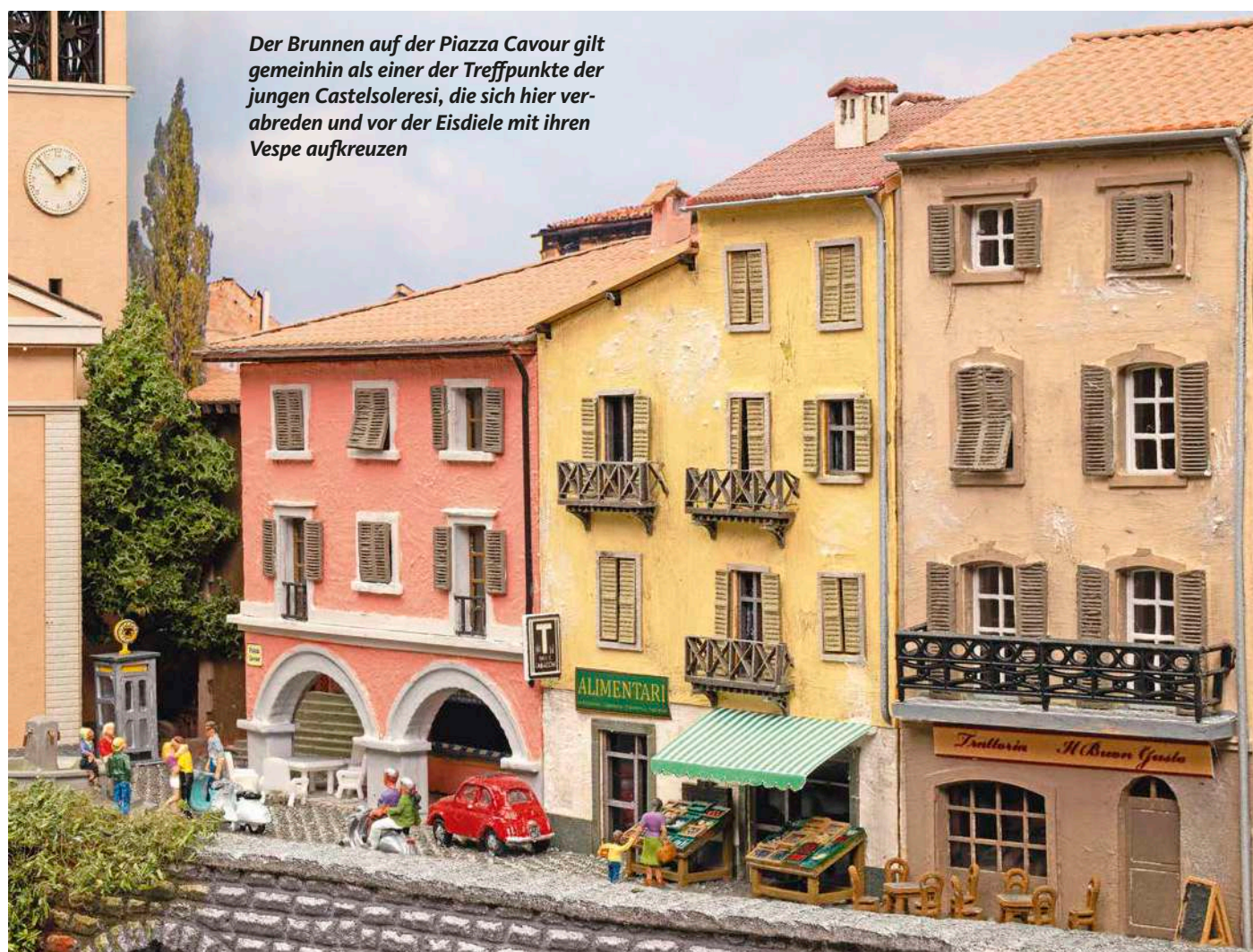
Im kleinen Lokschuppen mit Dieseltankstelle ist eine Rangierlok der Baureihe 214 für die täglich anfallenden Verschubaufgaben stationiert



Die D.341 war die erste nach dem 2. Weltkrieg von der FS in größeren Stückzahlen beschaffte Diesellokbaureihe. Hier begegnen sich Loks der ersten (rechts) und der zweiten Baureihe



Der Brunnen auf der Piazza Cavour gilt gemeinhin als einer der Treffpunkte der jungen Castelsoleresi, die sich hier verabreden und vor der Eisdiele mit ihren Vespe aufkreuzen



*Hier entsteht moderne Wohn-
bebauung. Der Turmdrehkran
des italienischen Herstellers
Simma entstand ebenfalls im
Eigenbau aus Polystyrol*



*Blick in die Via della Stazione: Links hinter dem Zeitungskiosk erhebt
sich das Empfangsgebäude des Bahnhofs. Die Bar rechts im Bild ist
nicht nur erste Anlaufstelle am Morgen für die zahlreichen Pendler
auf dem Weg zum Zug nach Pisa oder Florenz, um hastig ein Früh-
stück bestehend aus einem Espresso und einer Brioche einzuwerfen,
sondern auch den ganzen Tag über ein beliebter Treffpunkt*





Ab 2004 wurden die modernen Rangier- und Streckenlokomotiven D.146 in Dienst gestellt. Diese hier ist mit einem Coils-Zug nach Castelsolero gekommen



Der wuchtige Industriekomplex von Pasta Baroni. Eine D.143 rangiert Silowagen voll Weizen auf die Entladeanlage, der zu Hartweizengrieß vermahlen wird. Links an der Laderampe werden Paletten mit fertiger Pasta verladen. Eine D.143 war von Livorno aus noch bis 2014 in der Toskana unterwegs



Zufahrt auf das Gelände von Siderurgica Pisana, einem Stahl-Anarbeitungszentrum, mit Pfortnerhaus und Schranke



So ergibt sich eine größere Nutzlänge. Dort war übrigens auch die einst angedachte Verlängerung nach Volterra geplant. Rechts vom Empfangsgebäude endet ein weiteres Bahnsteiggleis als Stumpfgleis, das aber auch als Ausziehgleis der zweigleisigen Güterabfertigung genutzt werden kann. Ebenfalls dort befindet sich ein kleiner Lokschuppen mit Diesel-

tankstelle, wo eine Rangierlok stationiert ist. Den hinteren Abschluss bildet eine Häuserzeile, die Teil der historischen Altstadt Castelsoleros ist: links eine Kirche, davor mit einem Brunnen und einer Gelateria die Piazza Cavour, die bei der örtlichen Jugend als beliebter Treffpunkt gilt. Weiter rechts folgen mehrere neuere Wohngebäude, von denen sich eines noch im Bau befind-

det. Rechts wird das Bahnstationsmodul durch die Bebauung der vor dem Empfangsgebäude verlaufenden Via della Stazione begrenzt.

Industrie- und Landschafts-Module

Als dann später der L-förmige Aufstellort an zwei Wänden eines Kellerraumes feststand, ergab sich die Möglichkeit, die Anlage um zwei



Blick in die Halle: Hier werden Blechcoils entladen und vor der weiteren Bearbeitung zwischengelagert



Das herrschaftliche alte Kontorgebäude ist kein Weingut, sondern gehört zur vorangehend beschriebenen Pastafabrik Baroni



Ein nicht nur für die Toskana typisches Schrankenwärterhaus mit Geräteschuppen am Bahnübergang

Der Wendezug mit MDVC-Steuerwagen befindet sich auf dem Rückweg nach Pisa und konnte am Bahnübergang unweit des Ortsausgangs abgelichtet werden



weitere Module zu erweitern: Ein Industrie-Segment ergänzt den Bahnhof um zwei interessante Anschließer: zum einen ein Stahl-Anarbeitungszentrum, das Stahlblech in Form von Coils aber auch andere Stahl-Halbzeuge wie Profile oder flache Grobbleche angeliefert bekommt, die vor Ort weiterverarbeitet und per LKW an Stahl verarbeitende Betriebe in der Umgebung ausgeliefert werden. Anregung hierfür gab ein ähnlicher Betrieb in Monteriggioni an der Zentraltoskana-Strecke. Das Betriebsgelände ist im vorderen Bereich des Moduls angesiedelt, die mehrschiffige Werkhalle in für Italien charakteristischer Tonnendach-Bauweise ist angeschnitten dargestellt, sodass der Betrachter von der Anlagenvorderkante Einblick in diese erhält.

Im hinteren Teil des Moduls befindet sich einerseits ein betrieblich äußerst wichtiges Abstellgleis sowie eine Pastafabrik. Deren Gebäude wurde von der Agnesi-Pastafabrik im ligurischen Imperia inspiriert und stellen ein typisches Beispiel für italienische Industriearchitektur aus der Mitte des letzten Jahrhunderts dar. Die hohen Silo- und Mühlengebäude schließen das Modul zum Hintergrund hin optisch ab.

Daran schließt ein 90 Grad-Kurvenmodul mit 56 x 56 cm Abmessungen an, auf dem Weinberge und ein Olivenhain die Landschaft dominieren. Eine Straße, welche die Bahnlinie kreuzt, windet sich die Hügel hinauf und führt an einem Nachbau der bekannten Vitaleta-Kapelle aus dem Val d'Orcia vorbei.

Individuelle Gebäude

Von wenigen Ausnahmen abgesehen sind die Gebäude komplett selbst entworfen und im Eigenbau entstanden größtenteils aus CNC-gefrästen Polystyrol-Teilen, ergänzt um gelaserte Teile aus Karton. Für Dächer und Ziegelmauerwerk wurden Redutex-Folien benutzt, die farbliche Behandlung erfolgte vorwiegend mit Ac-



Eine Casa Colonica (für die Gegend um Pisa typisches Landarbeiterhaus) nach Vorbild aus der Nähe von Palaia. Markant für die Toskana sind auch die Strade Bianche (helle Schotterwege)



Malerisch auf einer Anhöhe zwischen den Weinbergen liegt diese Kapelle, ein Nachbau der bekannten Vitaleta-Kapelle aus dem Val d'Orcia



Eine G2000 von Serfer bringt Nachschub für die Pastaherstellung vorbei an Olivenhainen und reifem Getreide auf den Äckern



2010 befuhr extra für Eisenbahnfreunde ein Fotogüterzug mit Pwg im Stile der 1970er-Jahre geführt von einer D.342 die Nebenstrecken der Toskana. Dieser wurde hier im Modell auf dem Brückenmodul nachgestellt. Er fährt Richtung Schattenbahnhof

rylfarben. Lokale Vorbilder gaben Inspirationen für die Gebäudeentwürfe.

Modellangebot und Zugbetrieb

Betriebssessions finden in aller Regel auf ein bestimmtes Vorbildbetriebsjahr bezogen und mit dazu passendem, epochenreinem Rollmaterial statt. Mittlerweile sind auch nahezu alle rele-

vanten und dafür erforderlichen Fahrzeuge erhältlich. Unabdingbar ist die Baureihe D.342, diese Lokomotivbaureihe wurde bis 1976 in der Toskana zusammengezogen, löste die letzten Dampflokomotiven ab und prägte bis in die 1990er-Jahre das Bild auf den dortigen Strecken. Als Modell ist sie von Danifer erhältlich, ebenso wie Modelle der Einheitsdiesellokomotiven der

Coils-Züge im Wandel der Zeit



Die Coils-Transporte wurden ähnlich wie die nach Monteriggioni lange Zeit von Trenitalia Cargo mit D.445 Dieselloks gefahren



Seit einigen Jahren hat DB Cargo Italia (vormals Nordcargo) die Coils-Verkehre übernommen und setzt dafür eine „Taucherbrille“ ex-CD vor verkehrsroten Schieberplanenwagen ein

Eine ALn 668 Triebwagengarnitur überquert zwischen Weinreben und Olivenbäumen den kleinen Viadukt in Richtung Castelsolero



Reihen D.343 und D.345, die hier ebenfalls zahlreich zum Einsatz kamen. Die modifizierte Variante der D.345 für die Epoche V gab es von Lo.Co. Die Weiterentwicklung dieses Loktyps in Form der D.445 ist ebenfalls von Lo.Co. sowie von Arnold in verschiedenen Ausführungen erhältlich. Die Maschinen der zweiten und dritten Bauserie besitzen eine Wendezugsteuerung

und stehen bis heute in der Toskana im Einsatz. Die Truman-Lokomotiven der Reihe D.143 gab es von Piratamodels, alternativ ist auch ein Bausatz von Lineamodel erhältlich. Rangierlokomotiven der wichtigsten Baureihen 245 und 214 hat Piratamodels ebenfalls in seinem Programm. Unentbehrlich sind auch die vierachsigen Dieseltriebwagen der Reihe ALn 668 von Arnold, die

neueren ALn 663 gab es von Acar. Die modernen Minuetto-Triebzüge (ALn 501–Ln 220–ALn 502) sind von Piratamodels angekündigt. Nur an die formschönen älteren Triebwagen der Reihe ALn 772, ebenfalls charakteristisch für die Gegend und bis Mitte der 1980er-Jahre im Einsatz, hat sich bislang noch kein Hersteller herangewagt.

