

NBAHN MAGAZIN

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

Sommer-Neuheiten ausgepackt



Neukonstruktionen, verbesserte Varianten,
Digitalfeatures: Alles Wichtige
im Überblick

Urlaubs- und Ferienverkehr 1953 bis 2000



Mit vielen Zugbeispielen
und **4 Extra-Seiten** mit
Zugbildungs-Grafiken



D-Zug-Langläufer, Sonderzüge, Turnusverkehr

Mit der Bahn in den Urlaub

Zugbeispiele und Modellangebot: So setzt
man das spannende Thema vorbildgerecht um



Großstadt-Betrieb kompakt

Diese Anlagen-Idee
bietet faszinierende
Möglichkeiten



Zirkus, Kirmes, Kopfbahnhof:
Was man mit Austausch- und
Ansatzmodulen machen kann

Sound und Schleichfahrt: So
digitalisiert man eine alte Lok

Elegante **Paradestrecken** auf
einer raffinierten **Klappanlage**

Schreber- und Kleingärten

Kleine Szenen, große
Wirkung: Machen Sie die
Idylle perfekt!





Modellbahn Kramm GmbH, Geschäftsführer Christoph Pohli, Hofstraße 12, 40723 Hilden,
Tel. +49 (0) 2103 - 963 399, info@modellbahn-kramm.com

Unsere Versand-Hotline
Tel. +49 (0) 2103 - 963 399

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
15495	Containertragwagen COOP (Apfel) SBB-Cargo	51,29
16235	Diesellok BR 232 357-4 altrot Ep.5 DBAG DCC-Sound	268,99
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 Rpt GmbH DCC-Sound	322,99
16652	E-Lok BR 155 232-2 vkrót Epoche 6 DBAG DCC-Sound	403,99



16826	Diesellok BR 218 117-0 (City-Bahn) NeSa	286,99
18715	TEE-Zugset mit Salonwagen, 3tbg. DB	304,99
16890	Dampflok BR 89.853 DB DCC-Sound	349,99
18100	Ged. Güterwagen Gmms40 Epoche 3 DB	21,59
18277	Set Nahverkehr 3-teilig Epoche 3 DR	115,99
18434	Containertragwagen Sngss Ep.6 GATX Rail Austria	51,29
18560	Containertr. 1x Container Evergreen RRL	51,29
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 369,00 229,98	229,98
18715	TEE-Zugset mit Salonwagen, 3tbg. DB	199,00 129,98
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



40589	E-Lok BR 185 Epoche 5 Railion	161,99
40590	E-Lok BR 185 Epoche 5 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	Steuernwagen Wittenberg Epoche 6 GFF	122,39
40900	Schiffuhrwagen Falns Ep.6 blau VTG	48,59
40901	Schiffuhrwagen Falns Ep.6 blau VTG	53,39
94085	Personenwagen Corail 2 Kl. Ep.5 A SNCF	61,19
94086	Personenwagen Corail 1 Kl. Ep.5 silber/grau SNCF	61,19
94120	E-Lok Sr. BB 25500 lange Kabine Ep.5 DCC	273,59
94505	2x Abteilwagen 1 Kl. + 2 Kl. Corail Ep.4/5 SNCF	115,99

Liliput Neuheiten Auszug



260167	Set 3x Schwertransportwagen SSy45, Ep.4 DB	98,95
260250	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

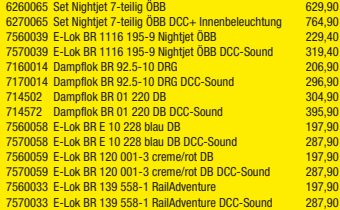


260175	Set 3x Schwertrapo.Rimmps + Kessel beladen, Ep.4 DB 103,95	103,95
265245	Schwertrapo.Rimmps + Kessel beladen, Ep.3 USATC	35,95
260181	Set 3x Schwertransportwagen Rimmp, Ep.4 DR	98,95
265265	Dienstgüterwagen, DBAG	33,25
265900	Selbstentladewagen GLENCORE, Loko-Trans ZSSK	49,50

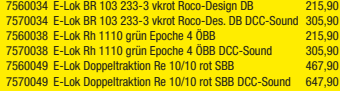


265901	Selbstentladew. Burgt EUROTREIN, Loko-Trans ZSSK	49,50
265902	Selbstentladewagen, NPE Wagon Car NS	49,50
265903	Selbstentladewagen Loko-Trans CD	49,50
260220	2x Selbstentladewagen braun BÖZ	97,95
260221	2x Selbstentladewagen blau Wagon Car ZSSK	97,95
260222	2x Selbstentladewagen grün RailChem ZSSK	97,95
260223	2x Selbstentladewagen rot/braun BÖZ	97,95
260224	2x Selbstentladewagen grauwacke, Wagon Car NS	97,95
260229	2x Selbstentladewagen grau NACCOR Accorail/D	97,95

Fleischmann Neuheiten auszug



6260065	Set Nightjet 7-teilig ÖBB	629,90
6270065	Set Nightjet 7-teilig ÖBB DCC + Innenbeleuchtung	764,90
7560039	E-Lok BR 1116 195-9 Nightjet ÖBB DCC-Sound	229,40
7570039	E-Lok BR 1116 195-9 Nightjet ÖBB DCC-Sound	319,40
7160014	Dampflok BR 92.5-10 DRG	206,90
7170014	Dampflok BR 92.5-10 DRG DCC-Sound	296,90
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 vkrót Roco-Design DB	215,90
7570034	E-Lok BR 103 233-3 vkrót Roco-Des. DB DCC-Sound	305,90
7560038	E-Lok Rh 1110 grün Epoche 4 ÖBB	215,90
7570038	E-Lok Rh 1110 grün Epoche 4 ÖBB 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	Schienenbus VT 95 + Beiwagen Epoche 3 DB	188,90
7770005	Schienenbus VT 95 + Beiwagen DB DCC-Sound	314,90
7770021	Beihack Schneeschleuder braun SBB	404,90



7360029	Diesellok 761 102-3 Vergang. bis Zukunft METrans	188,90
7370029	Diesellok 761 102-3 METrans DCC-Sound	278,90
6260068	Schnellzugwagen 1. Klasse blau Ep. 3 DB	47,60
6260073	Halbspeisewagen 2. Klasse grün Ep. 3 DB	47,60
6660073	Set 3x Kesselwagen Schwebach 2000 Ep.4 ÖBB	112,40
6660088	Set 3x Selbstentladewagen Ep.6 PKP Cargo	71,90
6660089	Set 3x Selbstentladewagen NorskeSkog Ep.6 VTG	71,90
6660106	Behältertragwagen - Doppelentleerung Ep.3 DB	62,90
6660118	Doppeltschengw. 12000 4t Auflieger HofmanWascosa	89,90
6660126	Containertragw. 2x Smilco Tankcontainer AAE	52,10

Fleischmann Sonderangebote



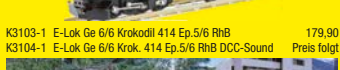
831514	Set 2x Gedeckter Güterwagen Gbs, Ep.4, DB	59,90 34,98
826212	Set 2x Kühlwagen, Ep.4 DR	69,90 39,98
825059	Taschenwagen T3 + ONE Container AAE	57,90 34,98
825060	Taschenwagen T3 + FERCAM Auflieger AAE	57,90 34,98
838321	Schiebewandwagen Skandiatransport, SJ	49,90 29,98

Kato



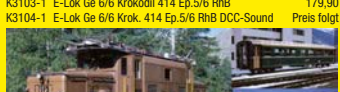
10-713-9	Triebzug VT 18.16 4-teilig SVT Görlitz DR	193,40
10-747-1	Triebz. VT 18.16 4-teilig SVT Görl. DR DCC-Sound	Preis folgt
10-745-1	Triebzug BR 175 6-teilig Ernst Thälmann DR	274,40
10-746-1	Triebz. BR 175 6-teilig Ernst Th. DRDCC-Sound	Preis folgt

Diesellok Class 77 + Class 66

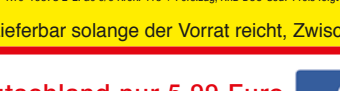


10833	Diesellok Class 77 DB-Cargo	152,90
10833S	Diesellok Class 77 DB-Cargo DCC-Sound	Preis folgt

Kato Rhätische Bahn



10837	Diesellok Class 66 RHC, RheinCargo	152,90
10837S	Diesell. Class 66 RHC, RheinCargo DCC-Sound	Preis folgt

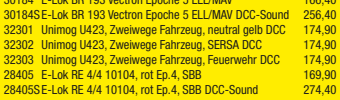


K3103-1	E-Lok Ge 6/6 Krokodil 414 Ep.5/6 RbH	179,90
K3104-1	E-Lok Ge 6/6 Krok. 414 Ep.5/6 RbH DCC-Sound	Preis folgt

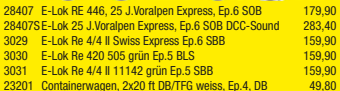
Hobbytrain Neuheiten Auszug



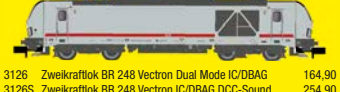
30183	E-Lok BR 193 Vectron der RFO/Railpool	169,90
30183SE	E-Lok BR 193 Vectron der RFO/Railpool DCC-Sound	259,90



30184	E-Lok BR 193 Vectron Epoche 5 ELL/MAV	166,40
30184SE	E-Lok BR 193 Vectron Epoche 5 ELL/MAV DCC-Sound	256,40
32301	Unimog U423, Zweifahrer Fahrzeug, neutral gelb DCC	174,90
32302	Unimog U423, Zweifahrer Fahrzeug, SERSA DCC	174,90
32303	Unimog U423, Zweifahrer Fahrzeug, Feuerwehr DCC	174,90
28405	E-Lok RE 4/4 10104, rot Ep.4, SBB	169,90
28405SE	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 SÖB	179,90
28407SE	E-Lok RE 446, 25 J.Voralpen Express, Ep.6 SÖB DCC-Sound	283,40
3029	E-Lok RE 4/4 II Swiss Express Ep.6 SBB	159,90
3030	E-Lok RE 4/4 II Swiss Express Ep.6 SBB	159,90
3031	E-Lok RE 4/4 II 1142 grün Ep.5 SBB	159,90
23201	Containerwagen, 2x20 ft DB/TFG weiss, Ep.4, DB	49,80
23203	Containerwagen, 2x20 ft P + 0, Ep.6, DBAG	49,80
23492	3x Zementsilowagen UACS HOLCIM, Ep.6 (CH)	104,30
23493	3x Zementsilow. HOLCIM, Panoramafotos Ep.6 (CH)	104,30
23494	Zementsilowagen UACS SERSA, Ep.6 (CH)	35,90
3125	Zweikraftlokt BR 248 Vectron Dual Mode FLEX	164,90
3125S	Zweikraftlokt BR 248 Vectron FLEX DCC-Sound	254,90



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

LS-Models Lieferbar



98002N	Schlafwagen WLABMZ 826 Praha Design CD	71,90
98003N	Schlafwagen WLABMZ 826 Kutna Hora Design CD	71,90
98004N	Schlafwagen WLABMZ 826 Trebic Design CD	71,90

Hobbytrain Sonderangebote

23946	Steuernwagen Autoverladung BDI 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 APAL, Ep.4, DB	69,90 39,98
24834	Set 2x Kesselwagen Danzas, Ep.4, DB	69,90 39,98

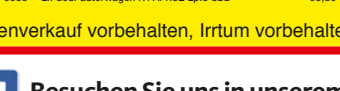
Arnold Neuheiten-Auszug



2657	Diesellok BR 234 304-4 mintgrün Epoche 5 DBAG	166,40
2657S	Diesellok BR 234 304-4 mintgrün DBAG DCC-Sound	274,40
2663	Dampflok BR 18 201 Kohle grün Epoche 3 DR	233,90
2663S	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
2664S	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
2665S	Dampflok BR 02 0201-0 Öl Ep.5 DR DCC-Sound	382,40
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-achsiger VTG + Ermewa Ep.6	64,70
6687	Set 3x Kesselwagen MAD neue Tiernorm Ep.6 D-BAS	98,40
6678	Ged. Güterwagen G4 Jouef Trains Ep.4 SNCF	32,90
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

Jägerdorfer 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
61044	Diesellok BR 132 306-2 gealtert DR	179,90
61045	Diesellok BR 132 306-2 gealtert DR DCC-Sound	287,90
64326	Schiebewandwagen BR 171 803-0 + Beiwagen DR	197,90
64327	Dieseltwr. BR 171 803-0 + Beiwagen DR DCC-Sound	341,90

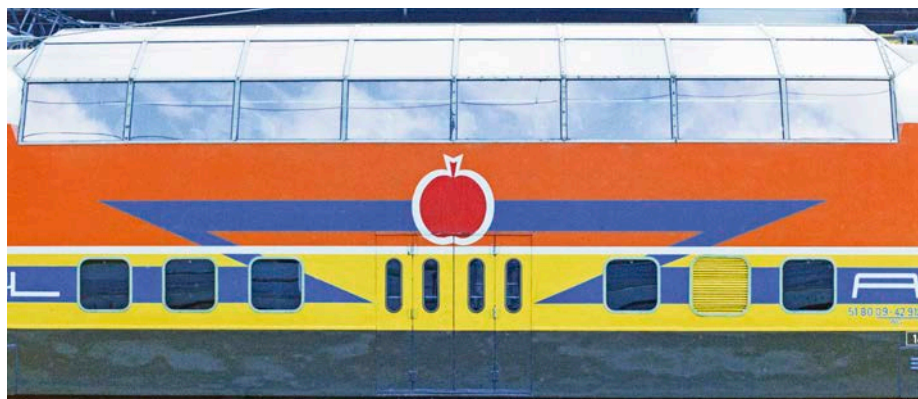
</

Urlaub auf der Modellbahn

Ferienzeit ist Modellbahnzeit. Dies ist nicht nur eine Kombination von Worten, sondern durchaus mehrdeutig. In den Ferien hat man Freiraum, an seiner Anlage oder an Fahrzeugen und Gebäuden weiterzubauen. Man kann das Wortspiel auch umdrehen und die Betätigung mit der Modellbahn als Urlaub von der Arbeitswelt genießen. Des Weiteren liefern Ferienreisen neue Anregungen für den heimischen Anlagenbau.