Markus Lindner

Personenzüge der Epochen IIIb und IV

Eine D.342 vor zweiachsigen Gepäckwagen und Corbellini-Nahverkehrswagen in schiefergrauer Lackierung



Diese D.343 in der Ursprungsausführung mit gekrümmten Führerstandsfenstern führt einen Zug aus Centoporte-Vorkriegswagen, die bis lange in die 1980er-Jahre noch auf untergeordneten Diensten verkehrten



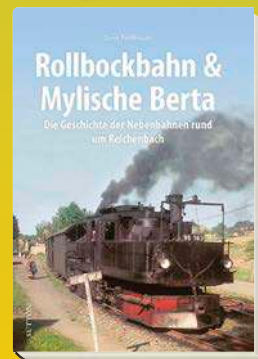
UNSER GROSSER VIELE TOP ANGEBOTE



**Jetzt
20,- €
sparen**

256 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96453-295-4

Jetzt € 25,00* statt € ~~[D] 45,00~~



128 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-96303-292-9

Jetzt € 9,99* statt € ~~[D] 19,99~~



**Nochmal
stark
reduziert**

272 Seiten, ca. 650 Abb.
ISBN 978-3-96453-258-9

Jetzt € 9,99** statt € ~~[D] 14,99~~



192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96968-060-5

Jetzt € 5,99** statt € ~~[D] 14,99~~



128 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96968-054-4

Jetzt € 5,99** statt € ~~[D] 14,99~~



**Letzte
Exemplare
sichern**

192 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-95613-056-4

Jetzt € 3,99** statt € ~~[D] 4,99~~



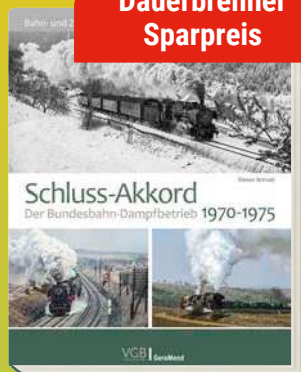
160 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-090-2

Jetzt € 7,99** statt € ~~[D] 19,99~~



224 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-96453-288-6

Jetzt € 25,00* statt € ~~[D] 49,99~~



**Dauerbrenner
Sparpreis**

256 Seiten, ca. 450 Abb.
ISBN 978-3-96453-294-7

Jetzt € 29,99* statt € ~~[D] 49,99~~

**50%
REDUZIERT**

144 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-543-6
Jetzt € 14,99* statt € ~~[D] 26,99~~



LAGERVERKAUF! RADIKAL REDUZIERT

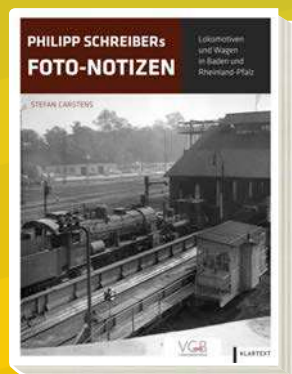


**Jetzt
10,- €
sparen**

256 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-292-3
Jetzt € 14,99**
statt € [D] 24,99



480 Seiten, ca. 900 Abb.
ISBN 978-3-96968-125-1
Jetzt € 14,99* statt € [D] 29,99



176 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-075-9
Jetzt € 4,99** statt € [D] 9,99



**50%
REDUZIERT**

240 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-302-9
Jetzt € 25,00* statt € [D] 49,99



**Dauerbrenner
Sparpreis**

224 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-287-9
Jetzt € 19,99*
statt € [D] 49,99



60% REDUZIERT

192 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96968-092-6
Jetzt € 7,99** statt € [D] 19,99

**Alle Angebote
nur solange der
Vorrat reicht!**



Weitere exklusive Schnäppchen
Gleich bestellen unter www.verlagshaus24.com/sale-schiene

Sonst unter dem Lokgehäuse verborgen entfacht sich hier ein nicht zu unterschätzendes Kollektorfeuer aufgrund von ölverschmutzten Kohlen



■ Optimale Motorreinigung und -ölung verhindert eine Plasmabildung

Waschbenzin gegen das Kollektorfeuer

Im *N-Bahn Magazin* 1/25 wurden Reinigungsmöglichkeiten für dreipolige Blockmotoren vorgestellt. Ein spezielles Problem sind verölte Kohlen und das damit verbundene Kollektorfeuer. Manuel M. Lohrengel und Franz Lange zeigen, wie man dies verhindern kann

Die Kollektorschleifer bei unseren Elektromotoren („Kohlen“) bestehen aus bei hohem Druck und hohen Temperaturen gesinterten Partikeln. Gesinteter Kohlenstoff ist sehr hart und durch die vielen winzigen Hohlräume recht leicht.

Diese Hohlräume sind unser Problem. Die große innere Oberfläche lagert Verunreinigungen aus der Luft an (Adsorption), besonders gern Fette und Öle. Das wird bei Aktivkohlefiltern zum Beispiel über dem Küchenherd genutzt. Aktivkohle kann eine unglaubliche innere Oberfläche von 1.000 m² pro Gramm Material haben. Unsere Schleifkohlen sind zwar viel weniger porös, aber können immer noch Fett aufnehmen.

Fette und Öle

Wasser verdunstet bekanntlich, es hat einen hohen Dampfdruck, der mit der Temperatur steigt. Schmiermittel verdunsten ebenfalls, auch wenn ihr Dampfdruck kleiner als bei Wasser ist. Dadurch erhalten warme Schmiermittel auch ihren typischen Geruch, und die Kohlen können diese Fette wie ein Schwamm aufnehmen.

Viele Schmiermittel neigen außerdem zum Verharzen. Durch Luftsauerstoff vernetzen die Be-

standteile und werden zum Festkörper. Das ist zum Beispiel bei der Ölmalerei erwünscht, blockiert aber Getriebe und Radsätze – doch das ist ein anderes Thema. Entsprechend sollten qualitativ hochwertige Schmiermittel einen niedrigen Dampfdruck haben und nicht verharzen.

Beim Neukauf wie auch bei in ihren Schachteln eingelagerten Triebfahrzeugen sollte man wachsam nach „verräterischen“ Ölspuren in der Kartoneinlage suchen, die meist auf einer übermäßigen Absmierung aus dem Fahrwerksbereich beruhen. Sie verschmutzen nicht nur das Modellgehäuse, sondern kriechen auch im Inneren zu Stellen, wo man sie nicht haben möchte.

Plasmen

Vor mehr als 2.000 Jahren erkannten griechische Philosophen die vier Grundzustände der Materie: Erde, Wasser, Luft und Feuer. Das sind die „Aggregatzustände“ in der Physik, nämlich Feststoffe, Flüssigkeiten, Gase und Plasmen.

Aber was ist ein Plasma? Plasmen haben, ähnlich wie Feststoffe, sehr unterschiedliche Erscheinungsformen: Flammen, Blitze, Funken oder Lichtbögen sind Plasmen. Sie existieren auch im Inneren von Sternen, von Gasturbinen,

Leuchtstoffröhren und Quecksilberdampf-Gleichrichtern. Wenn sie leuchten, kann man ihre Temperatur oft über die Farbe abschätzen: Rot um 800 Grad, Orange um 1.000 Grad und Weißblau bei mehreren tausend Grad. Hier interessieren uns aber nur zwei Eigenschaften: Plasmen sind meist sehr heiß und im Gegensatz zu normalen Gasen elektrisch gut leitend.

Kollektorfeuer

Nun aber zurück zum dreipoligen Blockmotor. Bei Lagerung können sich die verdampften Fette in den Kohlen ansammeln. Schlimmstenfalls fließt überschüssiges Öl auch direkt in die Kohlenlager. Im Betrieb erhitzen sich die Kohlen dann durch Reibung, Stromfluss und Funkenbildung, und die Kohlen funktionieren jetzt wie ein Kerzendocht: Die Fette verdampfen und entzünden sich an den Kollektorfunkeln. Entweder ist der gesamte Kollektorraum in eine orangefarbene Flamme gehüllt, oder es bilden sich ringförmige leuchtende Plasmen zwischen den Kohlen.

Die Erwärmung dieses Plasmas erfolgt aber nicht durch die Verbrennung des Fettdampfs, sondern überwiegend durch den Stromfluss – schaltet man ab, erlischt das Licht sofort. Aus den elektrischen Parametern ergibt sich, dass der Widerstand des Plasmas im Kollektorraum bei einigen Ohm liegt und einen Kurzschluss zwischen den Kohlen erzeugt; der Kollektorraum wird dann mit einigen 10 Watt beheizt. Abhängig von der Brenndauer können dabei die umgebenden Plastikteile schmelzen und den Motor zerstören.

Zusätzlich wirken Plasmen erodierend („Plasma-Ätzen“), was einen hohen Kohlenverschleiß und Kohlenstaubbildung erklärt. Als Video kann man das Kollektorfeuer anschauen unter: <https://mak-kaarst.de/kollektorfeuer/>

Diesen Effekt hatten wir bei vielen Lokomotiven mit dreipoligem Motor. Klar erkennen kann man das Kollektorfeuer natürlich nur bei ausgebautem Motor, sonst bemerkt man bestenfalls Qualm und Geruch.

Schonender Digitalbetrieb

Wenn das Plasma im Kollektor zündet, erkennt der Decoder einen Kurzschluss und schaltet den Strom und damit die Heizung ab. Die Lok bleibt stehen, das Plasma erlischt. Nach dem Abkühlen fährt sie wieder ein Stück und schaltet dann wieder ab. Schäden entstehen oft nicht, wenn die Kurzschlusserkennung des Decoders funktioniert. Allerdings schalten die meisten Decoder erst über 1 Ampere ab, was immer noch eine Heizleistung von mehr als 10 Watt bedeuten kann.

Kritischer Analogbetrieb

Die typischen Modellbahntrafos enthalten meist eine Thermosicherung, die erst nach einigen Sekunden und Strömen von mehreren Ampere abschaltet. Dann kann das Plasma, elekt-

risch beheizt, über längere Zeit brennen und den Motor zerstören. Hier hilft nur eine Strommessung: Der Strom, der normal bei 0,1 bis 0,2 Ampere liegt, steigt schlagartig auf 1 Ampere oder mehr, wenn das Plasma zündet.

Abhilfe durch Ausheizen

In N-Spur-Foren wird oft ein Ausheizen der Kohlen empfohlen. Man baut die Kohlen aus und hält sie ohne die Federn an die Lötspitze oder Heizpatrone eines Lötkolbens. Dann qualmt und zischt es, und die Fette verdampfen. Allerdings ist der Ausbau der Kohlen recht aufwendig, und beim Wiedereinsetzen gehen die Ankerfederchen oft verloren.

Abhilfe mit Ultraschall

Bequemer ist die Reinigung mit Ultraschall. Häufig hat jemand im Haus ein kleines Ultraschallbad, zum Beispiel zur Brillenreinigung. Man entfernt beim Motor möglichst viel Öl und Fett von den Lagern und Schnecken und legt ihn samt Kohlen in ein dünnwandiges Glas, bedeckt ihn mit Reinigungsbenzin und deckt das Glas mit etwas Alufolie ab (sonst Brandgefahr durch verdampftes Benzin). Dann wird das Glas etwa zehn Sekunden lang in das wassergefüllte Ultraschallbad gehalten. Gewöhnlich steigt sofort eine dunkle Wolke von Kohlepartikeln aus dem Kollektorraum auf. Dann wird der Motor entnommen und sehr sorgfältig durch Pusten ausgeblasen, um das fetthaltige Waschbenzin vollständig zu entfernen; einfacher sind natürlich Pressluft oder Airbrush (ohne Farbtopf/glas). Anschließend kann man ihn noch auf der Heizung „trocknen“.

Schließlich gibt man je einen kleinen Tropfen hochwertiges Öl, zum Beispiel synthetisches oder teilsynthetisches „Uhrenöl Sorte 3-5“ (<https://www.fohrmann.com/>) auf die Motorla-

Phasen der Kollektorfeuers



Im Kollektor hat zwischen den Kohlen ein Plasma gezündet (1. u. 2. Bild), zunächst nur als einzelne Ringe (3. Bild). Schließlich füllt das Plasma den gesamten Kollektorraum aus (4. Bild). Der Motor blieb wegen der kurzen Demolaufzeit dabei noch schadenfrei

Foto: M. M. Lohrengel

ger. Wenn der ausgebaute Motor dann bei niedriger Spannung einige Zeit ohne Lichterscheinung läuft, ist ein Einbau wieder möglich. Eine mechanische Reinigung des Kollektors ist nicht notwendig. Die entfernten Schmiermittel auf den Schnecken müssen ersetzt werden.

Schnelle Abhilfe: Wattestäbchen

Während einer Modellbahnausstellung blieben zwei neue digitalisierte Diesellokomotiven 218 liegen. Ihre Motore wurden ausgebaut und die Kollektoren mit einem Wattestäbchen und etwas Waschbenzin über Küchenkrepp „geflutet“. Dann wurde der Kollektorraum durch langes kräftiges Pusten ausgeblasen. Anschließend erfolgte ein Probelauf mit Sichtkontrolle. Die Lokomotiven laufen auch nach zwei Monaten noch einwandfrei.

Schlussbetrachtungen

Die Plasmabildung tritt typischerweise bei neuen Motoren auf, nach guter Reinigung dann aber nicht mehr. So behandelte Motore laufen bei uns dauerhaft einwandfrei, teilweise auch zwei oder drei Tage im Dauer-Blockbetrieb auf Schaulanlagen. Kohlen habe ich seit 12 Jahren nicht

mehr erneuert. Statt Waschbenzin wird manchmal Isopropanol empfohlen, das allerdings Fette weniger gut löst. Bei wasserhaltigen Reinigern, zum Beispiel direkt im Ultraschallbad, können die Eisenbleche im Anker Rost ansetzen.

Bleibt die Frage, warum die Plasmabildung speziell bei Fleischmann-Dreipolern und (neuerdings?) auch bei anderen Herstellern, aber praktisch nie bei den alten Roco-Fünfpolern auftritt. Vielleicht sind die Kohlen von Roco weniger porös, oder es wurden andere Schmiermittel verwendet. Auch sind die Roco-Motore meist besser belüftet, beispielsweise durch Öffnungen nach unten. Vielleicht hilft es daher, zur Durchlüftung des Motors alle paar Monate einen Testlauf von einigen Minuten durchzuführen.

Man sollte auf jeden Fall überschüssiges Fett entfernen und dann nur hochwertige Schmiermittel verwenden, kein Nähmaschinenöl! Fettfreie Schmiermittel auf Teflon-Basis verwenden wir nicht, einmal gehören sie durch ihren Fluoridgehalt zu den „Ewigkeitschemikalien“, ferner lassen sie sich praktisch nicht mehr aus den Lagern entfernen.

Manuel M. Lohrengel und Franz Lange



Eine Schnellentfettung mit Wattestäbchen und Waschbenzin. Danach Motor unbedingt gut ausblasen und testen (Brandgefahr und gute Lüftung beachten!)

Der Motor mit eigenbauten Kohlen im abgedeckten Becherglas mit Waschbenzin (Brandgefahr und gute Lüftung beachten!). Das Ultraschallbad ist mit Wasser gefüllt. Keinesfalls sollte man das Ultraschallbad direkt mit Waschbenzin füllen! Eine längere Lagerung in Waschbenzin sollte man vermeiden, weil der Isolierlack auf den Ankerwindungen aufquellen könnte





Angleridylle unterhalb einer DB-Nebenbahn auf einem Modul von Jürgen Dill-Schilling

Foto: Jürgen Dill-Schilling

■ Vorschau auf die 4. Spur-N-Messe auf Frauenchiemsee vom 19. bis 22. Juni 2025

Die Welt der kleinen Bahnen

Der steigenden Bedeutung dieser kleinen, exklusiven Spur-N-Messe entsprechend, wird auch diesmal wieder eine Vielzahl neuer herausragender Arbeiten international bekannter Modellbauer dabei sein. Ergänzt durch ein breites kommerzielles Angebot präsentiert sich hier die Vielfalt des Hobbys in 1:160



Nebenbahnpersonenzug der Epoche IV auf den Modulen von Elvis Müller

Foto: Elvis Müller

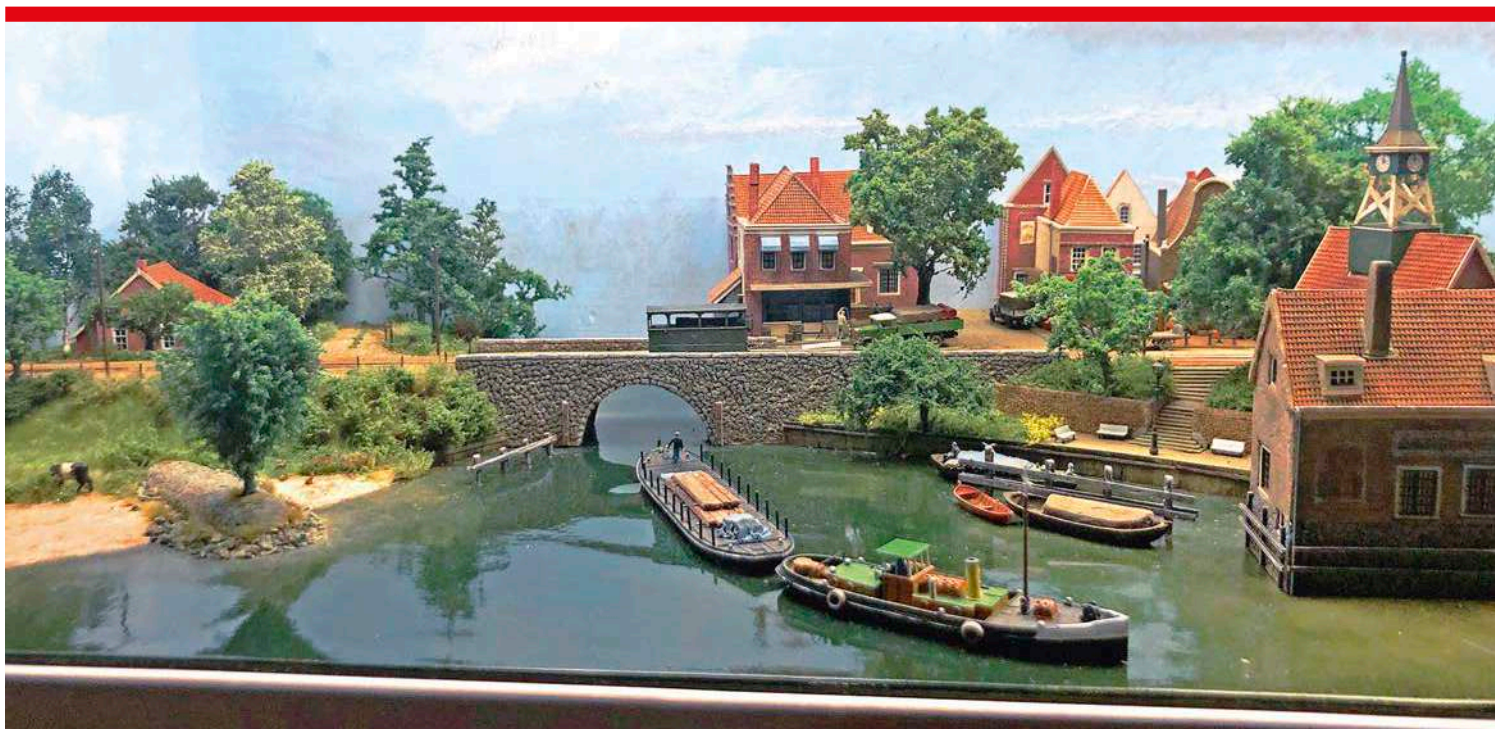
Bereits zum vierten mal findet heuer vom 19. bis 22. Juni diese besondere Messe in beschaulichem Rahmen statt. Inmitten einer der schönsten Regionen Bayerns, im Chiemgau auf der Fraueninsel, treffen sich profilierte Modellbauenthusiasten und präsentieren ihre Arbeiten dem interessierten Publikum.

Viele der gezeigten Anlagen und Dioramen werden hier zum ersten mal ausgestellt, so beispielsweise die bemerkenswerte Anlage „Castelsolero“ von Markus Lindner (siehe Beitrag im Heft) oder das wie ein Gemälde gestaltete Betriebsdiorama von Henk van Rhenen, das bereits in Brüssel und anderen internationalen Ausstellungen große Beachtung fand. Weitere Informationen zu den Ausstellern und ihren Arbeiten finden sich auf der Website der Messe, siehe Link am Ende des Beitrags.

Besucherwahl „Spur-N-Momente“

Sehr große Aktivitäten hat der aktuelle Dioramenbau-Wettbewerb des *N-Bahn Magazin* unter seinen Lesern ausgelöst. Dutzende der ein-

Fotos: Henk van Rhenen



Güterverkehr auf der Straße, der Bahn und zu Wasser in den Niederlanden ist das nostalgische Thema des Dioramas von Henk van Rhenen

Wieder mit dabei ist Lemiso mit seinen Anlagen und Dioramen, hier jenes mit dem „Molli“ in Bad Doberan

Kenner der Tessiner Schmalspurbahnen werden sich auf das Projekt des RhB-Bahnhofs Mesocco von Stefan Teichert freuen können, hier eine Stellprobe von Stationsgebäude und Lokschuppen sowie noch nicht ganz fertiggestelltes typisches Rollmaterial



Fotos (2): Wolfgang Besenhardt

Foto: Peter Herrmann



Ein weiteres Italien-Projekt von Peter Herrmann ist die Station Santa Veronica als Ergänzung zu seinem gleichnamigen Streckendiorama (siehe NBM 5/23)

Bereits im N-Bahn Magazin 3/23 stellten wir einige Segmente von Reinhard Hiller ausführlich vor. Diesmal ist er zusammen mit Elvis Müller mit seinen Modulen auf der Ausstellung präsent, hier ein ländlicher Friedhof am Bahndamm

Foto: Reinhold Hiller



Die Arbeiten von Paul Tieman laden auch abseits der Gleisanlagen zum intensiven Betrachten und Entdecken ein

gesandten Minidioramen stellen sich in einem eigenen Stand den Besuchern zur Wahl und Prämierung. Sie entscheiden, welches gewinnt!

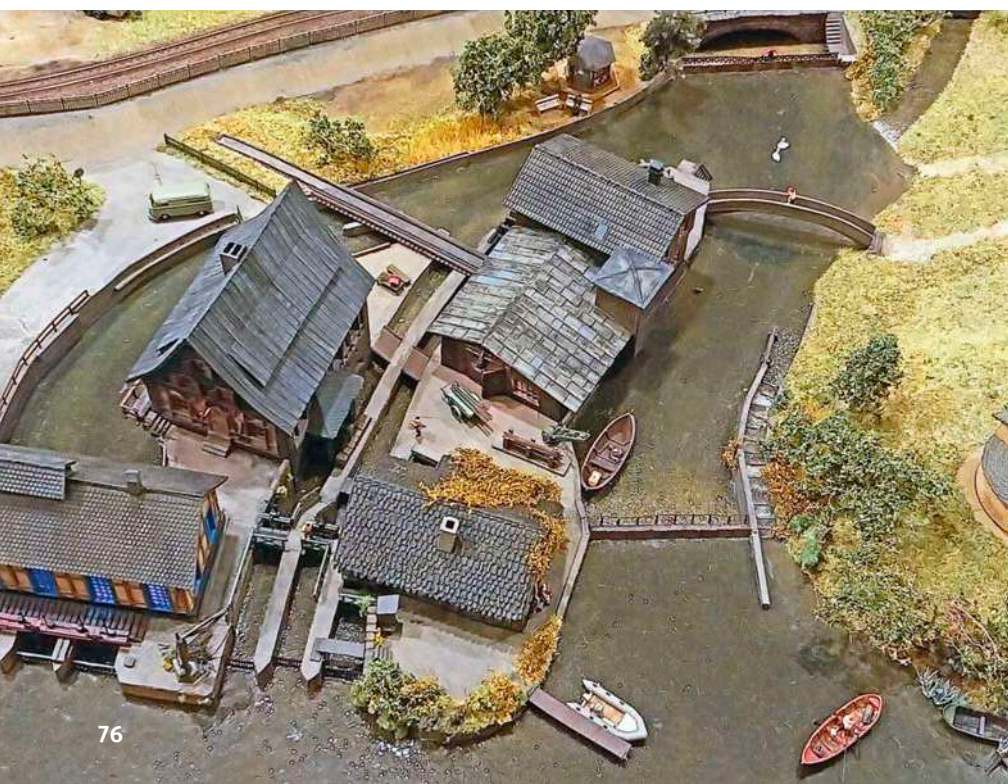
Schauen, Unterhalten, Einkaufen

Auch ein kommerzielles Angebot fehlt nicht. Es konzentriert sich hauptsächlich auf einen großen, überregionalen Händler, der auf der Messe mehr als 80 unterschiedliche Hersteller vertritt (Spur-N-Teile.de). Vom kleinsten Einmannbetrieb bis zu den Großen der Branche, alle sind hier durch ihre wesentlichen Artikel und Neuheiten vor Ort. Etliche sind auch persönlich anwesend, um ihre Produkte vorzustellen und mit interessierten Besuchern ins Gespräch zu kommen. Es ist also in jeder Hinsicht eine außergewöhnliche Messe für alle, die offen sind, Neues zu entdecken, und sich inspirieren lassen möchten – auch unabhängig vom Maßstab. Veranstalter und Aussteller freuen sich auf einen anregenden Gedankenaustausch wiederum in gewohnt entspannter Atmosphäre.

Die Urlaubsregion genießen

Ideal für ein paar kurzweilige Tage bietet der Chiemgau viele Attraktionen, so eine Chiemseerundfahrt mit dem Raddampfer „Ludwig Fessler“, die Herreninsel mit dem Schloss König Ludwigs oder Tagesausflüge mit Wanderungen in den Bergen. Aktuell gibt es bis zum 6.1.2026 im Museum Rosenheimer Lokschuppen die Ausstellung: „Titanic, ihre Zeit, ihr Mythos und ihr Untergang“. Ausführliche Informationen zu Ausstellern, Öffnungszeiten, Eintrittspreisen usw. findet man unter: <https://www.die-welt-der-kleinen-bahnen.de/>. Dort gibt es auch Links mit Tipps zu Übernachtungen und Ausflügen. NBM

Foto: Paul Tieman



Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x
Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ 2 für 1: Sie sparen die Hälfte
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,55 pro Heft (statt € 8,90 am Kiosk, Jahrespreis € 34,20) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

■ Fixierung und Polstertung des Dioramenkastens im Karton

Sicher versenden

Spur-N-Momente
Dioramenbau-Wettbewerb 2025

Der Abgabetermin naht – das Minidiorama ist auch fertig.

Es muss also noch unversehrt auf die Fraueninsel zur Ausstellung und auch wieder zurück nach Hause. Wir geben Verpackungstipps für eine möglichst sichere Versendung



Auf einem Stück Luftpolsterfolie wird das Diorama mit dem aufgesteckten Rahmen in den Versandkarton geschoben

Für die meisten, auch noch so versierten Modellbahner dürfte das Versenden ihrer Arbeiten eine neue Herausforderung sein. Beachtet man einige grundsätzliche Voraussetzungen, so stellt das Versenden in einem Paket jedoch kein großes Risiko dar.