Aber auch das Urlaubsgeschehen kann selbst zum Thema auf der Anlage werden. Das können Bahnanlagen aus beliebten Ferienregionen sein. Die Modellbahn wird mitunter zur dreidimensionalen Postkarte und bildet den beliebten Urlaubsort im Kleinen ab. Damit eröffnet sich dann der Bezug zu unserem diesmaligen Zugbildungsthema, nämlich dem Ferienverkehr auf der Schiene nicht nur beim Vorbild, sondern besonders auf Spur-N-Gleisen. Dies muss jedoch nicht zwingend der Betrieb am fernen Sehnsuchtsziel sein, denn die Urlauberzüge legen meist längere Strecken auch durch mehrere Länder zurück. Der Ferienzug kann auch vor der eigenen Haustür daheim vorbeifahren. Viele werden sich daran erinnern, dass ein Touropa-Wagen mit seiner Schürze schon in Kindertagen oft auf dem Wunschzettel stand.

Die Geschichte der Turnuszüge reicht von den ersten DER-Garnituren, über die Touropa-Schürzenwagen hin zu den farbenfrohen TUI-Zügen und schließlich dem Touristik-Zug der DB AG mit seinem extravaganteren Design. Es wurde immer bunter. Für jede Epoche ist etwas dabei. Allerdings ist das spezielle Rollma-

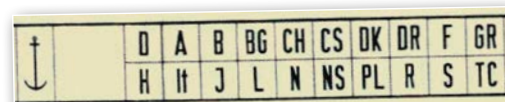


Reisebüro-Ferienzüge wurden mit der Zeit immer bunter: Besonders spektakulär war das Design der Apfelfeigarnitur, hier einer der beiden ehemaligen DB-Aussichtswagen 1979

terial oft nur begrenzt oder sogar nur in einmaligen Auflagen erhältlich (gewesen).

Bei den Anlagenthemen berichten wir über eine kompakte sehr übersichtliche Anlage mit langen Paradestrecken, deren gesamtes Gelände für Wartungsarbeiten einfach nach hinten hochgeklappt werden kann. Zum Thema bewegliche Anlagenteile gehört auch ein handliches Ansatzsegment mit einem kleinen Endbahnhof. Er ist eines von mehreren, die alternativ an den Schattenbahnhof in unterschiedlicher Weise angedockt werden und abwechselnde Betriebsmöglichkeiten eröffnen.

Ganz ohne Schienen kommen schließlich kleine Geländemodule aus, mit denen sich verschiedene Festveranstaltungen am Rande der Stadt darstellen lassen. Statt Eisenbahn gibt immerhin eine Faller Car System Strecke als Rundkurs um Zirkus, Kirmes oder Stuntshow.



Das RIC-Raster der TUI-Wagen ließ kaum mehr Reisewünsche offen mit Zulassungen für BRD, Österreich, Belgien, Bulgarien, Schweiz, CSSR, Dänemark, DDR, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden und Türkei. Fährschifftauglich waren sie auch

Mögen Sie keine Gartenarbeit? Das könnte sich ändern, wenn unser Beitrag über idyllische Schrebergärten-Gestaltungen Ihr Interesse im kreativen Umgang mit Brettern, Humus, Gräsern und Blumen weckt. Es muss ja nicht die Natur vor dem Haus sein – das geht auch im Kleinen.

Gunnar Selbmann



Passgenau um die Ecken lackiert waren die neuen TUI-Wagen, Bad Neuenahr 1980



Im Vergleich zu den TUI-Wagen zeigten sich die Touristikzüge der DB weiterhin wenig farbenfroh, wobei der Clubwagen immerhin ein willkommener Schnappschuss war, Erpel 1989

58 Hier wird kein Feuer, sondern der „Durst“ der Dampfloks gelöscht: Szene auf einem kleinen Anlagenerweiterungssegment mit einem idyllisch gelegenen Nebenstrecken-Endbahnhof



Foto: Guido Linkelmann

Aktuell

6 Würdige Sieger

Leserwahl „Das Goldene Gleis 2025“

6 Neuheiten im Überblick

Neue Modelle für den Handel

85 Spur-N-Momente auf der Insel

Prämierung der Minidioramen auf Frauenchiemsee

Anlagen

22 Offener Kreisverkehr

Bau einer hochklappbaren Kompaktanlage mit vielen Strecken (I)

37 Modern wohnen in Kleinserie

Der Zusammenbau eines Doppelhauses aus 3D-Druck-Teilen

58 Endstation in „Teufelsberg“

Anlagenwechselsegment mit ländlichem Kopfbahnhof

66 Zirkus, Kirmes oder Stuntshow

Austauschelemente für mehr Abwechslung im Modellgelände

74 Stadtbahnambiente übers Eck

L-förmige Anlagenstudie mit Stadtbahn, Bw und Straßenbahn

80 Naherholung im Vordergrund

Bau einer Kleingartenanlage entlang einer Ladestraße



Foto: Herbert Willms

66 Zirkus, Kirmes oder Stuntshow: Module schaffen Abwechslung



Foto: Eberhard Jaeckh

74 Zug, Busse und Tram: Entwurfstudie für eine Stadtbahnanlage



Foto: Horia Radulescu

40 Bunte Urlaubswelt auf Schienen: Modellzugbildung von Touristik- und Ferienzügen in Deutschland und Mitteleuropa seit den 1950er-Jahren

22 Elegante Paradenstrecken: eine kompakte hochklappbare Anlage mit viel Betrieb



Foto: Andreas Schmid

32 Langsam und geräuschvoll: Sounddecoder und neuer Motor für die „Zuckersusi“ von Minitrix

Foto: Frank Skowron

80 Gartenarbeit macht Spaß: der Bau einer Schrebergartensiedlung



Foto: Horia Radulescu



Fahrzeuge

- 40 Mit der Bahn in den Urlaub
Ferienverkehrzüge aus Deutschland und Mitteleuropa in Modell

Technik

- 32 Ruckfrei mit Sound
Geräuschdecoder und neuer Motor für die BB II von Minitrix

Service

- 64 Kleinanzeigen/N-Bahn-Börse
- 86 Vorschau, Leserbrief, Impressum

Schöner Zug ins
Ferienparadies,
mehr zum Thema
Touristikzüge
können Sie ab
Seite 40 lesen

Fotos: E. Jaeckh,
G. Linkemann,
H. Radulescu,
G. Selbmann u.
F. Skowron





Kategorie G – Triebfahrzeuge N 1. Platz: Fleischmann Schneeschleuder DB AG; 2. Platz: Liliput 704 DB; 3. Platz: Piko E 32 DB



Die Firmenvertreter von Märklin, Fleischmann, Piko und Modellbahn-Union nach der Preisverleihung in Dortmund

■ Leserwahl „Das Goldene Gleis 2025“

Würdige Sieger



Im Rahmen der Intermodellbau in Dortmund im April 2025 wurden ein weiteres Mal begehrte Trophäen verliehen. Die Leser von *em*, MEB, MIBA und NBM trafen eine gute Wahl

Etwas zu spät, um sie schon für das Goldene Gleis 2024 nominieren zu können, wurde die Fleischmann-Schneesleuder damals ausgeliefert. Doch die N-Bahner haben ein gutes Gedächtnis und zudem wissen sie ausgeklügelte Technik zu schätzen. Wohlverdient ist daher der 1. Preis in der Kategorie G. Bei den ausländischen N-Triebfahrzeugen, eine

Kategorie, die wegen des großen dementsprechenden Angebotes erstmals 2025 eingeführt wurde, stand, wie ein Jahr zuvor, der berühmte „Big Boy“ ganz oben auf dem Treppchen, nur diesmal nicht von Kato, sondern von Minitrix. Eine beeindruckende Maschine, die mit reichlichen Digitalfunktionen beim Betrieb auf N-Gleisen richtig Spaß macht. Bei den Wagenmodellen

gewannen mit der 3yg-Serie von Piko Brot-und Butter-Waggons, allerdings in mehr als tadelloser Ausführung. Das Foto unten verrät auf den ersten Blick nicht, dass es sich dabei um eine 1:160-Ausführung handelt. Herausragend im Wortsinn ist auch der Sieger beim N-Zubehör. Ein weiteres Mal ging die Trophäe, auch wegen der Vorbildwahl, an Modellbahn-Union. *abp*

Kategorie H – Ausländische Triebfahrzeuge N 1. Platz: Minitrix „Big Boy“
2. Platz: Jägerndorfer 4130 ÖBB; 3. Platz: Arnold CC 14000 SNCF



Kategorie Q – Wagen N/Z 1. Platz: Piko BD3yg-Umbauwagen DB
2. Platz: Minitrix MDyge DB; 3. Platz: Arnold OSShD-B-Wagen



Kategorie V – Zubehör Z/N/TT 1. Platz MU Schiffshebewerk
2. Platz: Auhagen S-Bahn-Bahnsteig; 3. Platz: Laffont Drehscheibe





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.

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



■ Neue Modelle für den Handel

Neuheiten im Überblick

Neue Modelle von Piko: DB Cargo 152 • Fleischmann: DB V 100.20, T3000e Taschenwagen • Liliput: DB Köf III mit Digitalrangierkupplung • Minitrix: DB Regio/TRI Bduu 479.2, Spiritus-Transportwagen • Arnold: FS D445 • Kato: RhB Ge 6/6 I • N-tram: Basler Tram • Eichhorn: SNCF Pantos u. V 100 Tritte



Piko: Die Fronttritte und Scheibenwischer sind angesetzte Teile



Piko: Das plastisch ausgearbeitete Drehgestell der 152

■ Piko

DB Cargo 152

Modelle der modernen Baureihe 152 wurden bereits vor Jahrzehnten von Minitrix und Arnold herausgebracht, siehe auch NBM 1/2000. Nun kommt eine dritte hinzu. Die prompt gelieferte Modellneuheit von 2025 und Neuentwicklung ist die verkehrsrote DB Cargo 152 019-6 mit Revisionsdatum von 2019 (Art.-Nr. 40840, 160,00 €).

Das 95 g schwere Modell besteht auch einem mehrteiligen Gusschassis und einem darüber gestülpten Lokkasten aus Kunststoff. Seitenwände, Fronten und Dach sind sauber graviert, wobei das Vorbild viel glatte Flächen aufweist, wo es eben nichts an Detailreichtum nachzubilden gibt. Lediglich an den Dachschrägen und auf der Dachflä-

che gibt es einige Lüftergitter. Die mittige Lauffläche ist ebenfalls dargestellt. Alle Griffstangen sind angeformt. Dass keine äußere Dachverbindungsleitung vorhanden ist, entspricht dem Vorbild.

Die sehr feinen Einholmstromabnehmer werden mit ihrem Rahmen auf die drei Tragisolatoren aufgesteckt. Eine optisch störende Schraubbefestigung gibt es daher nicht. Das Oberteil und das Schleifstück bestehen aus geätzten Blechen und sollten mit Vorsicht behandelt werden. Eine kleine Schraubenfeder unter dem Rahmen sorgt für den Auftrieb. Ein echter Oberleitungsverkehr ist somit nicht vorgesehen.