Stabilität für den sicheren Versand

Zunächst braucht es einen stabilen Dioramenkasten mit fest angebrachten Hintergrund- und Seitenwänden. Ob diese angeschraubt, oder fest verklebt sind, spielt dabei keine Rolle. Entscheidend für die Zugriffsmöglichkeiten bei der Gestaltung ist jedoch die Wahl des konstruktiven Aufbaus. Bei fest verklebten Hintergrund- und Seitenwänden sollte das gestaltete Motiv nach Fertigstellung auf einem Brettchen zwischen die Seitenwände eingeschoben und von unten fest verschraubt werden. Bei dieser Arbeitsweise lässt sich ein gewölbter Hintergrund wesentlich leichter einfügen (siehe NBM 2/25).

Werden Seitenwände und Hintergrund wieder abnehmbar verschraubt, wie im *N-Bahn Magazin* 1/25 beschrieben, kann die Gestaltung direkt auf dem Dioramenkasten erfolgen. Diese

Montage der Abstützung



Die Abstützungen aus dem Dioramenset von Spur-Teile.de

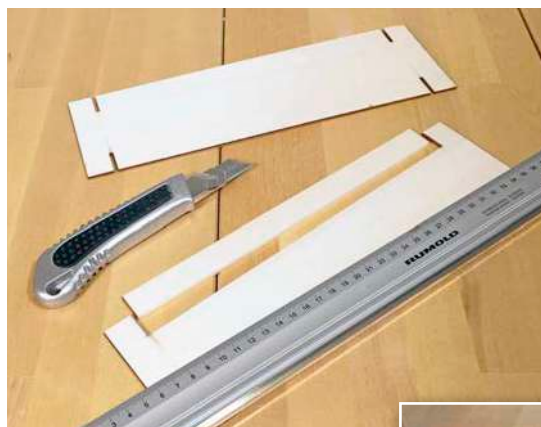


Die Teile der Abstützung sind einfach zusammensteckbar



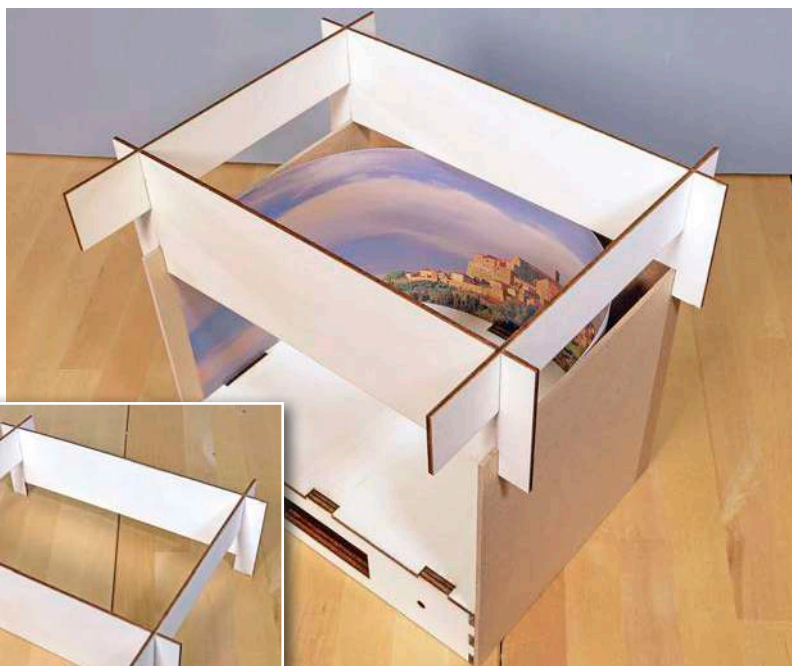
So wird der Abstützrahmen von oben auf den Dioramenkasten gesteckt. Ein Verkleben oder Anschrauben erfolgt nicht. Er verhindert das Verrutschen im dazu passenden Versandkarton

Anpassung für runden Hintergrund



Bei Dioramen mit einem gewölbten Hintergrund muss am hinteren Querbrett der mittlere Bereich ausgeschnitten werden, da dieser sonst an den Hintergrund stoßen und ihn beschädigen würde

An der Grundkonstruktion des abgeänderten Distanzrahmens ändert sich ansonsten nichts



So sitzt der angepasste Abstützrahmen auf einem Diorama mit gewölbtem Hintergrund

Bauweise hat den Vorteil, dass später eine Erweiterung nach links und rechts einfach möglich ist.

In beiden Fällen ist schon beim Gestalten immer daran zu denken, dass alles stabil und sicher befestigt ist. Es sollte schon während des Bauens durch leichte Stöße und ruckartiges Kippen immer wieder mal getestet werden, ob alles wirklich fest genug montiert ist. Sie werden feststellen, dass das Allermeiste genügend fest montiert ist und auch größere Stöße aushält. Modellbauteile sind in der Regel sehr leicht und entwickeln bei Erschütterungen keine größeren Kräfte, denen die herkömmlichen Klebstoffe nicht standhalten würden. Also kei-

ne Angst, durch wiederholtes Prüfen lassen sich spätere Transportschäden so gut wie ausschließen.

Das sichere Verpacken

Die in den abgebildeten Fotos aufgezeigte Vorgehensweise beim Verpacken bezieht sich zunächst auf das Wettbewerbssset von *Spur-N-Teile.de*. Es beinhaltet neben dem Dioramenkasten und den Seitenwänden auch den Versandkarton und die Teile für den Abstützrahmen.

Dieses Set ist jedoch keine Bedingung für die Teilnahme an unserem Wettbewerb. Sollten Sie in Konstruktion und Bau nun eigene Ideen umgesetzt haben – natürlich unter Einhaltung der

vorgegebenen Maße – gelten für das Verpacken die gleichen prinzipiellen Tipps. Eine sichere Abfederung nach allen Seiten und stabile Abstützung nach oben durch notfalls mehrere Lagen Wellpappe ist erforderlich, um Stöße beim Transport nicht direkt auf das Diorama treffen zu lassen. Zerknülltes Zeitungspapier an allen Seiten federt dabei ausreichend ab. Stellen Sie zudem Ihr Diorama beim Einschieben in den Karton auf eine Luftpolsterfolie, oder ein Stück zurechtgeschnittenen Schaumstoff.

So verpackt muss Ihr Minidiorama bis spätestens **15. Mai 2025** an Wolfgang Besenhardt, Frauenchiemsee 45, auf 83256 Frauenchiemsee ankommen!

WB



Die Seitenwände und die Vorderfront werden dann noch mit zerknülltem Zeitungs/Packpapier abgedeckt. Dabei ist darauf zu achten, dass das Füllmaterial an den Seiten über die ganze Länge bis nach hinten sorgfältig gestopft wird



Wer den Abstützrahmen von *Spur-N-Teile.de* nicht verwendet, muss über die gesamte Breite des Versandkartons einen dicken, möglichst doppelwelligen Karton auf das Diorama legen und darüber gut mit zerknülltem Zeitungspapier auffüllen



Auf Anlagen der frühen Epochen I bis III sind sie unverzichtbar, aber je nach Thema und Region können sie bis in die Gegenwart angetroffen werden. Die Rede ist von durch Pferde und sonstige Zugtiere gezogene Wagen verschiedenster Arten. Horia Radulescu gibt eine Übersicht des Modellangebots



Permo: Bäcker- und Molkereiwagen, die hier auf amerikanische Verhältnisse (wieder entfernbar) umdekoriert worden sind

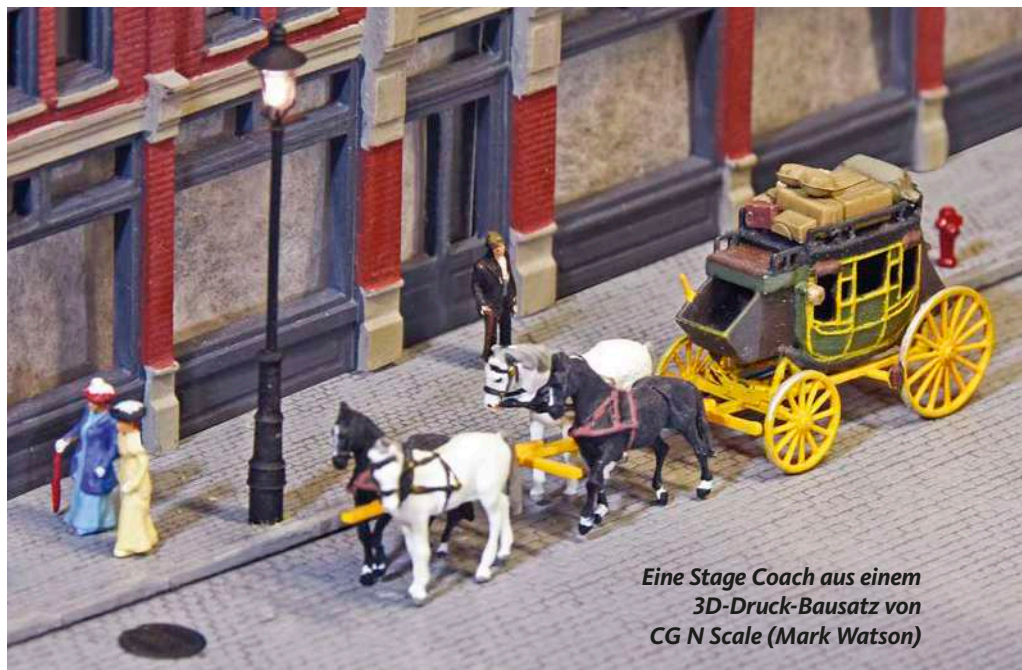


edle Fiaker vor dem Stephansdom, sondern als preiswerte Vehikel für alle praktischen Zwecke.

Dennoch findet man auf in frühere Zeiten angesiedelten Anlagen insbesondere im Maßstab 1:160 nur wenige solche Fuhrwerke. Schon das Angebot an motorisierten Fahrzeugen ist im Vergleich zu anderen Spurweiten in manchen Epochen eher gering. Das gilt umso mehr für die aus mehreren Teilen bestehenden und daher in der Produktion deutlich aufwendigeren Pferdegespanne im Vergleich zu einem mit ein- oder zweiteiliger Karosserie ausgestatteten Kleintransporter. Als einziger Großserienhersteller führt Preiser über Jahrzehnte ein breiteres Fuhrwerke-Sortiment, auch wenn dieses in keinem Vergleich zu seinem HO-Angebot steht.

» Kutschen, Droschken und Pferdeomnibusse prägten ein buntes Bild des Straßenverkehrs

Wer einmal auf einem Bahnhof in früheren Zeiten ankam und weiter in die Stadt wollte, war – wenn man es sich leisten konnte – oft auf eine Lohnkutsche angewiesen. Hier unterscheidet man zwischen Kutschen im eigentlichen Sinne des Wortes, also einem gefederten und gedeckten Fuhrwerk zum Personentransport, und Droschken als leichte, offene und gefederte Gefährte für bis zu fünf Personen. Droschken wurden in Bayern, Österreich sowie einigen ehemaligen Staaten der Donaumonarchie auch Fiaker (nach dem französischen Fiacre) genannt.



Eine Stage Coach aus einem 3D-Druck-Bausatz von CG N Scale (Mark Watson)

In der Regel verfügen Droschken/Fiaker über ein leichtes Faltdach für die Reisenden. Solche Gefährte haben in manchen Städten wie zum Beispiel Wien oder als sogenannte Horse Carriage in New York allen Umständen zum Trotz bis heute als Touristenattraktion überlebt.

In Großserie wurden Droschken als Fertigmodelle von Noch und Preiser angeboten. Während die Noch-Droschke eher klein und spielzeughaft wirkt, kann das inzwischen gut vier Jahrzehnte alte Preiser-Modell hingegen bis heute überzeugen. Es besteht bis auf die Metall-

achsen der feinen, drehbaren Räder vollständig aus Kunststoff und ist attraktiv mit feinen Details wie Öllaternen, Handgriffen und Trittstufen ausgestattet.

Leider wurde die Preiser-Droschke bis heute nur in zwei Farbvarianten angeboten und zwar in Schwarz mit gelben oder roten Rädern sowie als sogenannte „Hochzeitskutsche“ komplett in Weiß und mit Braut sowie Bräutigam in passender Kleidung. Eine geschlossene Kutsche, wie seit vielen Jahrzehnten in HO gefertigt, wurde in N von Preiser nie produziert.

preussenmodelle berlin: rare Handarbeitsmodelle

Heute leider nur noch selten auf dem Gebrauchtmärkte zu finden (und entsprechend teuer) sind die vor Jahrzehnten in Kleinstserie produzierten Kutschenmodelle von preussenmodelle berlin. Diese bestehen aus fein lackierten Metallätzteilen, die Verglasung wurde mit transparenter Folie nachgebildet.

Im Sortiment gab es unter anderem die berühmte schweizer „Gotthardpost“ im offenen oder geschlossenen Zustand (auch als „Kaiserliche Post“), einen kleinen Pferdeomnibus sowie verschiedene Kastenwagen. Besonders gut gefallen die großen Räder mit ihren sehr feinen Speichen. Die passenden Pferde waren dagegen nicht mit dabei.



Gotthardpost offene Version



Pferdeomnibus der Kaiserlichen Post



Saale-Zeitungs-Lieferwagen

Fotos (4): Wolfgang Besenhardt



Preiser: eine Hotelszene mit Droschken, wie sie bis in unsere Tage denkbar sein könnte. Diese gab es aber bisher nur in Schwarz mit roten oder gelben Rädern



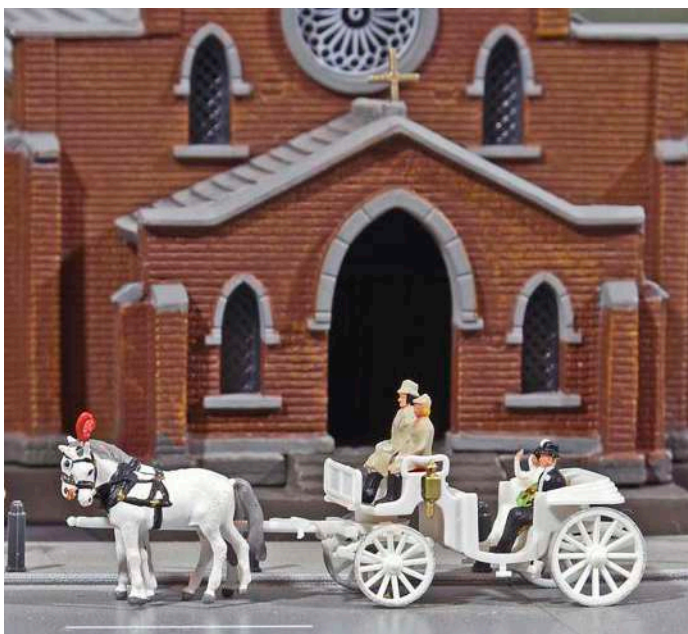
Preiser: selbst umlackierte Droschken in beliebten Farben des 19. Jahrhunderts

Modelle aus Kleinserien

Wer bereit ist, selbst Hand bei Zusammenbau und Bemalung anzulegen, hat mehr Optionen. Langley Miniature Models aus Sussex bietet ein breites Sortiment an pferdegezogenen Fahrzeugen nach englischem Vorbild von den typischen einachsigen Londoner Hansom Cabs bis zu Feuerwehropumpen mit Mannschaft. Auch skurrile Fuhrwerke wie ein Leichenwagen samt Sarg werden angeboten. Die im englischen N-Maßstab 1:148 gehaltenen Modelle bestehen aus Weißmetall und müssen sorgfältig mit Skalpell und feinen Feilen entgratet werden. Wer sich dafür ausreichend Zeit nimmt, wird am Ende mit einem fein aussehenden und einzigartigen Modell entlohnt, das bisweilen besser aussieht als in dessen Katalogabbildungen des Herstellers.

» Der versierte Modellbauer findet originelle Bausätze als 3D-Druck-Angebote im Internet

Weitere Bausätze von Reisekutschen kommen aus der 3D-Druck-Szene. Der chinesische Anbieter Outland Models (mit eigenem Ebay-Shop) bietet eine Reihe an Far-West Fuhrwerken verschiedener Arten, von denen einige auch für europäische Straßen und Wege geeignet sind. Weitere solche Modelle findet man auch bei Old West Scenery. Sehr schön detailliert, aber heute nur noch sehr schwer zu finden, ist die auf der Seite 81 abgebildete Reisekutsche (Stage Coach) von CG N Scale (Mark Watson). Wie die Modelle aus Weißmetall bestehen die 3D-Druck-Bausätze



Hochzeitskutsche komplett mit Brautpaar und Kutscher. Leider hat Preiser deren geschlossene Variante bisher nur in HO angeboten



Artitec: Diese Transportfuhrre mit Esel der niederländischen Eisenbahnen erscheint jedoch auch universell einsetzbar

ze in den Regel aus nur wenigen Teilen, die in Eisenregie verklebt, grundiert und lackiert werden müssen. Feine Pinsel und eine ruhige Hand, um die feinen Details farblich hervorzuheben, sind dabei von Vorteil. 3D-Druck-Modelle, vor allem die älteren, sind oftmals sehr zerbrechlich und sollen daher mit Sorgfalt behandelt werden.

Fuhrwerke für alle Lasten

Nachbildungen von geschlossenen Kastenwagen, die man ab Mitte des 19. Jahrhunderts in vielen Städten weltweit beobachten konnte, sind leider in Spur N selten. Neben den sehr feinen Modellen von preussenmodelle berlin (siehe Rahmen auf Seite 81) bot Permo (Perleberger Modellbauartikel) vor gut 15 Jahren eine Reihe an preiswerten und sehr gut detaillierten Fertigmodellen aus Metallätzteilen an. Darunter gab es auch einen Bäckerwagen in zwei Farbvarianten und einen weißen Molkereiwagen. Diese waren mit kräftigen Pferden aus Resin bespannt und bilden die Basis für die „amerikanisierten“ Modelle, die auf Seite 80 abgebildet sind. Im Sortiment von Permo befanden sich auch andere interessante Fuhrwerke wie Feuerwehr, Wasserwagen, Spritzenwagen und Schlauchhaspel, Faßwagen, Erntewagen und anderes mehr.

Jünger und größtenteils immer noch bei verschiedenen Anbietern erhältlich sind die seit einigen Jahren angebotenen Fuhrwerke des niederländischen Herstellers Artitec. Die Modelle bestanden früher aus Resin und Ätzteilen, heute werden vermehrt sehr feine 3D-Druck-Teile und Ätzteile verwendet. Diese werden in kleinen Großserien produziert und sind inzwischen preislich fast im selben Segment wie die Kunststoffmodelle von Preiser angesiedelt. Exemplarisch werden auf diesen Seiten ein durch einen

Preiser: Ein Klassiker im Zubehörsortiment ist der bayerische Brauereiwagen, hier von Landwehr-Bräu, der bis heute ebenso auf modernen Anlagen verwendbar ist



Marks Metallmodellclassic's:
Bierwagen von Spaten-Bräu

Esel gezogener offener Möbelwagen der niederländischen Eisenbahnen NS, ein gummiereifter Flachwagen sowie ein sogenannter Rückewagen mit zwei kräftigen Pferden für das Herausziehen von Baumstämmen gezeigt. Die Artitec-Modelle werden nicht nur fertig gebaut und lackiert angeboten, sondern verfügen auch über eine sehr dezente Alterung. Sowohl in der

Stadt als auch auf den Land sind bis heute bei Veranstaltungen pferdegezogene Bierfässerwagen anzutreffen. Eine sehr feine Nachbildung nach bayerischem Vorbild mit Holzrädern gab es bei Marks Metallmodellclassic's, wie gewohnt ohne die passende Bespannung. Mit Bespannung dagegen ist der seit vielen Jahrzehnten verfügbare gummiereifte Bierwagen des



preussenmodelle berlin:
blechbeplankter
Kohlenwagen



Artitec: Flachwagen mit Beladung



Marks Metallmodellclassic's:
Müllfuhrwerk

Fotos (4): Wolfgang Besenhardt



Preiser: Eine lange Fuhre ist dieser Baumstammtransport mit Pferden, der auch in der Epoche IV oder gar später einsetzbar ist

Preiser-Sortiments als „Schultheiss-Bier“ oder „Landwehr-Bräu Reichelshofen“, ein Klassiker wohl auf vielen Anlagen seit den 1970er-Jahren.

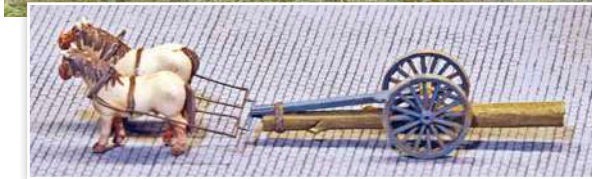
Großserienangebot über Jahrzehnte

Im Preiser-Sortiment findet man auch andere interessante Fuhrwerke mit unterschiedlichem Detaillierung-Niveau. Generell gilt: „Umso jünger, umso feiner“. Aus den Anfängen der Spur N stammen relativ grobe Leiter- und Kastenwagen. Ersterer wurde später durch ein deutlich feineres Modell ersetzt, das über beklebbare Holzgerüste zum Umwandeln in einen Heuwagen verfügt. Der Kastenwagen dagegen wurde in mehreren Auflagen angeboten und befindet sich bis heute im Katalog, zuletzt mit einer Farbänderung von Hellgrau auf Rotbraun. Bei dieser Gelegenheit bekam er feinere Räder, allerdings immer noch nicht so fein als beim jüngeren Langholztransporter oder Heu/Leiterwagen. Die Deichsel und das vordere Drehgestell des Leiterwagens dienten auch bei einem Langholzwagen komplett mit Fahrer und Pferde.

„Pferde und andere Zugtiere“ ist übrigens in Spur N eine heikle Thematik, denn die verschiedenen Körperhaltungen solcher Tiere realistisch umzusetzen, ist keine einfache Sache. Preiser lackiert zwar aufwendig seine kleinen 1:160-Pferde, diese können aber wegen des einheitlichen Farbtons des Fells nicht ganz überzeugen. Gefälliger wirken die farblich nachträglich nochmals behandelten Nachbildungen von Artitec. Auch das im N-Maßstab meist fehlende Geschirr ist ein Problem.

Horia Radulescu

Preiser: Kastenwagen in alter und neuerer Ausführung mit Pferden. Man beachte die deutlich feineren Räder beim hinteren neueren Modell. Beide würden durch eine dezente Alterung an Realismus gewinnen



Artitec: Rückewagen mit Pferden für Holzfällerarbeiten



Preiser: Leiterwagen mit Pferden



Seltene Kleinserien für die Landwirtschaft



preussenmodelle berlin: Kastenwagen



Marks Metallmodellclassic's: Leiterwagen

Fotos (3): Wolfgang Besenhardt

Sowohl Marks Metallmodellclassic's als auch preussenmodelle berlin boten im Laufe der Zeit verschiedene Fuhrwerke für die Landwirtschaft an. Sehr fein gestaltet sind die aus Metallätzteilen zusammengesetzten Kasten- und vor allem Leiterwagen, die als echter Hingucker vor jeder Scheune wirken können. Die Modelle waren preislich im oberen Segment angesiedelt und sind gelegentlich noch auf Plattformen wie Ebay zu finden. Auch hier musste man die Pferdebespannung dazu besorgen.



Marks Metallmodellclassic's: Gülle/Wasserwagen



Mit **N** immer auf der richtigen Spur



**2 für
nur
€ 7,80**
(statt € 15,60)

- ✓ **2 für 1-Angebot:**
Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte
bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug
jederzeit kündigen

4 Gründe, warum Sie das N-Bahn Magazin lesen sollten

- ✓ Porträts zu den spannendsten
Lokomotiven und Zügen –
in Vorbild und Modell
- ✓ Hilfreiche Praxistipps zum
Anlagenbau, zur Gestaltung
und zur Elektronik
- ✓ Alle Neuheiten in der
Komplettübersicht –
in jedem Heft aktuell!
- ✓ Die schönsten Werke der
N-Freunde – vom Diorama
bis zur Großanlage

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle,
erhalte ich das *N-Bahn Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf
für € 7,50 (statt € 7,80 am Kiosk) pro Heft zweimonatlich frei Haus.

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Vorschau

Das N-Bahn Magazin 4/25 erscheint am 13. Juni 2025

Unter anderem sind folgende Themen geplant:

Foto: G. Selbmann



• Vom Ferienexpress zum Touristik-Zug: Urlaubsverkehr in Modell

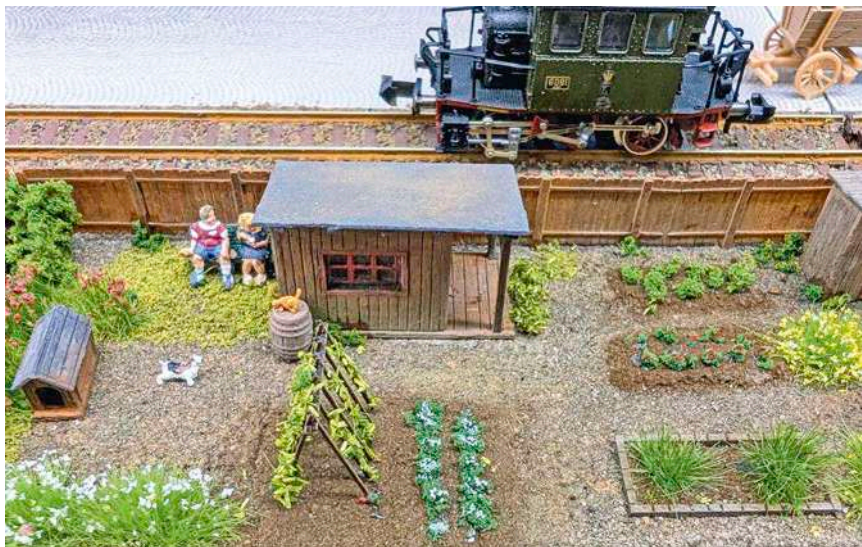


Foto: F. Skowron

• Lauben und Beete: die Gestaltung von Schrebergärten



Foto: E. Jaech

- Modelleisenbahn in der Nische: ergonomisch gebaute Kompaktanlage mit viel Zugverkehr auf kleiner Fläche
- Das Goldene Gleis: die Siegermodelle der Wahl 2025

Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten



IMPRESSUM

Nummer 194 | 3/2025 | Mai/Juni | 36. Jahrgang

Herausgeber: Gernot Balcke

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Stefan Alkofer

Verantwortlicher Redakteur: Gunnar Selbmann (V.i.S.d.P.)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Head of Magazine Brands: Markus Pilzwegger

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung/Chef vom Dienst: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@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

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0937-7220

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 eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckereignisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