Die Fensterscheiben sitzen bündig im den Umrissen der Wandöffnungen. Die Scheibenwischer sind an-



Piko: Front im standardmäßigen Modellfahrbetriebszustand. Es können aber auch geschlossene Bahnräume, Tritte und Jalousien montiert werden



Piko: Das Dach der 152 ist vorbildgemäß schlicht gehalten und weist feine Stromabnehmer auf



Piko: Der Lokkasten liegt recht niedrig über den Drehstellen und ist lupenrein und mehrfarbig beschriftet

Fotos (31): G. Selbmann

Minitrix: DB 150 mit metallgefülltem Gehäuse



Die DB 150 ist nun mit einem Lokkasten aus metallgefülltem Kunststoff ausgestattet

Seit 2014 hat Minitrix die deutsche Baureihe E 50/150 im Programm (siehe NBM 3/15). Besaßen die ursprünglichen Modelle einen Lokkasten aus Kunststoff, so gibt es nun eine Neuauflage mit Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff. Die Fotos zeigen die ozeanblau/elfenbeinfarbene DB 150 071-9 des Bw Bebra mit Revisionsdatum von 1977 aus der Epoche IV (Art.-Nr. 16157, 369,00 €). Der

Antrieb erfolgt nach wie vor auf die beiden äußeren Achsen eines jeden Drehgestells. Nach aktuellem Sortimentsstandard ist das Modell nun serienmäßig mit Geräuschdecoder ausgestattet. Das Gehäuse ist sauber deckend lackiert und fein beschriftet. Die Handläufe und Griffe sind freistehend angesteckt. Das Schleifstück der Scherenstromabnehmer präsentiert sich vorbildorientiert schmaler. Steckteile

für die individuelle Pufferbohlen-detaillierung liegen bei. Die entsprechenden Montagelöcher muss man jetzt aber selbst bohren. Im Vergleich zur Ausführung mit herkömmlichem Kunststoffaufbau kommt die Lok nun auf ein Gesamtgewicht von 118 g statt 108 g. Auf einer geraden 3,6 % Steigung konnten mindestens 530 g statt 420 g bei der älteren Lok angefahren werden.

GS

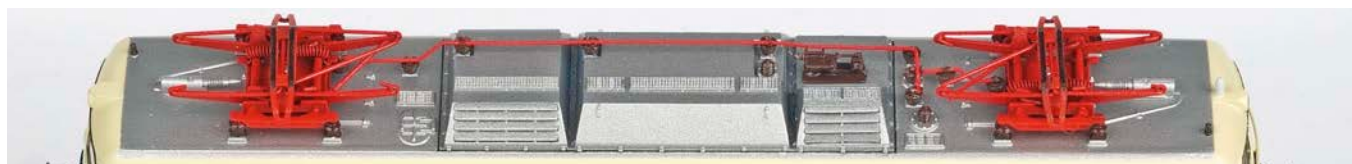


Die Griffe sind angesteckt

Auf dem Dach sind inzwischen feinere Stromabnehmer montiert



Die Drehgestellrahmen sind aus Kunststoff. Auf einem inneren Radsatz sitzen zwei Haftreifen



gesteckte Teile. Die grauen Führerstände haben umfassende detaillierte Fahrpulte, die man bei Bedarf noch etwas farblich optimieren könnte. Auch die Rückwände sind detailliert.

Angetrieben werden alle vier Achsen. Der Strom wird von allen Rad-schleifern über Kabel zur Platine mit der Next18-Schnittstelle geführt.

Auf einer geraden 3,6 % Steigung konnten mindestens 510 g angefahren werden, die Vmax von 140 km/h wird bei 10,8 V erreicht. Die Stromaufnahme liegt im Leerlauf bei etwa 100 mA. Die Lokomotive setzt sich analog bei 1,1 V in Bewegung. Der Auslauf aus der Vmax beträgt etwa 25 Millimeter.

GS



Piko: Das massive Chassis der 152 sorgt für gute Traktion. Links ist Freiraum für Digitaltechnik zu sehen. Die Next18-Schnittstelle liegt auf der Platinenoberseite, vor dem Führerstand ein Kondensator



Piko: Das Fahrwerk der 152 weist detaillierte Drehgestell-Unterseiten mit Motorandeutungen auf

Liliput/DM-Toys: Köf III mit digitaler Rangierkupplung



In Silber/Schwarz ist die Abellio V1 gehalten



Die DBG 332 fährt in den Baudienstfarben Gelb/Blau



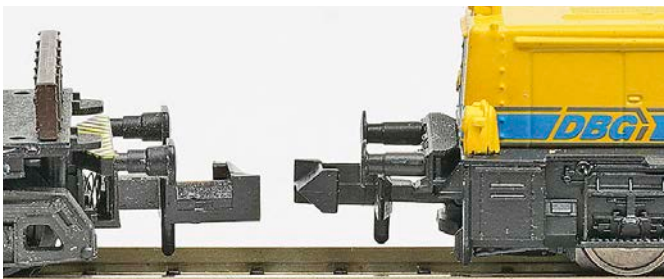
Die Modelle sind auch auf den Stirnseiten vorbildgemäß farblich dekoriert, sauber beschriftet und haben Rangierergriffe

Auf dem Vorbau und Dach sind einige Details als Steckteile montiert

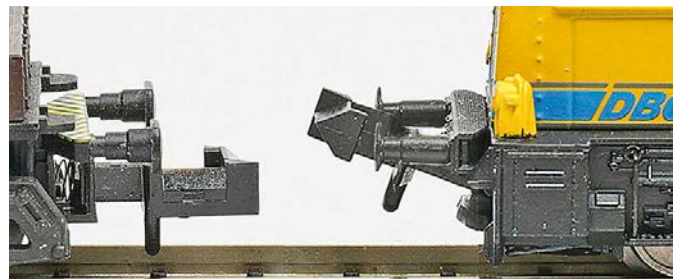


Die Entwicklung der Köf III bei Arnold liegt lange zurück. Nun hat Liliput endlich seine angekündigte Neukonstruktion in etlichen Varianten ausgeliefert. Das Besondere: Man kann mit ihr dank beidseitiger digital bedienbarer Kupplungen tatsächlich rangieren, also an- und abkuppeln. Dazu dienen die Tasten F1 für das Abkuppeln und F2 für das Ankuppeln. Im ersten Fall wird nicht einfach die Kupplung bewegt, sondern dies ist in ein automatisches Minifahrprogramm eingebunden. Man muss also nur den Befehl dazu geben. Den Rest macht die Lok selbst. Auf welcher Seite dies geschehen soll, wird mit der Fahrreglerstellung jeweils in Stufe 1 vorgewählt. Standardmäßig ist die Klauenkupplung montiert. Zur

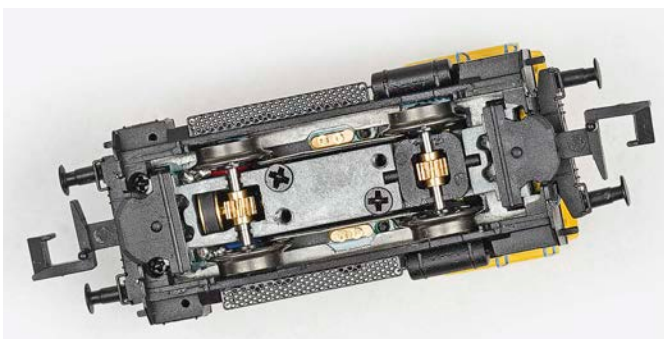
Entkopplungsoption bei der Fleischmann Profi-Kupplung liegen Spezialköpfe bei. Das 26 g schwere Modell besteht hauptsächlich aus Metallguss und ist sehr fein regelbar. Der Motor hat sogar eine Schwungmasse und als Getriebebestufe einen Antriebsriemen. Die Antriebswelle im Rahmen und die Zahnräder sind aus Metall. Öffnen sollte man das Modell nur mit viel Fingerspitzengefühl und feinmechanischem Werkzeug. Die Modelle sind mit freistehenden Griffstangen und durchbrochenen Laufrosten ausgestattet. Die Fotos zeigen die gelbe DBG 332 013-2 aus Augsburg (Art.-Nr. L162601, 274,95 €) und die Abellio V1/332 161 aus Essen (Art.-Nr. L162603, 249,99 €) als Sondermodell für DM-Toys. GS



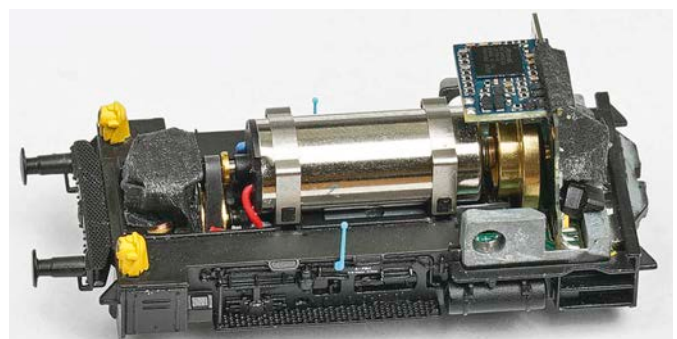
Die Kupplung in Ruhelage



Bei aktivierter Funktion wird die Klaue nach oben gedrückt



Links im Rahmen sieht man den Gummiantriebsriemen. Der Radsatz unter dem Führerhaus ist als Wippe gelagert



Moderne kleine Motoren machen weitere digitale Technikeinbauten erst möglich. Im Führerhaus ist die Schwungmasse platziert

■ Fleischmann DB V 100.20

Wer eine DB 211 im Sortiment hat, bietet auch eine 212 an, oder umgekehrt. Diese Praxis war über Jahrzehnte bei so manchem Hersteller zu beobachten. Allerdings wurde dabei auch schon mal gemogelt und das vorhandene Fahrwerk/Gehäuse einfach hin- und her beschriftet (siehe auch NBM 4/19).

Bereits vor Jahren hatte dann Mini-trix beide Baureihen korrekt mit ihren unterschiedlichen Längen und Vorbauten als komplette Neuentwicklungen aufgelegt. Nun hat auch Fleischmann nach seiner neu entwickelten maßstäblichen 211 (siehe NBM 2/24) ebenfalls die längere 212 als vorbildgetreues Modell im Programm.

Erhältlich ist die DB V 100 2027 des Bw Lübeck mit Revisionsdatum von 1963 (Art.-Nr. 7360016, 169,90 €). Es liegt in der Natur des Vorbildes, dass vor allem zunächst einmal die Unterschiede bei den Lüftergittern am langen Vorbau auffallen. Den etwas längeren einseitigen Rahmenüberstand der 212 muss man schon bewusst wahrnehmen. Unsere drei Vergleichsbilder zeigen somit die Unterschiede an den beiden Modellen. Auch die längere Variante ist mit einer Next18-Schnittstelle ausgerüstet und hat einen zweiteiligen Lokaufbau mit aufgestecktem Führerstand.

GS



Fleischmann: die nun ausgelieferte DB V 100 2027 mit längerem Rahmen und Vorbau



Fleischmann: die neue DB V 100 2027 oben und die 211 236-5 im Aufsichtvergleich. Offensichtlich sind die Unterschiede im vorderen Bereich der beiden längeren Vorbauten zueinander



Fleischmann: links die V 100 2027 mit dem etwas längeren Rahmenüberstand und anderem Lüftergitter, rechts die 211



Fleischmann: Die unterschiedlichen Stirnseiten-Lüftergitter der langen Vorbauten bei der DB V 100 2027 links und der 211

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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!



Minitrix: Die Union Jack-Farben von TRI stehen dem Bduu 497.2 gut „zu Gesicht“

Minitrix: Das Doppelset enthält je ein DB Regio Bduu 497.2 mit Lüftungsklappen, oder mit Übersetzfenstern



Minitrix: Inneneinrichtung des Bduu mit Fahrradhaltern

■ Minitrix Fahrradwagen Bduu 497.2

Formneu sind die 2. Klasse-Nahverkehrswagen mit großem Fahrradabteil Bduu 497.2 von Minitrix. Sie werden in einem Doppelset der DB Regio nach Vorbild des RE7 „Freizeit-express Murgtäl“ (Art.-Nr. 18258, 119,00 €) in Verkehrsrot mit Revisi-

onsdaten von 2017/18 angeboten. Sie unterscheiden sich durch die Gestaltung der Seitenfenster mit Lüftungsklappen oder in Übersetz-Bauform sowie verschiedenen Positionen des „Regio DB“-Schriftzuges. Abweichend vom Vorbild hat der Wagen mit Klappenfenstern Fahrradraumtüren mit basaltgrauem Streifen. Diese Schwenktüren müssten lichtraumprofilbedingt unten nach innen abgeschrägt sein. Die Inneneinrichtungen weisen sogar eingesteckte Fahrradhalterungen auf.