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 7,80 € (D), 8,60 € (A), 12,50 CHF (CH), 9,00 € (B, NL, Lux)
(bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abo-Preis (6 Hefte)
45,00 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.nbahnmagazin.de/abo

Die Abgebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abpreis 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 & BERATUNG

✉ N-BAHN MAGAZIN,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

☎ +49 (0)89/13 06 99 724

☎ +49 (0)89/13 06 99 720

@ redaktion@nbahnmagazin.de

🌐 www.nbahnmagazin.de

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

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: <https://media.verlagshaus.de>

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024



Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 7,80 Euro (3,90 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 50 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.nbahnmagazin.de/abo



**50 Prozent sparen:
2 Hefte für nur 7,80 Euro!**



Photomontage
Mit Genehmigung der / Under license from Deutsche Bahn AG

BR 412/ICE 4, DB AG „Bundesrepublik Deutschland“

**Ab Mai 2025
erhältlich!**

10-2024

10-2025

7-tlg. Grundeinheit

6-tlg. Ergänzungseinheit

22-241-9

Sound Card BR412 / ICE 4

22-202

Sound Box

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist die nationale Eisenbahngesellschaft Deutschlands und verantwortlich für den Inlands- und internationalen Bahnverkehr. Der ICE 4 „Bundesrepublik Deutschland“, der anlässlich des 30-jährigen Jubiläums des Intercity-Express (ICE) die Farben der deutschen Flaggen trägt, ist ein beachtenswerter Neuzugang in der ICE-Flotte. Die ICE sowie viele andere Züge unterstützen die Verkehrsbedürfnisse zahlreicher Menschen. Eine weitere Sonderlackierung trägt der ICE 4 „Klimaschützer“, dessen Triebköpfe einen in Grün gehaltenen Zierstreifen tragen. Damit unterstreicht die DB AG ihr Engagement für eine umweltbewusste Betriebsführung. Die DB AG übernimmt nicht nur einen Großteil des Inlandsverkehrs in Deutschland, sondern auch den internationalen Transport in verschiedene europäische Länder. Die Züge der DB sind somit nicht nur in Deutschland, sondern auch den Nachbarländern bekannt.

Zusammenstellung



ICE 4



10-2074

10-2075

10-1513

10-008

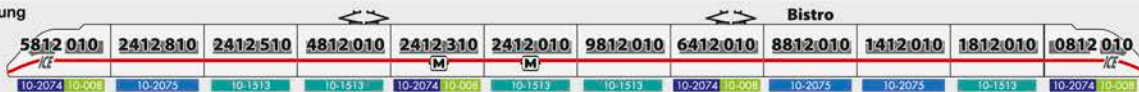
4-tlg. Basis-Set

3-tlg. Ergänzungs-Set 1

5-tlg. Ergänzungs-Set 2

Spur N Startpackung BR 412 / ICE 4

Zusammenstellung



Mit Genehmigung der / Under license from Deutsche Bahn AG



**Shop
Lists**



**Scan
to Visit Our
Facebook**

Neue Kataloge
sind bei Ihrem
Modellbahngeschäft
erhältlich!





Ihr Spezialist für die Spur N



menzels-lokschuppen.de

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

Hobbytrain Neuheiten 2025 - MB Zweigeige Unimog U423 - Erstmals für die Spur N



Modelleigenschaften:
 - Lizenziert durch Mercedes Benz Truck
 - Dauerlicht weiß/rot
 - schaltbare Rundumleuchten
 - DC/DCC-Platine von Zimo für den Einsatz auf analogen und digitalen Anlagen
 - Pufferspeicher
 - Metallchassis
 - Antrieb auf beiden Achsen
 - Kupplung mit NEM Steckschaft am Heck des Modell

32301	MB Zweigeige Unimog U423 Epoche 6	175,40 €
32302	Sersa MB Zweigeige Unimog U423 Epoche 6	175,40 €
32303	Feuerwehr MB Zweigeige Unimog U423 Epoche 6	175,40 €



Hobbytrain Neuheiten 2025

28407	SOB E-Lok Re 446 Ep.6 - 25 Jahre Voralpen-Express	179,90 €
28408	SOB E-Lok Re 446 Epoche 6 - Fernweh	179,90 €



28405	SBB E-Lok Re 4/4 IV (10104) Epoche 5/6	170,90 €
28406	SOB E-Lok Re 446 Epoche 6	170,90 €
29273	RRF E-Lok BR 189 Epoche 6	166,40 €



29271	DB Cargo E-Lok BR 189 Epoche 6	161,90 €
29272	DB Cargo E-Lok BR 189 Epoche 6 - 2. .Nr., ohne Logo	161,90 €
29274	BeaconRail E-Lok BR 189 Epoche 6	166,40 €
24669	SBB Schiebewandwagen Hbbilns Ep 6 - Graffiti	41,30 €



LS ModelsNeuheiten 2025 - Direkt lieferbar!

98098N	Snälltager Liegewagen-Set 2-tlg. Epoche 6	149,90 €
97001N	ÖBB Schlafwagen-Set 2-tlg. Epoche 5	159,50 €



98002N	CD Schlafwagen WLABmz 826 Epoche 5	75,90 €
98003N	CD Schlafwagen WLABmz 826 Epoche 5	75,90 €
98004N	CD Schlafwagen WLABmz 826 Epoche 5	75,90 €

Lemke Minis Neuheiten 2025

4750	MB L322 Mobilkran blau/rot	43,10 €
4752	MB L322 Mobilkran grün/rot	43,10 €
4753	MB L322 Mobilkran, gelb/schwarz	43,10 €



3962	VW T2 Transporter DB Rheingold	13,95 €
3964	VW T2 Bus Brasilien Last Edition	13,95 €
3967	VW T2 Transporter Feuerwehr	13,95 €



Minitrix Neuheiten 2025 - Elefantenexpress



16260 TRI E-Lok BR 110 469-4 Epoche 6	314,10 €
---------------------------------------	----------

Liefertermin laut Hersteller: 11/2025
 - Gehäuse aus Zinkdruckguss.
 - Digital-Sound mit vielen Funktionen.

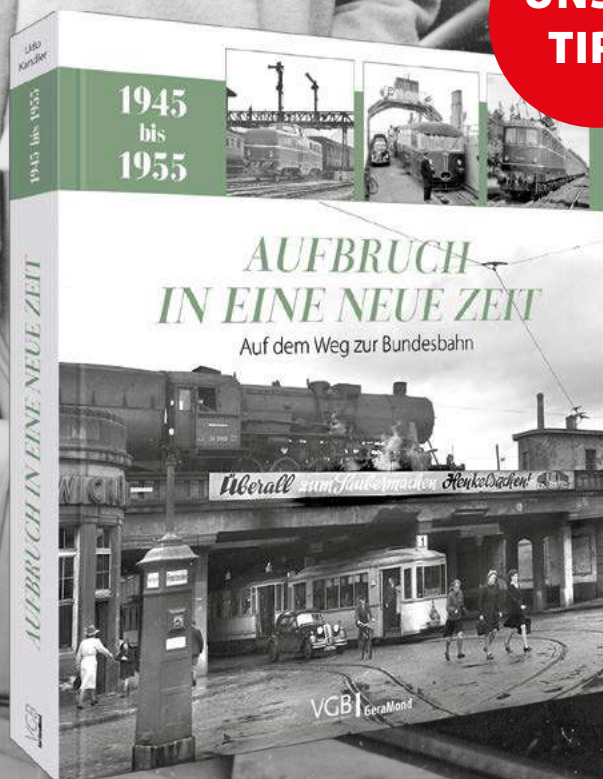
Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 110 der Train Rental GmbH (TRI). Lokkasten mit aerodynamischer Front, der sogenannten Bügelfalte, mit rechteckigen Klatte-Lüftergittern und Maschinenraumfenstern. Betriebsnummer 110 469-4, Betriebszustand ab Januar 2025 in auffälliger Gestaltung als „Elefantenexpress“.

Weitere Neuheiten auf menzels-lokschuppen.de

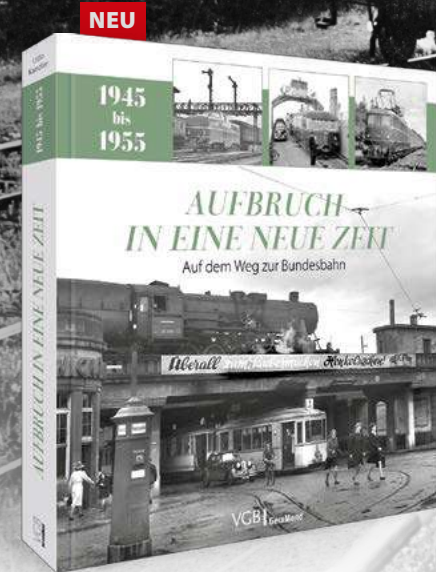
Eisenbahn | Modellbahn | Geschichte

DIE GANZE WELT DER EISENBAHN

UNSER
TIPP



EISENBAHN IM WANDEL DER ZEIT



Einmalige Zeitdokumente von 1945 bis 1955 vom Wiederaufbau der Eisenbahn in den Westzonen Deutschlands, ab 1949 unter der Regie der Bundesbahn.
192 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-98702-100-8
€ [D] 49,99 [ZUM BUCH](#)

» Wer sich mit dieser Epoche auseinandersetzt, wird das Buch sicher gerne in die Hand nehmen « *elektrolok*



Die preisgekrönten Farbfotografien von Reinhold Palm zeigen den Wandel der Bahn aus einer überraschenden Perspektive. Spannend!
240 Seiten, ca. 256 Abb.
ISBN 978-3-96807-999-8
€ (D) 59,- [ZUM BUCH](#)



Ein weiterer, großformatiger Bildband mit Fotoraritäten von Reinhold Palm aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Mit zahlreichen Farbaufnahmen.
240 Seiten, ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-98702-001-8
€ [D] 59,- [ZUM BUCH](#)

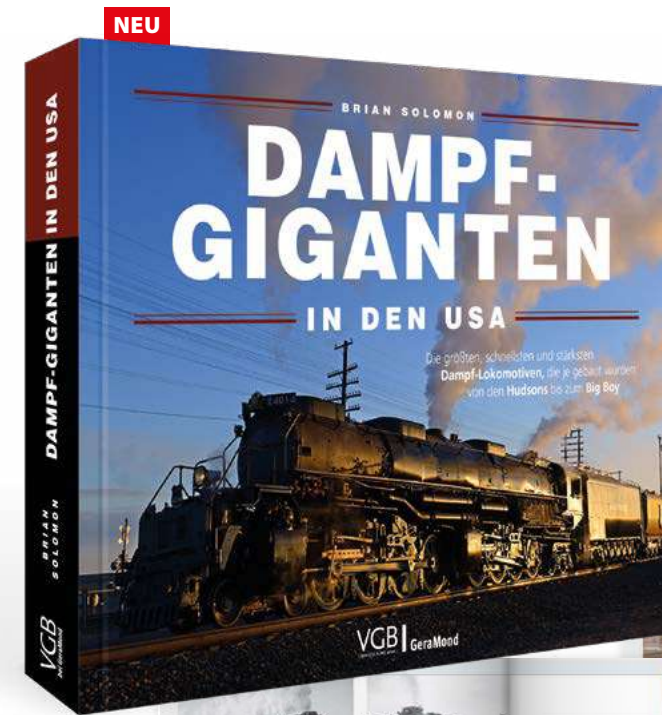


Deutschlands vielfältige Bahnlandschaft – von der Insel Sylt bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis zur Oder – in beeindruckenden Bildern.
192 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-646-4
€ [D] 45,- [ZUM BUCH](#)



Am 7. Dezember 1835 rollte der »Adler« von Nürnberg nach Fürth: Das war der Beginn der deutschen Eisenbahn. Was seither passierte? Lesen Sie selbst!
192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-596-2
€ [D] 29,99 [ZUM BUCH](#)

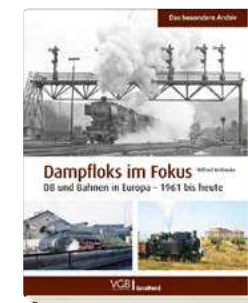
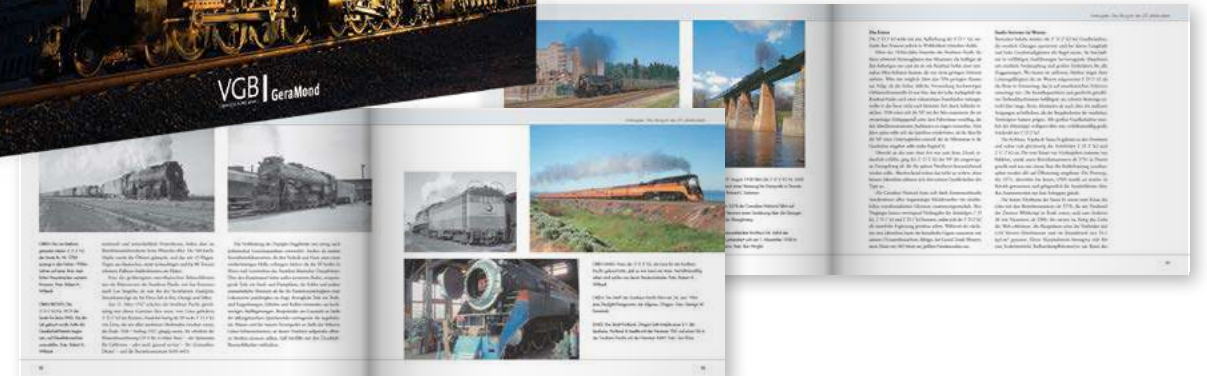
UNTER DAMPF UND AUF SCHIENEN



» Auch für Freunde deutscher Dampflokomotiven ein wichtiger und spannender Blick über den „Teich“. « *GDL Magazin VORRAUS*

Die Blütephase der Dampflokomotiven in den USA brachte der Eisenbahngeschichte legendäre Modelle, die noch heute begeistern. Umfangreiche Informationen über Technik und Einsatz der amerikanischen Dampf-Giganten mit ihren historischen Hintergründen ziehen mit erstklassigen Abbildungen jeden Eisenbahn-Fan in den Bann.