Bduu wurden später von TRI übernommen und in den eleganten Farbtönen Weiß, Blau und Rot lackiert (Art.-Nr. 18488, 59,99 €). Er hat lesbare Zuglaufschilder für den MEX 13 Stuttgart – Aalen hinter den Fenstern und ein Revisionsdatum von 2020. Die Modelle sind teilweise im Digitaldruckverfahren dekoriert und beschriftet. GS

■ Arnold DB AG Regionalbahnwagen

Nicht nur in den sogenannten „neuen Bundesländern“ waren in den 1990er-Jahren Regionalwagen der DB AG anzutreffen, die aus älteren Sitzwagen der DR umgebaut waren. Arnold liefert nun zwei solche Sets. Das eine (Art. Nr. HN4366) enthält zwei sogenannte Halberstädter-Mittelgangwagen der Bauarten ABy(u) 407 und Byu 438 sowie einen Umbau-Steuerwagen Bybdzf 482 mit Ziel Leipzig Hbf.

Im zweiten Set (Art.-Nr. HN4367) sind dagegen drei ehemalige UIC-Z2 Schnellzugwagen enthalten, zwei Bom 280 und ein Halbgepäckwagen mit Behindertenabteil ABDomsb 409. Die Sets kosten jeweils 144,90 Euro. Die gut detaillierten und fein beschrifteten Modelle sind in den Produktfarben RB/RE der DB AG lackiert. Allerdings erscheint der

Farbunterschied zwischen dem Fensterband in Minttürkis und dem Begleistreifen in Pastelltürkis zu gering und kaum auszumachen. Auch bei der Beschriftungen, insbesondere bei den Wagengattungen, haben sich ein Paar Fehler eingeschlichen. Die mit normgerechten Kurzkupplungskulissen ausgestatteten Modelle rollen mit Ausnahme des Steuerwagens sehr leicht. Dieser verfügt nun über eine Stromabnahme mittels Schraubenfedern um die Achsen und rollt wesentlich schwerer als die älteren Versionen mit Schleifer auf den Radinnenseiten. Eine NEM 651-Schnittstelle für den Einbau eines Digitaldecoders ist nach wie vor vorhanden. HR

■ Fleischmann ÖBB Jaffa-Eilzugwagen

Eilzugwagen der DRB-Einheitsbauart verblieben bei den ÖBB und wurden, mehrmals modernisiert, teilweise bis in die 1990er-Jahre eingesetzt. Fleischmann liefert nun zwei solche Wagen der geschweißten Bauart (Gruppe 36) im bunten Jaffa-Farbleid in Elfenbein und Blutorange (Art.-Nr. 6260063 und 6260064, je



Arnold: Der DB AG Bybdzf hat nun Achsstromabnahme über Drahtspiralen (Bild oben)



Arnold: Mintfarbene DB AG Nahverkehrswagen ex-DR-Bauarten Byu, AByu und Bybdzf (oben) sowie zwei Bom und ein ABDomsb





PIKO



Bahn frei! Die BR 152 in Spur N von PIKO rollt an!

Güterzugverkehr auf der Anlage war noch nie so schön!

- Freier Durchblick durch den Führerstand
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand sowie zahlreiche weitere Lichtfunktionen
- Dreilicht-Spitzensignal mit rotem Rücklicht
- Aufgeräumter Dachbereich mit feinen Stromabnehmern aus Metall

FORM NEU
2025



Freistehende Scheibenwischer



40840 Elektrolok BR 152 DB AG Ep. VI

160,00 €*

40841 Elektrolok BR 152 DB AG Ep. VI, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

280,00 €*

Die passenden Wagen für vorbildgerechten
Bahnbetrieb mit den PIKO Chemiekesselwagen.



40720 Chemiekesselwagen VTG Ep. VI

55,00 €*



40721 Chemiekesselwagen GATX Ep. VI

55,00 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

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

  
www.piko.de

<https://worldmags.net>

Arnold: FS D445



Ein unverkennbar südländisches Erscheinungsbild prägt die FS D445, hier in ihrer traditionellen Lackierung Isabella/Magnoliengrün mit silbernen Zierstreifen



Die komplexe Dachgestaltung ist gut wiedergegeben



Angetrieben werden alle vier Radsätze



Die Platine hat zwei DIP-Schalter und eine Next18-Schnittstelle

Arnold bereichert das Angebot an italienischen Fahrzeugen mit der vierachsigen Diesellok D445. Die Abbildungen zeigen die ausgelieferten FS D445 1023 in Isabella/Magnoliengrün (Art.-Nr. HN2573) für die Epoche IV/V aus der ersten Bauserie und die Trenitalia D445 1056 in grau/weiß/roter IC-Lackierung (Art.-Nr. HN

2576) der Epoche VI aus der dritten Bauserie. Sie haben flache Frontfenster. Angetrieben werden alle Radsätze, wobei die äußeren je einen Haftreifen aufgezogen haben. Die Platine ist mit einer Next18-Schnittstelle ausgerüstet. Außerdem sind neben dem Motor zwei DIP-Schalter vorhanden, mit denen die Stirnbeleuchtungen selektiv geschaltet werden können. Interessenten müssen gegebenenfalls verfügbare Alternativvarianten abwarten. GS



Die Trenitalia D445 rechts hat waagerechte Doppellampen, vier Steckdosen, einen Schlauch und eckige angeschrägte Pufferteller

43,90 €). Die Bp sind sehr fein dekoriert und haben nun erstmals auch mittels UV-Druck eine Nachbildung der bei den ÖBB ab den 1960er-Jahren eingebauten Übersetzfenster und sogar Warnhinweise in Gelb auf den Fensterrückseiten. Eine Formän-

derung der Stirnseiten wegen der bei den ÖBB eingebauten Gummiwülste ist unterblieben. Kurios, aber fotografisch belegt, ist die unterschiedliche Anordnung der Raucher- und Nichtraucher-Großräume bei den zwei Wagen. HR

■ Fleischmann SNCF Eilzugwagen deutscher Einheitsbauart

Auch in Frankreich wurden Eilzugwagen der deutschen Einheitsbauart viele Jahre weiter eingesetzt. Fleischmann liefert ein Set (Art.-Nr.

6260067, 129,90 €) mit einem 1./2.-Klasse ABymf und zwei Bymf der Bauart 1936 im für die 1960er-Jahre typischen dunkelgrünen Farbleid mit schwarzgrauem Dach. Die fein beschrifteten Modelle haben Gattungszeichen und Klassen-



Fleischmann: ÖBB-Eilzugwagen deutscher Bauart mit Übersetzfenstern in Jaffa-Lackierung



Fleischmann: zwei Bymf und ABymf der SNCF in der Farbgebung der Epoche IIIb



Fleischmann: links das neue,
rechts das bisherige zu hoch
liegende UIC-X-Modell

Fleischmann: Im Gegensatz zur
Wasserkastenandeutung ist die
erhabene Wiedergabe der Klas-
senziffer überzeugend gelungen



Fotos (3): Horia Radulescu

ziffer im sogenannten „Goldknopf-
gelb“ mit Schattenschrift und sind
in Noisy-le-Sec in der SNCF-Ostreg-
ion (Ligne 4) beheimatet. Allen
Wagen liegen eingezogene Falten-
bälge zur Selbstmontage bei. **HR**

■ Fleischmann FS UIC-X-Wagen Epoche IV

Auch die italienische FS beschaffte
ab den 1960er-Jahren Wagen nach

UIC-X Baumuster, die sich aber trotz
derselben Grundabmessungen
durch viele Details von ihren deut-
schen Pendanten unterscheiden.

Fleischmann bringt jetzt drei Mo-
delle als Bauart Az (Art.-Nr. 863960)
und zwei Bz mit unterschiedlichen
Betriebsnummern (Art.-Nr. 863961,
863962) zu je 52,90 Euro auf der
sehr gelungenen, vor wenigen Jah-
ren neu konstruierten UIC-X-Basis
der DB. Während einige Details wie

die Gestaltung der Lichtmaschinen
an den Drehgestellen und des Bat-
teriekastens formmäßig vom FS-
Vorbild abweichen, hat man jedoch
bei Fleischmann versucht, andere
Merkmale der italienischen Wagen
drucktechnisch nachzubilden.

Sehr gut gelungen ist dies bei den
silbernen FS-typischen erhabenen
Klassenziffern, die durch mehrmal-
igem UV-Druck und nachträglichem
Tampondruck sehr realistisch wie-

dergegeben sind. Weniger überzeu-
gend ist die Andeutung der Wasser-
kästen am Dach, die lediglich in
einem anderen Silber-Farbtönen ge-
druckt sind. Die mit normgerechten
Kurzkupplungskulissen ausgestat-
teten Wagen rollen sehr leicht.

Unser Vergleichfoto zeigt den neu-
en Az zu einem Az von der letzten
Fleischmann-Produktionsserie aus
Mitte der 2010er-Jahre aus der al-
ten, deutlich zu hohen Form. **HR**

LEMKE
setzt : Maßstäbe

HOBBYTRAIN
Präzisionsmodelle : Spur H0 & N

U.S. Models
Exclusive

MEHANO
JAGENDORFER
COLLECTION

JF
JAGENDORFER
COLLECTION

HELAN

MF TRAIN

ALBERT MODELL

ASM
Rindt Spezial-Modelle

LE GRAND
1/87 COLLECTION

SPEKTAKULÄRE NEUHEITEN AB SOFORT IN UNSEREM NEUEN FRÜHLING/SOMMER KATALOG 2025

AUSSERDEM IM KATALOG:

- LIEFERTERMINANGABEN FÜR SCHON
VORGESTELLTE NEUHEITEN
- LISTE DER BEI UNS NOCH ERHÄLTlichen
AKTUELLEN N UND H0 MODELLE



WOLFGANG LEMKE GMBH · SCHALLBRUCH 34A · D-42781 HAAN

TEL. +49 2129 93690 · INFO@LEMKECOLLECTION.DE · WWW.LEMKECOLLECTION.DE



Hobbytrain:
183 der CD/
ELL und von
SBB Cargo

Hobbytrain:
SBB CI 193
„Monte Rosa“
mit der Motiv-
seite Mailand

neere Stromabnehmer mit verschiedenen Paletten auf dem Dach. Nach wie vor sehr fein sind die mehrfarbigen Beschriftungen am Gehäuse und an der Bodenwanne. Die Sounddecoder der Digitalversionen kommen nun wieder von Zimo. HR



Fotos (2): H. Radulescu

■ Hobbytrain Vectron-Varianten

Der Vectron ist ein „Dauerbrenner“ im Hobbytrain-Sortiment. Neu für 2025 sind drei attraktive Farbvarianten: Die 193 298-7 „Mikes“ von ELL im farbenfrohen blau/hellgrauen Farbleid (analog Art.-Nr. H30176, 179,90 €/DCC mit Sound Art.-Nr. H30176S, 274,90 €) ist eine

aktualisierte Neuauflage mit neuer Betriebsnummer des von der CD im hochwertigen Reisezugverkehr nach Deutschland eingesetzten Vectron MS.

Sehr schön dargestellt ist die 193 139-3 „Monte Rosa“ mit zwei unterschiedlich dekorierten Seiten von Railpool/SBB Cargo International (Art.-Nr. H30177, 189,90 €/Art.-Nr.

H30177S, 289,90 €). Dazu gesellt sich der etwas schlichtere rot/blau Vectron AC mit nur zwei Stromabnehmern 193 051-0 der SBB Cargo (Art.-Nr. H30178, 184,90 €/Art.-Nr. H30178S, 284,90 €).

Alle Modelle entsprechen technisch den älteren Versionen ab 2018 mit Next18-Schnittstelle und haben nun optisch verbesserte, fei-

■ Fleischmann Sggmrs/T3000e Doppel- taschen-Gelenkwagen

Neben dem Container-Doppeltragwagen Sdggmrs 714/715 bietet Fleischmann nun auch den 214 mm langen Doppeltaschen-Gelenkwagen Sdggmrs 738 an. Sein Rahmen ist aus Metallguss gefertigt. Er kann wahlweise Sattelauf-

Minitrix: bayerische Spirituswagen im Set



Wagen mit einem Pumpenhaus und Bremserbühne

Sehr spezielle Vorbilder sind die neuen Länderbahn-Kesselwagen nach bayerischen Vorbildern. Es handelt sich um ein Set mit drei zweiachsigen Wagen für den Spiritus-Transport der Firma „Spiritusfabrik vorm. G. C.