176 Seiten, ca. 280 Abb.
ISBN 978-3-98702-110-7
€ [D] 39,99 [ZUM BUCH](#)



Der reich bebilderte fachbographische Bildband nimmt die Leser mit auf die interessantesten Fototouren des Autors in Deutschland sowie im Ausland.
240 Seiten, ca. 380 Abb.
ISBN 978-3-96453-597-9
€ (D) 49,99 [ZUM BUCH](#)



Bahnexperte Ingo Thiele präsentiert 180 faszinierende Fotografien, die den Einsatz der legendären Dampflokomotiven in Sachsen-Anhalt dokumentieren.
128 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96303-282-0
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Auf 12 Zahnradbahnen in Europa, insbesondere in den Alpen werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Das Buch porträtiert Loks und Strecken.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96453-656-3
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Auf tiefgründige aber auch unterhaltsame Weise stellt das Werk Rekorde, Unbekanntes und Kurioses rund um Dampflokomotiven vor.
192 Seiten, ca. 100 Abb.
ISBN 978-3-96453-250-3
€ (D) 14,99 [ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ◀

TECHNISCHE RAFFINESSE UND EINZIGARTIGE AUFNAHMEN

ZEITREISE AUF BERLINER SCHIENEN



Einzigartige Aufnahmen der berühmtesten deutschen Pressebildagentur, Ullstein Bild, lassen die Geschichte der Eisenbahn lebendig werden.

192 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95613-083-0
€ (D) 39,99 [ZUM BUCH](#)



» Großer Bahnhof für fantastische Luftbilder! « *Cellesche Zeitung*

Spektakuläre Fotografien, aufgenommen aus atemberaubenden Perspektiven, zeigen Deutschlands Eisenbahn, wie man sie noch nicht gesehen hat. – Jetzt als Sonderausgabe.

192 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96453-087-5
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Der Elektrobetrieb der S-Bahn Berlin begann 1924. Das attraktiv bebilderte Buch über die 100-jährige Geschichte wendet sich an ein breites Publikum.

192 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-98702-059-9
€ (D) 34,99 [ZUM BUCH](#)



150 Jahre Ringbahn Berlin. Das Standardwerk zur bedeutenden Bahnstrecke der Hauptstadt, die von der S-Bahn, dem Güter- und Fernverkehr genutzt wird.

336 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-96453-300-5
€ (D) 50,- [ZUM BUCH](#)



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

160 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-98702-031-5
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Das topaktuelle Handbuch aller Lokomotiven der Deutschen Bahn und deutscher Privatbahnen. Übersichtlich, umfänglich – und unverzichtbar!

160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95613-033-5
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Der praktische Typenatlas porträtiert aktuelle deutsche Triebwagen – zur einfachen Orientierung und zum schnellen Technikvergleich.

160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-561-0
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Die große Typenvielfalt der heute von den österreichischen Bahnverwaltungen eingesetzten Triebfahrzeuge belegen die zahlreichen Porträts.

192 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96453-541-2
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Großenteils unveröffentlichte Fotos, meist farbig, führen den abwechslungsreichen Eisenbahnbetrieb im geteilten Berlin in den 1980ern vor Augen.

144 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96453-544-3
€ (D) 32,99 [ZUM BUCH](#)



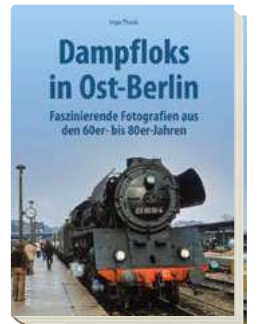
Die Weichen sind gestellt: für eine Zeitreise durch die Eisenbahnhistorie Berlins von 1838 bis heute. Faktenreich beschrieben, faszinierend bebildert.

168 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86245-297-2
€ (D) 34,99 [ZUM BUCH](#)



Einst und Jetzt: Ein Buch über die dramatischen Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr in Berlin seit dem Zweiten Weltkrieg.

144 Seiten, ca. 275 Abb.
ISBN 978-3-96453-297-8
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Ingo Thiele präsentiert 190 faszinierende Fotografien, die den Einsatz der legendären Dampflokomotiven bei der Reichsbahn Ost-Berlin dokumentieren.

128 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96303-382-7
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). <

AUF SCHIENEN DURCH DIE HEIMAT

» Das Buch sei jedem empfohlen, der sich für die Ortsgeschichte interessiert.« *Witten transparent*

» Ob als Einstieg oder Zusammenfassung wichtiger Fakten – das Buch macht vieles besser als vergleichbare Bände « *Michael Seiler, Blogger*



Ludwig Schönefeld präsentiert in diesem Band faszinierende Fotografien aus 125 Jahren Wittener Straßenbahnhistorie.
160 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96303-544-9
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)

Spannende
Geschichten
auch für
Ihre Region



101 informativ-witzige Fakten über den städtischen Nahverkehr: von der Cable Car bis zur Light Rail.
192 Seiten, ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-038-0
€ (D) 15,99 [ZUM BUCH](#)



Dieser faszinierende Bildband zeigt auf über 200 historischen Fotografien die Inbetriebnahme und Geschichte der Straßenbahn in Erfurt.
144 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86680-250-6
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 200 beeindruckende Fotografien dokumentieren die lange und wechselvolle Geschichte der Kieler Straßenbahn zwischen 1881 und 1985.
128 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-243-1
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



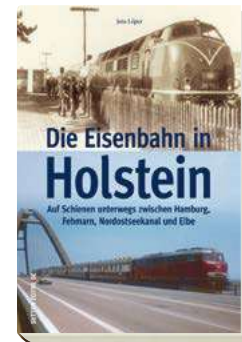
Rund 150 Aufnahmen dokumentieren den abwechslungsreichen Stadtbahn- und Omnibusbetrieb in der thüringischen Landeshauptstadt seit 2000.
96 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-432-9
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 200 beeindruckende Aufnahmen dokumentieren den Betriebsalltag der Leipziger Straßenbahnen in den 80er-Jahren.
128 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-249-3
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



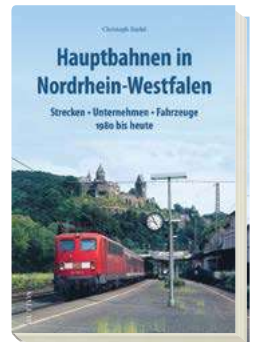
Stefan Wittich dokumentiert in diesem reich bebilderten Band eindrucksvoll die wechselvolle Geschichte des Eisenbahnknotens Selzthal.
160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-531-9
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Historische Fotografien zeigen Haupt- und Nebenbahnen, stillgelegte Strecken, typische Fahrzeuge und seltene Aufnahmen des Transitverkehrs.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-473-2
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Ingo Thiele präsentiert 220 zumeist unveröffentlichte Bilder, die den Einsatz der Dampfzüge in Sachsen in den 60er- bis 2000er-Jahren dokumentieren.
160 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96303-503-6
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Beeindruckende Aufnahmen dokumentieren den abwechslungsreichen Betrieb auf den Hauptbahnen in Nordrhein-Westfalen seit 1980.
128 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-96303-426-8
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 150 beeindruckende Aufnahmen dokumentieren die spannende Geschichte und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Nordfriesland.
128 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-534-0
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 170 Aufnahmen dokumentieren eindrucksvoll den vielfältigen Schienenverkehr in der Pfalz. Ein Muss für Eisenbahn- und Technikinteressierte.
128 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96303-395-7
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 170 zumeist unveröffentlichte historische Aufnahmen dokumentieren die Geschichte der legendären Altmühltalbahn zwischen Eichstätt und Kinding.
160 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96303-158-8
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



55 Gegenüberstellungen alter und neuer Aufnahmen zeigen den Wandel auf den Strecken von Homburg nach Merzig und von Saarbrücken nach St. Wendel.
128 Seiten, ca. 128 Abb.
ISBN 978-3-96303-339-1
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Die Geschichte der Bahnstrecke zwischen Wassertrüdingen und Hof – von den Anfängen bis in die Gegenwart, reich bebildert und kurzweilig.
128 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-383-4
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Fotografien dokumentiert dieser Bildband die 150-jährige Geschichte des traditionsreichen Ausbesserungswerks.
160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-569-2
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



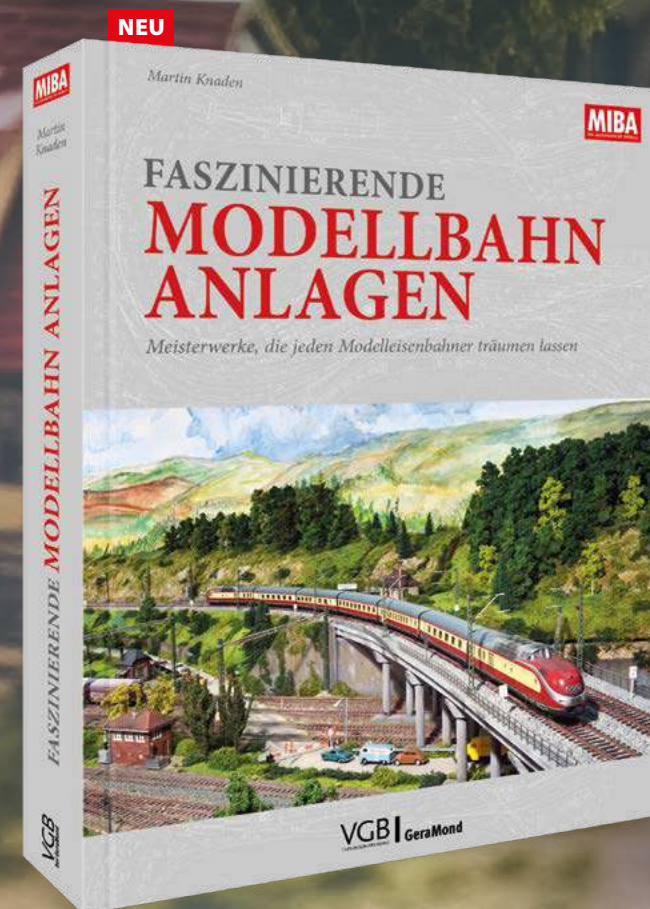
Rund 130 Aufnahmen dokumentieren die Geschichte der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und die Nutzung der Strecken bis in die Gegenwart.
160 Seiten, ca. 130 Abb.
ISBN 978-3-96303-463-3
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 160 überwiegend unveröffentlichte Aufnahmen dokumentieren die spannende Geschichte der Borkumer Inselbahn von den Anfängen bis heute.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-425-1
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)

KLEINE WELTEN GROSSE LEIDENSCHAFT

MEISTERWERKE IM KLEINFORMAT



In diesem Buch versammelt Chefredakteur Martin Knaden die schönsten, spannendsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlagen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-98702-086-5
€ [D] 29,99

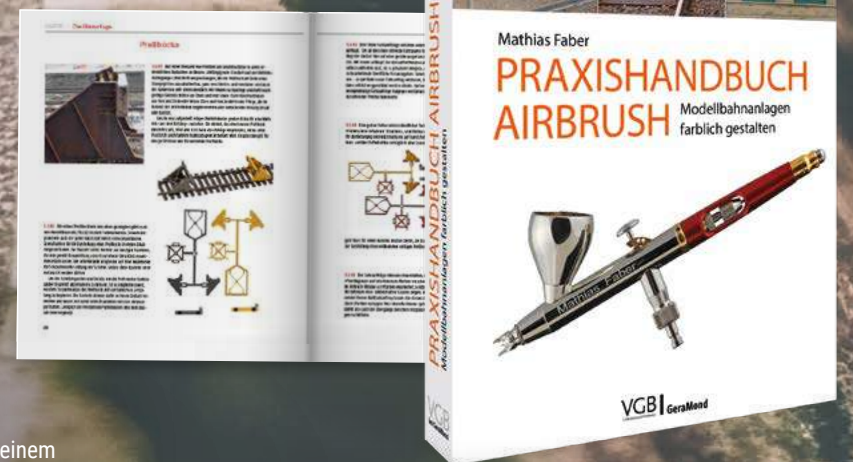
[ZUM BUCH](#)



Wirklich komplett ist die Modellbahnanlage erst mit einem realistischen Betriebswerk. Der umfassende Leitfaden zeigt, wie Planung und Bau gelingen.

144 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-674-7
€ [D] 24,99

[ZUM BUCH](#)



Beim Farbauftrag 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.
ISBN 978-3-96453-603-7
€ [D] 29,99

[ZUM BUCH](#)



Nützliches Wissen rund um die Modellbahn: 101 wichtige, interessante oder amüsante Fakten. Beste Unterhaltung für jeden Modellbahner!

192 Seiten, ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-064-9
€ [D] 15,99

[ZUM BUCH](#)



Das Handbuch für Einsteiger und Fortgeschrittene. Lasercut wird im Modellbau immer wichtiger, da inzwischen auch preiswertere Geräte angeboten werden.