Krausser“ aus Nürnberg (Art.-Nr. 15464, 145,00 €). Sie sind in Nürnberg-Ostbahnhof stationiert und auf 1912 datiert. Bereits von Weitem fallen sie durch ihren flachen Bassin-Kessel und das anschließende Pumpenhaus



Wagen mit Pumpen- und Bremserhäusern

mit vergitterten Fenstern auf. Bestiegen wird der Kessel von einer Stirnseite aus, wozu ein kurzes Geländer angebracht ist. Zwei Wagen sind mit einfacher Bühne, der dritte mit Bremserhaus ausgestattet. Die Radsätze

haben angelegte Sternspeichen, deren Öffnungen jedoch in Modell nicht alle durchbrochen sind. Im Wagenboden konnten Kurzkupplungskinematiken recht diskret eingebaut werden. GS



Die Wagen zeigen drei verschiedene Stirnseitenansichten



Um die Radsätze sind die Bremsgestänge nachgebildet

MINITRIX

Eine R3/3 mit Sound

16332 Dampflokomotive Gattung R3/3

Vorbild: Tenderlokomotive 4773 Gattung R 3/3 der DRB Gruppenverwaltung Bayern (DRB GV Bay.), Achsfolge C n2t. Baujahr ab 1921.

Betriebszustand um 1924.

€ 389,- *



steig ein und
fahre mit!

Die passenden Wagen:



18962 Personenwagen BCi (Bay 10)



18963 Personenwagen Ci (Bay 10)



18964 Personenwagen Di (Bay 10)



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

 www.maerklin.de
www.trix.de

 www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix



lieger oder Container befördern. Für letztere werden Befestigungsbrücken zum Aufstecken mitgeliefert. Steckteile sind auch die Übergangsbrücken zwischen den Hälften, die Tritte und die Griffstangen.

Die Fotos unten zeigen die Varianten der DB Cargo, beladen mit zwei fein gestalteten blauen Aufliegern der österreichischen Spedition LKW Walter aus Roco-Miniaturmodell-Erbe (Art.-Nr. 6660050).

Dazu kommen ein DB Cargo-Wagen mit DHL-Containern (Art.-Nr. 6660051) und ein orangefarbenes Fahrzeug der Vascosa mit Tankcontainern von Bertschi (Art.-Nr. 6660052) zu je 99,90 Euro. GS

■ Fleischmann Wascosa T5 Taschenwagen

Sozusagen ein „halber“ T3000e ist der vierachsige Taschenwagen Bauart T5. Neben den zuletzt ge-

lieferten Varianten (siehe NBM 3/25) gibt es nun von Fleischmann auch einen orangefarbenen Wagen der schweizerischen Vascosa mit einem blauen Sattelaufleger von LKW Walter (Art.-Nr. 6660039, 59,90 €).

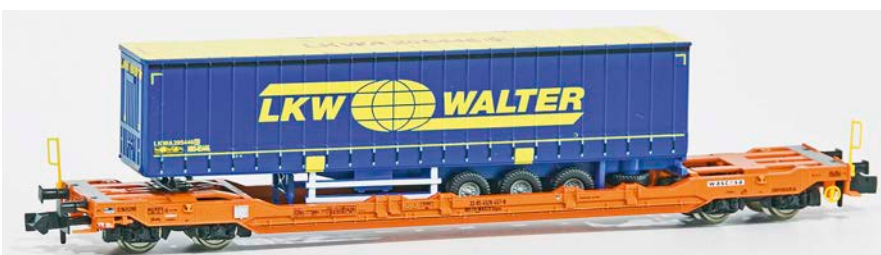
Die technischen Eigenschaften entsprechen den im erwähnten Heft vorgestellten Modellen. Der Auflieger hat erfreulicherweise eine andere Ordnungsnummer als die Beladung des T3000e. HR

■ Fleischmann

MÁV-Güterwagen Ep. III-IV

Sozusagen epochenübergreifend ist das neue vierteilige Set mit zweiachsigen Güterwagen der ungarischen MÁV als Variantenableitungen aus den vorhandenen Formensortimenten (Art.-Nr. 6660096, 114,90 €). Der Kesselwagen Rz und Niederbordwagen Sy haben „MÁV Hungaria“-Anschriften und sind vorbildmäßig in den frühen 1960er-Jahren angesiedelt. Die UIC-genormten Gbs und E haben dagegen UIC-gerechte Betriebsnummern nach dem Schema aus 1968.

Die fein beschrifteten und allesamt mit Kurzkupplungskinematiken ausgestatteten Modelle könnten kaum unterschiedlicher in ihren Qualitäten sein: Während der Gbs ein ehemaliges Roco-Modell und der Niederbordwagen eine nur



Fleischmann:
Wascosa T5,
hier mit
einem
Auflieger von
LKW Walter

Fotos (2): Horia Radulescu



Fleischmann: DB Cargo T3000e mit Aufliegern von LKW Walter



Fleischmann: T3000e von Wascosa mit Bertschi-Tankcontainern (oben) und der DB Cargo mit DHL-Wechselpritschen





Fleischmann zeigte auf der Intermodellbau Dortmund den noch undekorierten siebenteiligen Wagensatz des ÖBB Nightjet 2

Kato: RhB-Neuheiten



Die Überraschungsneuheit ist das „Krokodil“ Ge 6/6 I

Fotos (2): Martin Menke



Foto: Kato

Passend für die älteren grünen Einheitswagen wird der D4 ohne Dachstromabnehmer erscheinen

wenige Jahre alte, sehr maßstäbliche Neukonstruktion sind, stammen der Kesselwagen und der offenen Zweiaxler noch aus dem alten Fleischmann-Erbe.

HR



Fotos (2): Horia Radulescu

Fleischmann: MAV gedeckter Güterwagen Gbs und offener E der Epoche IV



Fleischmann: MAV Tankwagen Rz und Niederbordwagen Sy der Epoche III



Heimanlage auf dem Gartentisch
für tausend Ideen in einer 3-Zimmer-Wohnung



Schicken Sie uns Ihre Traumanlage unter:



TrainSetter GbR
info@trainsetter.de
www.trainsetter.de

Tel.: 0173 - 64 74 197
von 10 - 12 + 14 - 16 Uhr

MODELLBAHN DIGITAL PETER STARZ NEU

Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Digitalzentrale ZS2+ mit 32 Funktionen und POM

Farbwahl:

- *die ZS2+ ist neben schwarz, silbergrau, dunkelblau, perlgold metallgrün nun auch in zitronengelb erhältlich

verfügbare Adressen:

- *SX-1 Format: 103
- *DCC und SX-2 Format: 9999

gleichzeitiges Fahren von Loks:

- *SX-1 Format: 103
- *DCC und SX-2

Integrierter 4A-Booster:

- *überlast- und kurzschlussicher
- *Programmierschlüssel

***letzten SX-Bus Zustand speichern und laden**

weitere Neuerungen:

- *ab sofort sind 32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
- *Versionsabfrage im Menü
- *Einstellung der Überlastzeit in 1,4 Sekunden Schritten

Mögliche Gleisformate:

- *Reines Selectrix
- *Selectrix + Selectrix 2
- *Selectrix + Selectrix 2 + DCC
- *Reines DCC

Alles im Blick:

- *Großes 4-Zeilen Display: 1 Lok und 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
- *Fahrstromanzeige



299,00€

Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

NME: DHG 500/700



Die hier abgebildeten Varianten der DHG 500/700 Werksdiesellok und die Sersa-Ausführung sollen im Juli/August ausgeliefert werden

Fotos (2): Sven Franz



ASM/Lemke Collection:
EC-Wagen Amz, Bmz
und ADmpz im Upgrade
Design der ÖBB

■ ASM/Lemke Collection ÖBB EC-Wagen

Exklusiv für Lemke Collection legt ASM fünf EuroCity Wagen der ÖBB auf. Zu einem Preis von je 79,00 Euro sind erhältlich ein erstklassiger Abteilwagen der Gattung Amz 19-91.5 (Art.-Nr. 198101), zwei 2. Klasse Abteilwagen der Bauart Bmz 21-91.1 (Art.-Nr. 198111/5), ein ebenfalls zweitklassiger Großraumwagen Bmpz 19-91.0 (Art.-Nr. 198170) sowie

ein Halbgepäckwagen mit Fahrradbeförderung und 1. Klasse Großraumabteil (Art.-Nr. 198180).

Die Wagen tragen das Upgrade-Design und sind wie von ASM gewohnt umfangreich bedruckt und beschriftet. Sie sind bereits für eine Innenbeleuchtung vorbereitet, das heißt, die Radsätze sind mit Stromabnahmeblechen versehen. Erhältlich sind die ÖBB-Wagen im gut sortierten Fachhandel. NBM

■ N-tram Nm Basler Oldtimer Tram

Nachdem vor einigen Jahren bereits Modelle der ersten Basler Straßenbahnen mit offenen Plattformen erschienen waren, gibt es nun eine weitere Variante. Die zweite Serie der ersten Basler Triebwagen von 1897 wurde 1907-1909 grundlegend umgebaut. Am augenfälligsten sind die verlängerten Wagenkästen und die geschlossenen Plattformen. Die-

se schon länger als Nm-Modelle angekündigten Triebwagen sind nun in Produktion und kurzfristig lieferbar. Baugleiche, oder bauähnliche Triebwagen verkörperten um 1900 in vielen Städten Europas Fortschritt und modernen Verkehr. N-tram bietet daher auch eine neutrale Variante in heller Lackierung an. Angetrieben werden die in Deutschland gefertigten Modelle durch eisenlose Glockenankermotoren, wobei Pendelachsen für eine optimale Stromabnahme sorgen. Die Modelle sind in analoger Antriebstechnik lieferbar, können auf allen handelsüblichen Z-Gleisen betrieben werden und sind mit Micro-Train-Kupplungen ausgerüstet. Der Preis liegt jeweils bei 980,00 Euro. GS

N-tram: Basler Tram in heimischer und neutraler Lackierung



Foto: N-tram

■ Eichhorn Modellbau SNCF-Stromabnehmer AM 18, Pufferlehre und feine Aufstiege für die aktuelle V100 von Fleischmann

Zur Verfeinerung von SNCF-Elektrolokomotiven wird der Einholm-

Stromabnehmer Typ AM18 mit verschiedenen Schleifleisten einzeln zu je 36,00 Euro angeboten als DC-Panto mit breiter Schleifleiste vierfach (Art.-Nr. 15128-B), DC-Panto mit schmaler Schleifleiste vierfach (Art.-Nr. 15128-C) und AC-Panto mit schmaler Schleifleiste zweifach (Art.-Nr. 15128-U).

Angeboten wird eine auf die Schienen aufsetzbare Maßlehre (Art.-Nr. 18001, 16,00 €) zur Kontrolle der Kupplungshöhe über SoK, oder der

Lage der Puffer relativ zur Kuppelungsebene (mittels beiliegendem Aufsteckteils) sowie zur Ermittlung des Sicherheitsabstands Puffer zu Puffer. Eine zu knappe Kuppelungsebene kann man ebenso ermitteln wie das maximale Kupplungsspiel.

Aus geätztem Neusilberblech besteht der Bausatz mit feinen, maßstäblichen Ersatztrittstufen und Führerstandsgriffen für die neue Generation der V 100 von Fleischmann (Art.-Nr. 15129-B, 12,00 €). GS

Fotos (2): abp



Eichhorn Modellbau: feine Aufstiege für die V 100 von Fleischmann

Eichhorn Modellbau: SNCF-Mehrsystemlokomotive BB 20011 mit unterschiedlichen neuen Pantos

Eichhorn Modellbau: Kupplungslehre



Foto: Eichhorn Modellbau



Mit über 800 einzigartigen Fahrzeugen & Figuren aus eigener Produktion der größte und günstigste Ort für hochwertige N-Spur Scenery.

www.panzer-shopnl.de

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



2,2 A

✓ universell



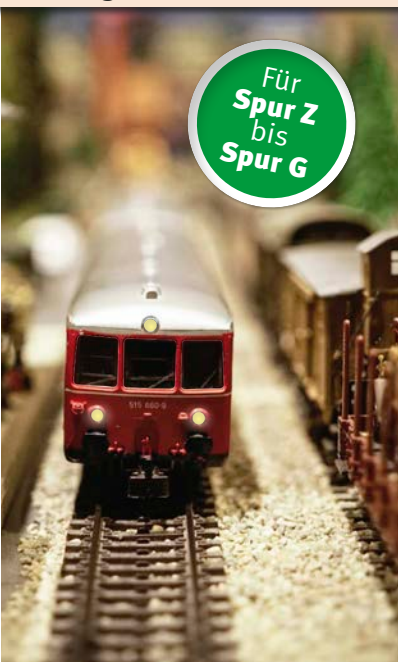
3,5 A

✓ stark



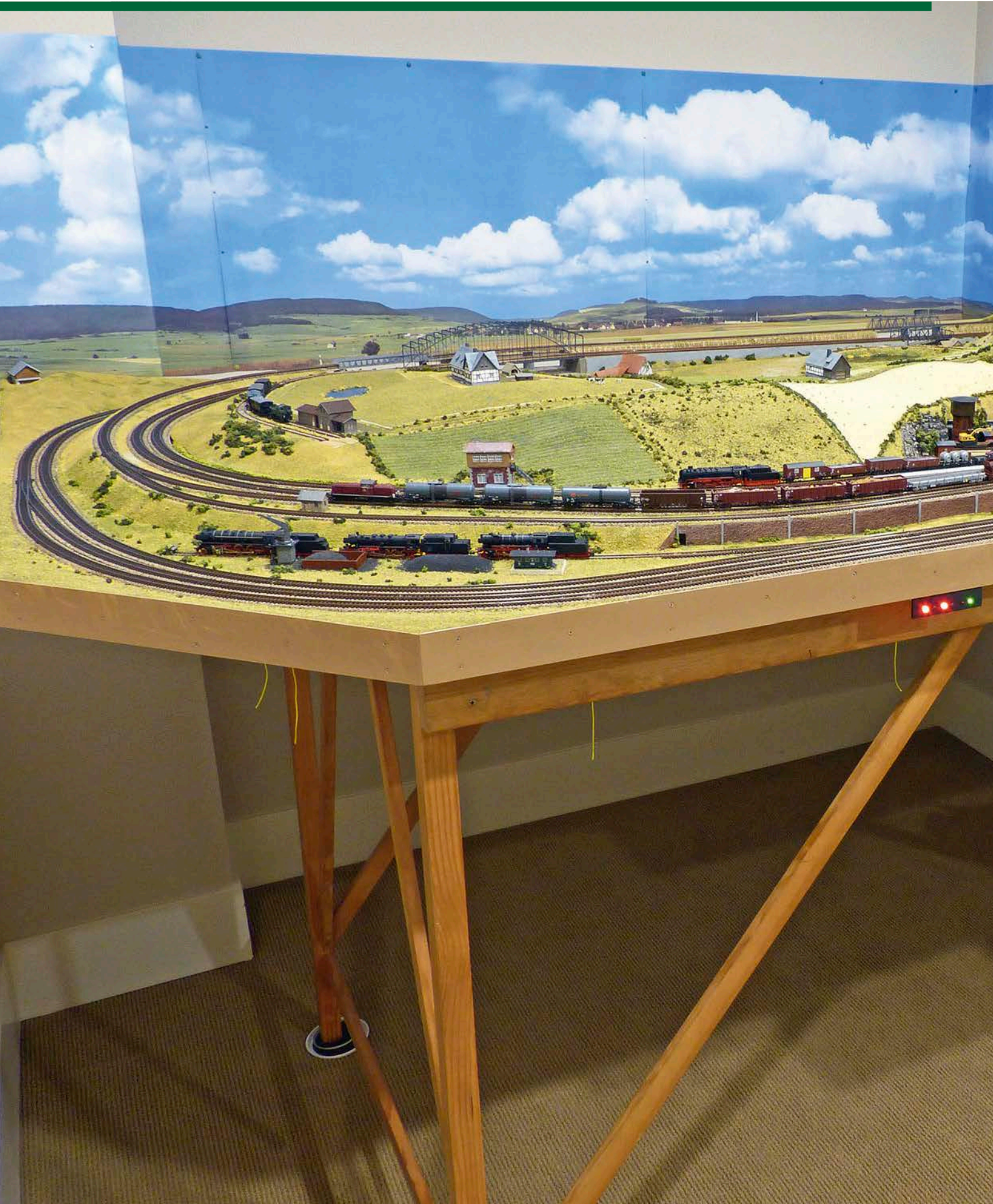
6,8 A

Für
Spur Z
bis
Spur G



Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de



■ Der Bau einer hochklappbaren Kompaktanlage mit vielen Strecken, Teil 1

Offener Kreisverkehr

Bei kleineren ovalförmigen Anlagen lautet allgemein die Empfehlung, den unrealistischen Gleisverlauf durch Tunnel zu tarnen. Eberhard Jaeckh legt aber wert auf elegante Paradestrecken. Deshalb verlaufen sie durch eine hügelige Landschaft und sind nur teilweise mittels Einschnitten verdeckt



Diese kompakte Anlage füllt fast die ganze Raumbreite vor einer Nische aus. Zu betrachten ist sie nur von vorne. Dank der runden Möbelgleiter unter den Beinen kann man sie komplett leicht nach vorne ziehen. Bei Bedarf lässt sich sogar die Platte nach hinten hochklappen. So bekommt man Zugang zur Rück- bzw. Unterseite. Aber dennoch geht es nicht immer ganz ohne „Krabbeln“

Es war in Paris im Monat Mai. Meine Frau und ich spazierten in der Nähe des Saint-Lazare Bahnhofs. Der war von Interesse, weil der impressionistische Maler Claude Monet dort im Jahre 1877 mehrmals den Bahnhof malte. Rauch und Dampf der Lokomotiven waren für Monet imponierend. Eine Version seiner Gare Saint-Lazare-Serie hängt im Landesmuseum Hannover.

Derweil wir auf der Rue d'Amsterdam bummelten, standen wir unerwartet vor einem Modellbahnladen. Im Schaufenster stand eine kleine Anlage. Mittels Knopfdruck konnte man einen Zug in Bewegung setzen. Da kam der Gedanke: „Sollte man nicht auch daheim...“ Zu Hause in Portland, im Staat Oregon (USA) und dicht an der Pazifikküste lag schon seit einiger Zeit in Kartons verpackt haufenweise Rollmaterial der Spur N, darunter ein Dutzend Lokomotiven. Alles war vom längst verstorbenen Vater geerbt einschließlich nie gefahrener Lokomotiven. Ein Trafo war auch dabei.

Erste Anlagenversuche

Der Gedanke aus Paris wurde schnell Wirklichkeit. Eine entsprechende Sperrholzplatte kaufte ich in einem Baumarkt, dazu auch einen Lötcolben. Einige Meter Flexgleis und ein paar Weichen fand ich im Hobbyladen. Das Bauen dieser Versuchsanlage bereitete keine Probleme, auch das Löten nicht. Ich hatte ein neues Hobby!

Dies war meine Version 1.0. Sie wurde schnell danach abgerissen. Version 2.0 sollte die richtige Anlage werden. Nach zwei Jahren Bauzeit war ich mit ihr allerdings nicht zufrieden. Die Gleisradien waren mir zu eng. Ein Bekannter wollte sie haben. So verschwand die Version 2.0 und machte Platz für die Version 3.0, die hier vorgestellt ist.

Die endgültige Vision

Meine Anlage lebt in den Epochen III und IV, die den Umbruch von Dampf- auf Diesellokomotiven umfassen. Gleise mit großen, fast schweifenden Radien sind wichtig. Die Steigungen sollen gering sein. Meine Idee war, wie beim Vorbild mit langen Zügen zu fahren. Rangierbetrieb war weniger wichtig.

Bei der Landschaftsgestaltung wollte ich auf Städte, Straßen und üppige Bebauung verzich-

Fotos: E. Jaeckh



Die Anlage ist auf diesem Holzlattengestell montiert. Somit ist es eigentlich nichts anderes als eine große und ungewöhnlich hohe Tischkonstruktion, jedoch ohne feste Platte darauf. In der Mitte besteht ein hinreichend weiter Raum zum Durchkriechen

ten. Eine relativ offene, fast harmonische Landschaft mit nur vereinzelt Gebäuden war in meinem Sinn.

Auch war mir schnell klar, dass ich nicht idyllische Dioramenqualität mit feinen Wiedergaben des Vorbilds machen wollte. Die Zeit und Geduld dafür gab es bei mir nicht. Wichtiger war, eine Anlage zu bauen, die glaubwürdig dem Vorbild entsprach, ähnlich wie bei impressionistischen Malern, die auf den Eindruck Wert legten und nicht auf kleinste Feinheiten – also eine Anlage, die wohl nicht für Ausstellungen wie „Die Welt der kleinen Bahnen“ prädestiniert erscheint.

Hochklappbare Anlagenplatte

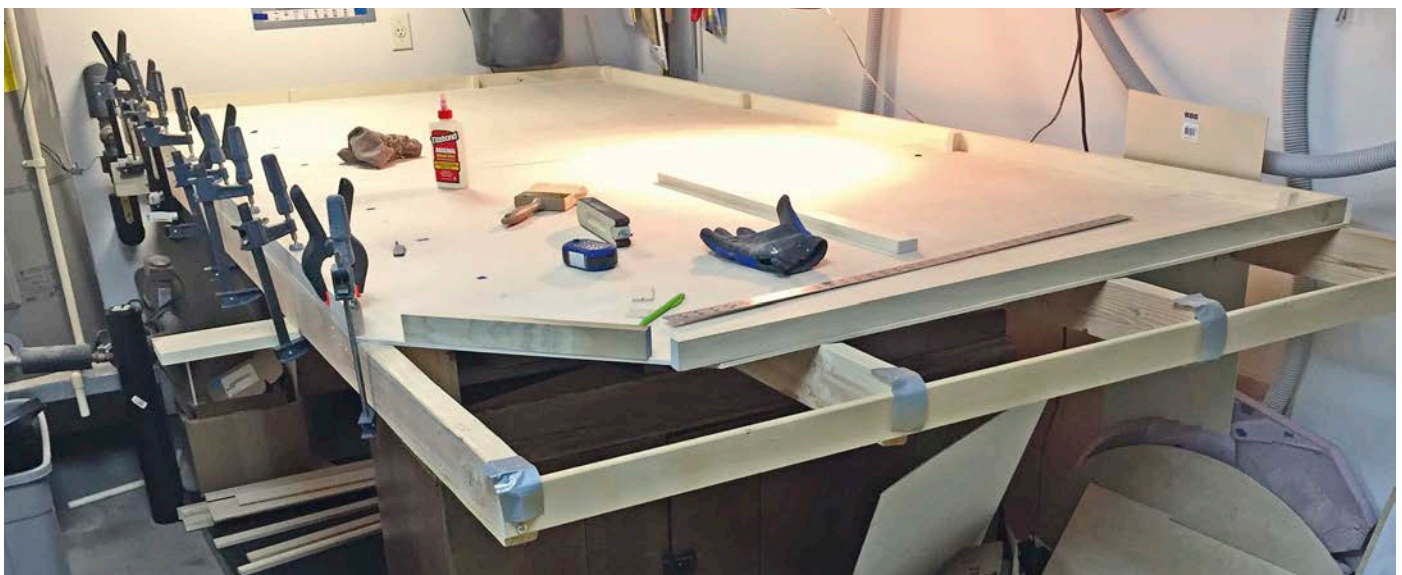
Die Anlage ist 280 cm lang und 152 cm breit. Sie ist auf rund 6 mm starken Sperrholzplatten gebaut. Genau genommen sind es zwei Platten aus baltischem Birkensperrholz, astloschlos und einfach aneinandergestoßen. Beide Platten sind auf einen Grundrahmen geklebt. Dessen niedrige Rahmenhöhe ist nötig, um die ganze Platte so dünn wie möglich zu halten.

Alles wurde in der Garage zusammengebaut und musste über einen Gang und dann durch eine Tür in mein Anlagenzimmer passen. Viel Platz ist da nicht. Querleisten versteifen die Konstruktion. Vor dem Einkleben dieser Querleisten bohrte ich in sie etliche Lochreihen, wodurch die Kabelstränge gezogen werden. Trotz der geringen Rahmenhöhe erweist sich das Ganze als unerwartet steif.

Unter der Anlage finden wir ein etwa 120 cm hohes Gestell, voran die Anlagenplatte mit vier Scharnieren verbunden ist. Das ermöglicht, die Anlage fast senkrecht hochzuklappen. Gehalten wird sie in der Hochposition mit zwei Holzstreben, wie beim Deckel eines großen Konzertkla-



Das Anlagenbrett von der Unterseite mit den äußeren Versteifungsleisten und den Querträgern: Die vielen Löcher sind für die spätere Verkabelung nötig. Das fast drei Meter lange Brett ist verblüffend steif und dennoch relativ leicht



Die Anlagenfläche von 280 x 152 entstand aus zwei etwa 152 x 152 cm großen Platten. Diese wurden etwas gekürzt, damit die Anlage ins Zimmer passt. Das so entstandene Brett wird am Rand mit von unten aufgeklebten Holzleisten zusammengehalten und versteift. Das Foto zeigt die Klebphase mit vielen Zwingen und Klemmen. Gleiche Holzleisten gibt es an den Stirnseiten



Vier Scharniere am hinteren Balken ermöglichen, die Anlage fast senkrecht hochzuklappen. Somit kann man sitzend, stehend oder mittels einer kleinen Leiter an der Unterseite Kabel ziehen, Anschlüsse löten oder Fehlerquellen suchen. Das Bild rechts zeigt eine der Scharniere, die auf der Brettunterseite auf Leistenstreifen befestigt sind

viere oder einer Motorhaube des Ford Taunus der 1960er-Jahre.