160 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-98702-010-0
€ [D] 29,99

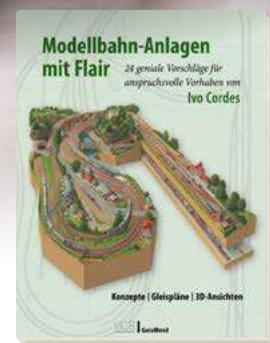
[ZUM BUCH](#)



25 illustrierte Entwürfe zu Modellbahnanlagen – mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung.

128 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-98702-000-1
€ [D] 34,99

[ZUM BUCH](#)



24 Projekte und Planungen für etwas anspruchsvollere Anlagen mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung.

128 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-362-3
€ [D] 34,99

[ZUM BUCH](#)



Eine perfekt gestaltete Landschaft macht die Modellbahn-Anlage erst vollständig. Thomas Maurer zeigt, wie es geht.

128 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-98702-022-3
€ [D] 27,99

[ZUM BUCH](#)



Clever Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn. Mit genauen Stücklisten und Schritt-für-Schritt-Anleitungen.

128 Seiten, ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-96453-604-4
€ [D] 28,99

[ZUM BUCH](#)



Hier findet der Modellbahner alles für seine Leidenschaft. Tipps und Tricks vom Profi, gut umsetzbar und mit tollen Ergebnissen.

192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-070-7
€ [D] 32,99

[ZUM BUCH](#)



Herstellerunabhängig werden die digitalen Komponenten – vom Decoder bis zur Zentrale – detailliert und leicht verständlich erläutert.

128 Seiten, ca. 290 Abb.
ISBN 978-3-96968-013-1
€ [D] 24,99

[ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ←

EINE FAHRKARTE INS ABENTEUER

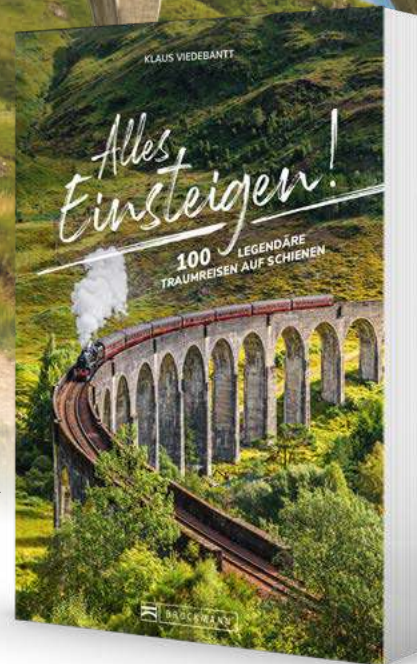
VIELFÄLTIGE BLICKWINKEL AUF DIE WELT DER ZÜGE



Europa im Nachtzug entdecken: Bequem reisen, während man schläft. Tipps, Routen und Abenteuer für unvergessliche Zugfahrten quer durch den Kontinent.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3162-6
€ (D) 19,99

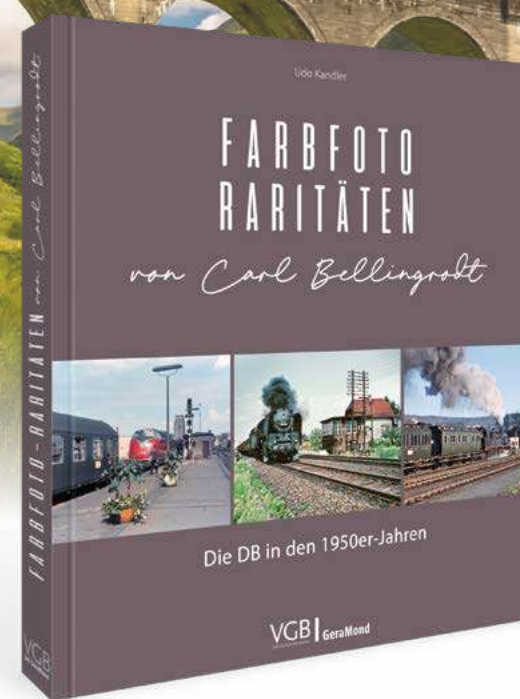
[ZUM BUCH](#)



Spannende Nah- und Fernreisen mit legendären Luxuszügen und nostalgischen Dampfzügen unterhaltsam, informativ und bildreich präsentiert.

288 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-7343-1200-7
€ (D) 27,99

[ZUM BUCH](#)

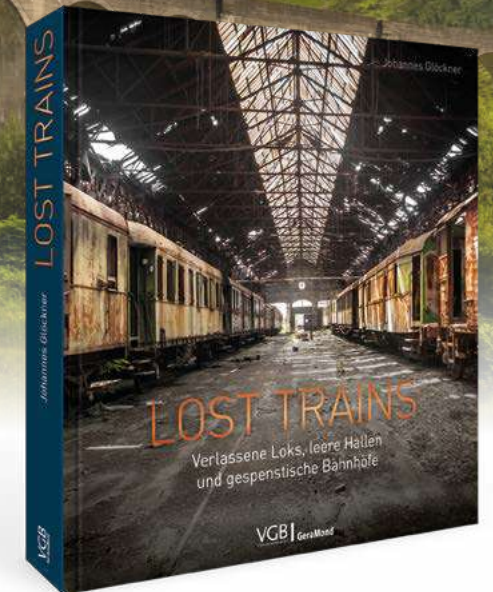


200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

192 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-643-3
€ (D) 49,99

[ZUM BUCH](#)

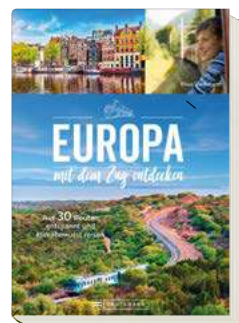
» Ein einprägsamer Bildband für alle eingefleischten Bahnfans. « *Buchjournal*



Die Eisenbahn hat eine große Vergangenheit, die zum Träumen einlädt – angeregt durch aufregende Aufnahmen von verlassenen Bahnhöfen oder rostigen Loks.

192 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96453-252-7
€ (D) 39,99

[ZUM BUCH](#)



Nachhaltig unterwegs auf 30 besonderen Zugrouten durch Europa. Ein schönes Erlebnis für die Reisenden – und fürs Klima!

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-2520-5
€ (D) 19,99

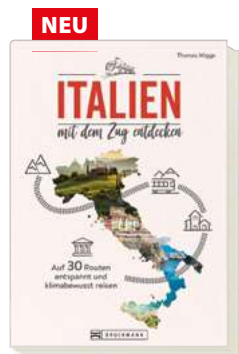
[ZUM BUCH](#)



Vom Schwarzwald bis zur Marschbahn: Dieser Reiseführer enthält Touren für Entdecker und verspricht neben nachhaltigem Reisen vor allem viel Vergnügen.

240 Seiten, ca. 280 Abb.
ISBN 978-3-7343-2337-9
€ (D) 19,99

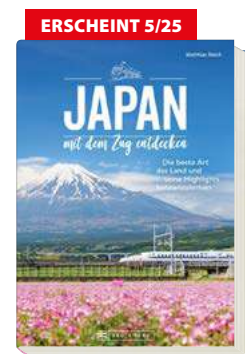
[ZUM BUCH](#)



Staufrei, umweltbewusst und völlig entspannt durch Italien: So geht echter Urlaub! 30 erlebnisreiche Zugrouten durch Italien.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3087-2
€ (D) 19,99

[ZUM BUCH](#)



Entdecke Japan im Zug: Mit dem Shinkansen, durch die Alpen mit der Hida-Bahn oder entlang der Küste auf der Noto-Halbinsel.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3186-2
€ (D) 22,99

[ZUM BUCH](#)



Der Orient-Express – Maschine und Mythos, Luxus und Legende. Tauchen Sie ein in eine Welt, in der das Reisen noch mondän war.

256 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-296-3
€ (D) 49,99

[ZUM BUCH](#)



Eine Geschichte der Eisenbahntechnik und des Luxus: anhand der schönsten Züge, die als Paläste auf Schienen rund um den Globus verkehren.

256 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-400-4
€ (D) 49,99

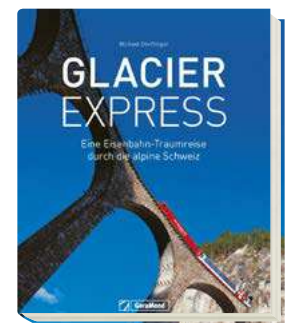
[ZUM BUCH](#)



Auf Schienen die landschaftliche Vielfalt Europas erleben: ein Bildband, der Reisesensibilität weckt. Nicht nur für Eisenbahnfans.

192 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95416-402-8
€ (D) 39,99

[ZUM BUCH](#)



Züge, Stationen, Landschaft: Brillante Aufnahmen und informative Texte erzählen von einer fantastischen Bahnreise durch die Schweizer Alpen.

168 Seiten, ca. 210 Abb.
ISBN 978-3-98702-029-2
€ (D) 24,99

[ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ◀

BAHNFASZINATION AUF JEDER SEITE

FACHZEITSCHRIFTEN FÜR DEN EISENBAHNFAN



Faszination TT
In unserem zweiten TT-Spezial widmen wir uns nicht nur den Anlagenportraits einiger Meisterwerke begnadeter Modellbauer sondern geben auch zahlreiche Tipps, wie Sie Ihre Anlage mit geringen Mitteln verbessern können.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-067-4
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Schmalspur-Zauber einst und jetzt
Diese Sonderausgabe entführt Sie in die faszinierende Welt der Schmalspurbahnen Österreichs - so wie sie einst waren und so wie man sie heute noch erleben kann

116 Seiten
ISBN 978-3-98702-124-4
€ (D) 14,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Längst haben sich neben dem Schienenverkehr auch Autominiaturen auf der Modellbahnanlage etabliert. Epochengerechte Darstellungen mit Straßen, Fahrzeugen und Technik lassen Anlagen auch neben den Gleisen lebendig werden.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-173-2
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Digitaltechnik im Wandel, perfektes Zubehör, neue Techniken, angesagte Gleissysteme, Tipps für Gebäudeinneneinrichtung.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-111-4
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Installation, verschiedene Typen der Sound-Decoder sowie Tipps & Tricks für die beste Performance. Lothar Seel zeigt, wie man Bremsmakro konfiguriert und vieles mehr.

84 Seiten
ISBN 978-3-98702-174-9
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Neuheiten-Report 2025
177 Hersteller, über 600 Fotos: Die Experten von MIBA und Eisenbahn magazin präsentieren alle Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten, auf die sich Modellbahner 2025 freuen dürfen

116 Seiten
ISBN 978-3-98702-213-5
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Das Sonderheft Modellbahn digital 2025
bietet wertvolle Tipps zur optimalen Motoransteuerung und zeigt Lösungen zur Behandlung von Lok- und Gleisschmutz. Zudem wird ein Einstieg in die BiDiB-Technologie geboten.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-214-2
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Licht, Sound und Bewegung
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-172-5
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Traumanlage in H0
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-184-8
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



DB E03 mit Gratis-DVD
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-193-0
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



S-Bahn Berlin
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-125-1
€ (D) 13,90

ZUR ZEITSCHRIFT

MEHR ZEIT für mein Hobby

JETZT EINSTEIGEN UND 1 AUSGABE GRATIS TESTEN

Wählen Sie Ihr Wunsch-Magazin
und starten Sie mit Ihrer brand-
aktuellen Wunsch-Ausgabe*



Gratis

Das Spiegelbild der Geschichte

Mit dem kompletten
Modellbahn-Neuheiten-
überblick - einfach mal
reinschnuppern.

ZUR ZEITSCHRIFT



Gratis

Mehr Wissen, mehr Spaß!

Perfekte Inspiration
für Ihre eigene Anlage
- kostenfrei und unver-
bindlich!

ZUR ZEITSCHRIFT

MEB und MIBA starten mit frischem
Erscheinungsbild in das Jahr 2025

Ohne Risiko testen

101 DINGE ...

Jetzt Ihre
Lieblingstitel
versandkostenfrei
bestellen!*



Rekorde, Unbekanntes und Ku-
rioses rund um die Eisenbahn.

978-3-95613-028-1
192 Seiten, ca. 120 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Die lang erwartete Fortsetzung
von Frieseneggers Bestseller.

978-3-96453-284-8
192 Seiten, ca. 110 Abb.
€ [D] 16,99

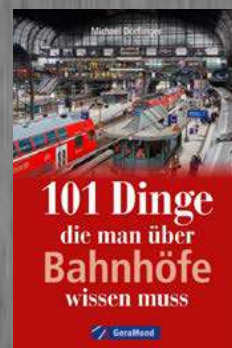
ZUM BUCH



Alles zur Eisenbahn der DDR –
faktenreich und unterhaltsam!

978-3-86245-164-7
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 14,99

ZUM BUCH



Das Wichtigste, Unbekanntes
und Kurioses rund um Bahnhöfe.

978-3-96453-575-7
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Rekorde, Unbekanntes und
Kurioses zum deutschen Hoch-
geschwindigkeitszug.

978-3-96453-310-4
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Alles über das DB-Museum in
Nürnberg und dem ältesten
Eisenbahnmuseum der Welt.

978-3-95613-459-3
192 Seiten, ca. 90 Abb.
€ [D] 14,99

ZUM BUCH

*Kostenloser Versand ab 5 € Bestellwert innerhalb Deutschlands (außer Kalender);
ansonsten 3,95 € Portokosten, ins Ausland abweichend. Für Abonnements-Bestellungen
werden keine Versandkosten berechnet.

GeraMond