Warum die Hochklappfunktion? Um sitzend oder stehend auch auf einer kleinen Leiter die Verdrahtung auf der Unterseite zu machen. Die Leitungsstränge auf dem Boden liegend zu erstellen, war nicht mein Wunsch, besonders wenn es um das Löten von Kabelverbindungen ging. Flüssiges Lötzinn im Auge? Nein danke. Ein Grund, die Version 2.0 einst wegzugeben, waren Schwierigkeiten bei der Verkabelung.

Hier ist vielleicht zu beschreiben, wo die Anlage steht. Sie ist in einem etwa sechs Meter langen und drei Meter breiten Raum. Die Rückseite der Anlage ist eins mit der drei Meter langen Wand. Der Beschauer hat nur Frontalansicht auf die Anlage. In Normalposition besteht Zugang zur Anlage nur von vorne. Wenn an der hinteren Hälfte etwas zu arbeiten ist, wird die Anlage samt Gestell nach vorne gezogen. Möbelgleiter unter den vier Beinen des Gestells machen das Herausziehen einfach. Unter dem Gestell ist ge-

nügend Platz, auf dem Boden kriechend die Rückseite zu erreichen. Diese Aktivität hält jung!

Gleisplan

Nach der missglückten 2.0-Version nahm ich mir mehr Zeit bei der Gleisplanung von Nummer 3.0. Wichtig waren größtmögliche Radien. Mein imaginäres Lastenheft schrieb einen Mindestradius von 45 cm vor. Lange, gerade Strecken waren ein anderes Ideal. Der Abstand zwischen allen Parallelgleisen sollte der Wirklichkeit ähneln. In meinem Fall beträgt er etwa 28 mm, auch in den Kurven.

Alle Kurven haben schlanke Übergangsbögen. Bei einigen wurde das Außengleis überhöht. Das führt zur leichten Neigung der Züge bei der Durchfahrt. Im Ganzen war es mir wichtig, einen relativ eleganten und glaubwürdigen Gleisverlauf zu verwirklichen.

Gut die Hälfte der Gleise liegt über der Platten-ebene, stets mit Steigungen von nicht mehr als einem Prozent. Ein Teil meiner Doppelspur, gut



zwei Meter lang, sinkt leicht unter die Platten-ebene und gewährleistet so genügend Licht-raumprofil beim Unterfahren von zwei Brücken. Geringe Steigungen und schweifende Kurven ermöglichen, mit langen Zügen zu fahren.

Der Gleisplan besteht aus einer Doppelspur. Sie kreuzt sich hinten links mittels einer 37 cm langen Bogenbrücke (Hack Brücken), sodass das durchgehende Oval zweimal umrundet wird.

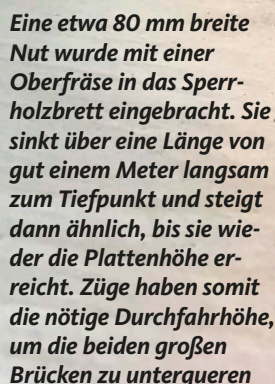


etwas unübersichtlich ausgelegt. Alle drei Streckengleise verfügen über je ein langes Nebengleis. Diese ermöglichen das Abstellen von entsprechend langen Zügen. Im großen Landwirtschafts- und Forstwirtschaftssegment in der Mitte der Anlagen finden wir eine separate Lokalbahn aus der Zeit der Bayerischen Könige. Die lassen wir jetzt beiseite. Sie wird im zweiten Teil des Berichts beschrieben.

Wie bei den Überlegungen zum Gleisverlauf nahm ich mir beim eigentlichen Gleisbau auch hinreichend Zeit. Alle Gleise sind Code 55 Flex-track von Peco, ebenso die Weichen, alle mit

Von vornherein entschied ich, keinen zusätzlichen Schotter zu streuen. Somit war es erforderlich, Korkgleisbett und Gleise sauber zu verlegen. Mein bevorzugter Bastelleim (Aleene's Tacky Glue) verbindet Korkbett und Sperrholzplatte. Die Gleise wurden mit dem gleichen Leim auf das Korkgleisbett geklebt. Münzrollen von der Bank erwiesen sich als ideal, um das Gleis in der Trockenphase zu beschweren.

Bei der Überhöhung der Außengleise in gut einsehbaren Kurven war ein zusätzlicher Schritt nötig. Auf meiner kleinen Proxxon-Säge wurden dünne Holzkeile gefertigt. Die schob ich vor dem Aufkleben unter das Korkgleisbett – dickere in der Mitte der Kurve, dünnere am Anfang und Ende. So neigen sich das Korkbett und die danach aufgeklebten Gleise entsprechend. Der Übergang in die Neigung muss sanft erfolgen, damit Drehgestellfahrzeuge nicht unerwünschterweise abheben.

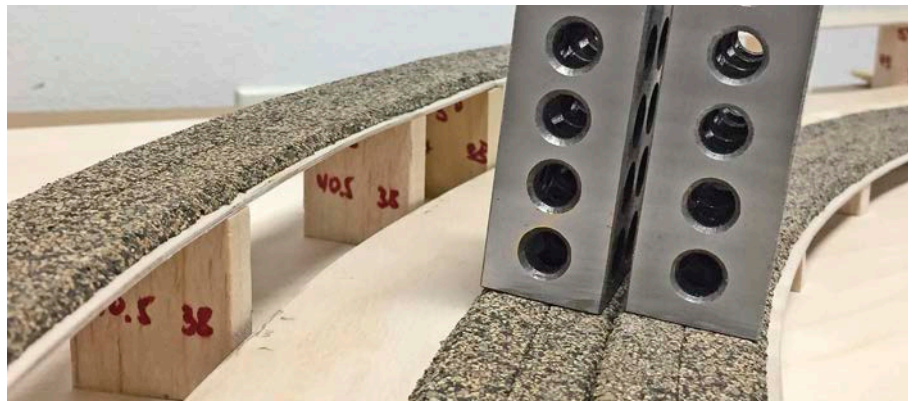


Trassenbau und Kurvenüberhöhung

Hier sind im Anlagenhintergrund zwei Gitterbogenbrücken (Hack Brücken) zu sehen, unter denen die abgesenkte Trasse verläuft. Die hintere Brücken ist inzwischen durch eine flache Obergurtbrücke (Kato) ersetzt worden. Die oberen Strecken liegen auf Stützen aus stufenweise abgelängten Balsaholz-Leisten



Kurven mit Bettungsstreifen, die auf der Außenseite durch untergeschobene dünne Holzkeile etwas angehoben sind. Zwei 1-2-3 Edelstahlblöcke (in den USA üblich im Modellbau) veranschaulichen, wie die Außenschienen der Gleise überhöht sind. Die Schotterstreifen liegen so dicht wie möglich aneinander. Von Gleismitte zu Gleismitte sind es um die 28 mm und so dem Original vergleichsweise nah



Alle Weichen sind bewusst in Griffnähe der Anlagenvorderseite platziert. Ich verzichtete auf elektrische Antriebe, was auch die Verdrahtung auf der Unterseite der Anlage vereinfachte. Insgesamt sind es dreizehn Einzelweichen und die doppelte Gleisverbindung. Mit ausgestrecktem Arm erreicht man alle. Die Erkenntnis, Weichen in Armlänge zu haben, ergab sich aus meiner 2.0-Version. Dort gab es schwer zu bedienende Weichen. Funktionsmäßig waren sie in der Praxis somit gewissermaßen fast überflüssig.

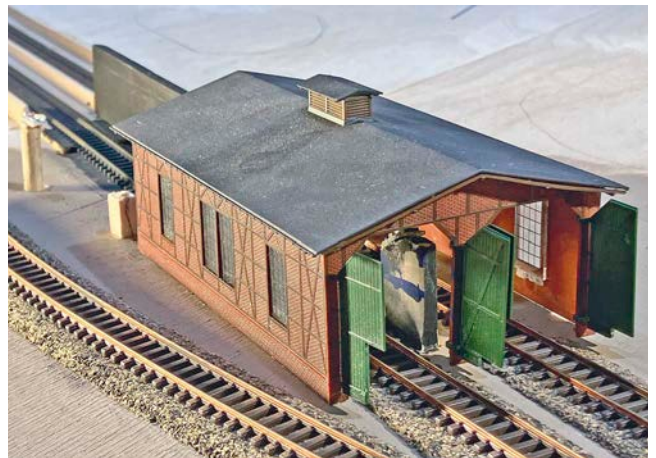
Epochengerechte Landschaft

Anders als bei der Gleisplanung und dem Gleisbau war die Landschaftsgestaltung bei mir zunächst fast Nebensache. Ich wusste, dass es eine leicht hügelige Landschaft sein sollte. Keine großen Berge, keine Städte, keine Straßen mit unzähligen Autos. Nichts sollte vom Zugverkehr ablenken. Nach dem Kauf einer Gruppe von Bauernhäusern (Auhagen-Bausätze) im Fachwerkstil meinte ich, dass man solche Häuser vielleicht in Franken finden könnte. Ober- oder Unterfranken wurde somit der fiktive Standort. Zeitmäßig sind wir im Jahr 1971. Dampflokomotiven sind noch nicht ganz ausgemustert. Man sieht mehr und mehr Dieselloks. Die Elektrifizierung der Strecken liegt noch in der Zukunft.

Landschaftsbau

Nach ein paar Versuchen mit verschiedenen Materialien, wählte ich Platten aus Isolierschaum für meine Landschaft. In den USA übli-

Im Innern der Anlage befindet sich ein Lokschuppen mit Wasserturm und Bürogebäude. Er dient allerdings nicht nur dem Abstellen von Lokomotiven, sondern ist vielmehr die getarnte Zufahrt zweier Zugabstellgleise unter dem Hügel. Daneben gibt es noch ein drittes Schattenbahnhofgleis, das aber durch ein Tunnelportal (Spur 2) geführt ist, siehe Bild unten





Hier ein Versuch, eine Felswand zu gestalten. Es handelt sich um vier aufeinander geklebte Styrodur-Stücke, etwa zehn Zentimeter hoch. Mit einem scharfem Messer wurde einigermaßen freizügig geritzt. Danach wurden Bröckchen beliebig mit einem kleinen Schraubenzieher herausgebrochen und die Fläche angemalt



Auf der linken Seite verläuft die Hauptstrecke auf zwei Ebenen. Mehrere Dampflokomotiven sind auf einem Gleis neben alten Kohlelagern abgestellt

che Platten sind einen Zoll (25,4 mm) dick, acht Fuß (244 cm) lang und vier Fuß (122 cm) breit. „Eight by Four“ ist hier das Einheitsmaß beim Hausbau. Das Schöne an diesen Styrodur-Platten ist, dass man sie mit Küchenmesser, Raspel, Schleifklotz und Sandpapier leicht formen kann. Meine Hügel sind bis 12 cm hoch. Entsprechend wurden Isolierplatten aufeinander geklebt (Aleene's Tacky Glue), hinreichend beschwert, um dann nach einigen Tagen Trockenzeit mit der Formgebung zu beginnen. Dies alles geschah in der Garage, da der Staub sonst zum Familienkrach geführt hätte. Idealerweise hat unser Haus ein zentrales Vakuumsystem mit Saugmotor in der Garage. Das ermöglichte, einen Saugschlauch direkt in der Garage anzuschließen.

In der Mitte der Anlage wird Landwirtschaft betrieben mit Feldern und Weiden auf einer Seite. Die Forstwirtschaft finden wir auf der anderen Seite. Unter diesem langen und abnehmbaren Segment sind drei Abstellgleise verborgen.

Der Rest der Anlage besteht aus sanften Hügeln und langen Rampen zu den Brücken. Auch hier besteht der Unterbau aus Dämmplatten. Landschaftlich ist es ungenutztes Gelände mit Gras,

Sträuchern und Unkraut (alles Woodlands Scenics). Ein kleiner Bach fließt in einen Teich. Einige Brücken im Hintergrund (Hack u. Kato) bringen Abwechslung, ebenso eine selbst gebastelte Betonbrücke vorn rechts, die eine Doppelspur überquert. In den Zubehörsortimenten konnte ich nichts Brauchbares finden, deshalb der Selbstbau. Hinten rechts finden wir ein kleines Dorf oberhalb des Gleisdurchbruchs durch die Felsen. Die Kapelle (Noch) ist im Z-Maßstab, um mehr Geländetiefe anzudeuten. Die kleinen Häuser sind grob aus Resten zusammengeklebt. Bei einer Sichtweite von zwei Metern treten fehlende Details nicht in Erscheinung. Die impressionistischen Maler dachten auch so.

Zugsteuerung und Beleuchtung

Ich fahre digital: Mit einem Hauptregler (Digi-trax) und zwei Handreglern können drei Züge auf den drei unabhängigen Gleisen theoretisch stundenlang unfallfrei fahren. Jedes der drei Gleise ist elektrisch in Abschnitte aufgeteilt, um eine eventuelle Fehlersuche einfacher einzugrenzen. Ihre drei Umfahrgleise können abgeschaltet werden. Drei unter der Landschaft verborgene Abstellgleise sind auch abschaltbar.



Der Geländeeinschnitt auf der rechten Anlagenseite mit der Überwerfung der eingleisigen Ringstrecke über die zweigleisige Hauptbahn



Derselbe Einschnitt einmal von der Anlagenrückseite gesehen mit einem Zug aus Umbauwagen. Oben am Hang verläuft die Nebenbahn

Zu Beginn hatte ich großartige Pläne für ein Gleisbild-Stellpult. Da alle Weichen per Hand gestellt werden, war es jedoch nicht sinnvoll, dieses Zeit raubend mit detaillierter Grafik zu erstellen. Ich beschränke mich daher auf eine Reihe von Kippschaltern, die gruppenweise die drei Gleissysteme ein- und ausschalten. Die Abstellgleise sind auch vom Fahrstrom zu trennen.

Ein Kippschalter kontrolliert die LED-Beleuchtung in den vierzehn Gebäuden auf der Anlage. Strom kommt von vier AA-Batterien, also insgesamt sechs Volt. Dazu ist im zweistöckigen Lokschuppen ein bläuliches LED-Blitzfeuer (Faller) untergebracht. Es simuliert Schweißaktivitäten. Sein Strom kommt von einer 9 V Batterie. Die Blitzleuchte ist gleichermaßen schaltbar.

Europäisches Roll- und Zubehörmaterial gängiger Firmen war für den Bau der Anlage hier in Nordamerika dank mehrerer Internet-Händler ohne Probleme zu bekommen. In meinem Fall war es ein Händler in Kanada (Euro Rail Hobbies). Die Preise lagen leicht unter dem deutschen Niveau. Das hing mit der nicht anfallenden Mehrwertsteuer zusammen. Das



Die Wagengarnituren sind möglichst eng gekuppelt und die Faltenbalg-Übergänge optisch mit elastischen Füllstücken geschlossen

Rollmaterial und Zugbildung

Anlagengerecht und realistisch

Das einst geerbte Rollmaterial ist inzwischen zum Großteil durch neue Lokomotiven und Wagen ersetzt. Allerdings sind noch einige alte Loks dabei. Sie wurden auf Digitalsteuerung umgerüstet.

Vorbildgemäße Zuglängen

Eine natürlich aussehende Zuglänge ist für mich wichtig. So fahre ich zum Beispiel einen blauen F-Zug mit neun Wagen, darunter einem roten Speisewagen. Gezogen wird der F-Zug entweder von einer 01 oder einer V 200. Meinen Epoche III-Güterzug zieht eine schwere Baureihe 50. Dieser Zug besteht typisch aus bis zu 26 zweiachsigen Wagen, meist vom Einheitstyp G10. Einen jüngeren Güterzug, meist aus Vierachsern bestehend, zieht überwiegend eine Diesellok 215. Sie war für die DB im Jahre 1971 noch relativ neu. Interessant ist, dass der Güterzug der Epoche IV relativ bunt ist. Auch ent-

hält er eine Anzahl von Wagen aus dem Ausland. Der Güterzug der Epoche III hat fast nur deutsche Wagen und ist farblich meist rotbraun. Zu meinem Zugsortiment kommen noch kürzere Güterzüge, Personenzüge mit Abteilwagen, Personenzüge mit Mitteleinstieg und auch ein VT 12.5. Weitere Dampflokbauereihen wie 18, 23, 38, 65 und 78 sind auf der Anlage beheimatet.

Nur kürzere Reisezugwagen

Auch wenn der Radius groß ist, sehen lange Wagen für mich nicht sehr vorbildlich aus. Das fällt besonders beim Gleiswechsel auf dem „Hosenträger“ ins Auge. Deshalb sind bei mir keine 26,4 Meter langen UIC D-Zug-Wagen zu finden. Stattdessen hat mein F-Zug DR-Einheitswagen, die den Krieg überlebten. Geerbte UIC-Wagen liegen nach wie vor in einer Kiste. Der VT 12.5 mit seinen langen Wagen darf auf dieser doppelten

Gleisverbindung keinen Wechsel machen. Er sieht einfach nicht vorbildgemäß aus.

Eng und blickdicht kuppeln

Ein enger Wagenabstand ist mir wichtig. So wurden alle NEM-Kupplungen, wie sie vom Werk kommen, durch Kurzkupplungen ersetzt. In fast allen Fällen baute ich die SK 10-Kupplungen von SpurNeun ein und in einigen Fällen noch kürzere Kupplungen. Mit diesen reduziert sich der unnatürliche Spalt zwischen den Wagen, und es ergibt sich somit ein geschlosseneres Zugbild. Die Puffer verhaken sich nicht, auch nicht auf dem „Hosenträger“. Zusätzlich habe ich zwischen den Stirntüren meiner Personenwagen kleine Stücke Schaumgummi geklebt, um so den Lichtspalt von Faltenbalg zu Faltenbalg zu schließen. Das ergibt ein besseres Gesamtbild. Keiner bemerkt, dass da etwas geschummelt wurde.



Blick auf die Anlage vom Bedienerstandpunkt aus. In dieser Längsansicht ist die leicht geschwungene Gleisführung sehr deutlich sichtbar

Peco-Sortiment war hier in allen seriösen Modellbahnläden ebenfalls zu haben.

Wie geht es weiter?

Der Wunsch ist, dass die Anlage eigentlich nie fertig wird. Planen und Bauen sind interessanter als nur eintönig vorbeifahrende Züge zu beäugeln, auch wenn letzteres eigentlich das Ziel des Ganzen ist, oder war.

Was ist noch zu machen? An Rollmaterial fehlt wenig. Aber was ich habe, muss gealtert werden. Einige Wagen und Lokomotiven wurden bereits mit Mattlack (Dullcoat) bespritzt, um den Glanz – hauptsächlich auf den Dächern – zu reduzieren. Alles sollte aber zusätzlich Verwitterungsspuren und Verschleiß zeigen. Farbausbleichung, Rost und Dreck fehlen bis jetzt. Schön wäre es, wenn ich eines Tages glaubwürdig Graffiti nachahmen könnte.

Dann fehlen noch einige Bäume, aber die werden relativ klein ausfallen, um nicht zu viel von der eigentlichen Anlage abzulenken. Zwischen den Gleisen muss noch mehr Unkraut wachsen. An der Rückwand fehlt ein bündiges Landschaftsbild, oder zumindest ein natürlicher Farbton. Es gibt also noch einiges zu tun.

Ich bin mit meiner Gleisplanung zufrieden. Alles läuft entgleisungsfrei. Lange Züge können problemlos geschoben werden. Aber ein Bereich stört. In der vorderen Mitte der Anlage war ein Bahnhof geplant. Schmale Bahnsteige sind bereits angedeutet. Nur, das Ganze sieht nicht

überzeugend aus. Zu viele Gleise liegen zu dicht beisammen. Zu viel Drama! Ich denke daran, die Trassen so zu ändern, dass mehr Platz zwischen den Gleisen entsteht. Ferner würden die Gleise etwas in die Landschaft gesenkt werden, damit sie weniger ins Blickfeld treten. Sträucher und kleine Bäume würden helfen. Das gäbe auch Anlass, die doppelte Gleisverbindung zu entfernen.

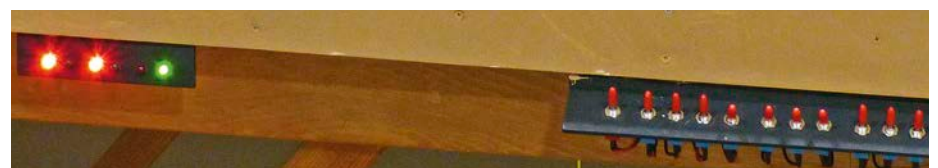
Schlanke Peco-Bogenweichen übernehmen dann ihre Funktion. Aber das ist ein relativ großes Projekt. Bis jetzt traue ich mich nicht heran.

Eberhard Jaeckh

Der zweite Teil des Beitrags wird sich mit dem Aufbau des mittigen abnehmbaren Geländeteils und seiner Nebenbahn beschäftigen.



Mit Klammern befestigtes separates Programmier- und Testgleis auf einem schnell abnehmbaren Tablett aus Holz



Die LEDs vorn links zeigen an, ob ein Schattenabstellgleis besetzt ist. Die Kippschalter rechts speisen die Gleisabschnitte



Das grobe Krepp-Klebeband hinter den Fensteröffnungen wirkt wie ein Vorhang und ist eine gute Tarnung. So sieht man von außen nichts vom aufwendigen Umbau

Neuer Motor

Der originale Motor ist technisch Uralt. Er ist eine verkürzte Version aus dem allerersten Modell von Minitrix: der berühmten T3. Der neue Glockenanker-Motor verbessert nicht nur die Fahreigenschaften. Der neue Motor ist auch viel sparsamer (gut für die Pufferung), leiser und schafft durch seine geringe Größe genug Platz für die digitalen Komponenten.

Das Modell wird geöffnet (zwei Schieber seitlich unter dem Führerstand und zwei Schrauben von unten in den Wasserkästen), und der Motor, die Glühlampen sowie Verkabelung werden ausgebaut beziehungsweise ausgelötet. Eine Motorträgerplatte wird mit Laubsäge, Bohrern, Gewindebohrern und Schlussbearbeitung mit Feile aus 1 mm dickem Messingblech hergestellt (siehe Zeichnung auf der rechten Seite).

Die Adapterwelle wird auf 24 mm abgelängt. Der Außendurchmesser von 1,2 mm entspricht der alten Welle und ist nötig, weil diese Welle an ihrem vorderen Ende im originalen Kunststofflager gehalten wird. Die Minitrix-Schnecken sind leider quasi untrennbar mit der Motorwelle verbunden, und ich konnte auch keine direkt passenden neuen auftreiben.

Die neuen Schnecken haben daher 1 mm weite Bohrungen und müssen auf 1,2 mm aufgebohrt werden. Das erfolgt idealerweise auf einer Drehbank, kann mit etwas Fingerspitzengefühl aber auch in einer Standbohrmaschine oder gar einem Schraubstock und einem Stiftenklöbchen

■ Geräuschdecoder und neuer Motor für die „Zuckersusi“ von Minitrix

Ruckfrei mit Sound

Zwar macht die Aktualisierung älterer Triebfahrzeuge auf Digitaltechnik bei den Herstellern Fortschritte, es gibt aber immer noch Modelle, die den Selbstumbau herausfordern. Andreas Schmid beschreibt seine Aufwertungsarbeiten bei der bayerischen BB II

Dank fortschreitender Technik und Miniaturisierung werden immer kleinere Decoder verfügbar. Fahrsound-Decoder haben so kompakte Maße erreicht wie vor wenigen Jahren reine Fahrdecoder. Fast jede Spur-N-Lok kann heute nicht nur digitalisiert, sondern auch mit Sound ausgerüstet werden. Es ist nicht so lange her, dass dies nur mit Geister-sound-Wagen erreichbar schien. Der Einbau in kleinen Loks verschlimmert aber ein seit jeher

bekanntes Problem unserer kleinen Spurweite: Die Kombination unzuverlässiger Stromabnahme kleiner und leichter Lokomotiven mit stromhungrigen Sounddecodern ist anfällig für Aussetzer. Auch dafür gibt es heute eine elektrische Lösung: Die Pufferschaltung. Besonders effektiv mit bis zu mehreren Sekunden Pufferzeit, aber platzgreifend ist das STACO-System von Zimo. Wie das alles in die kleine bayerische BB II von Minitrix passt, zeigt dieser Bericht.

Das Vorbild

Von der Strecke in die Fabrik

Die bayerische BB II wurde ab 1899 in 31 Exemplaren von der Königlich Bayerischen Staatsbahn für kurvenreiche Nebenbahnen besorgt. Die Bauart Mallet dieser Nassdampf-Verbundlokomotiven versprach bei vier angetriebenen Achsen und Verbundwirkung eine besonders gute Kurvengängigkeit. Leider zeigten die Lokomotiven im Streckendienst nur unbefriedigende Laufeigenschaften. Dennoch wurden alle von der DRG als Baureihe 98.7 übernommen, die letzten verblieben sogar bis 1943.

Ein paar Exemplaren war danach ein zweites Leben als Werkslok gegönnt. Die 98 727 hat als Lok 4 oder liebevoll „Zuckersusi“ im Regensburger Werk der Südzucker AG gut gepflegt überlebt. 1972 gelangte sie in das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, wo sie noch lange betriebsfähig war und aktuell nach altersbedingten Schäden betriebsfähig aufgearbeitet wird.

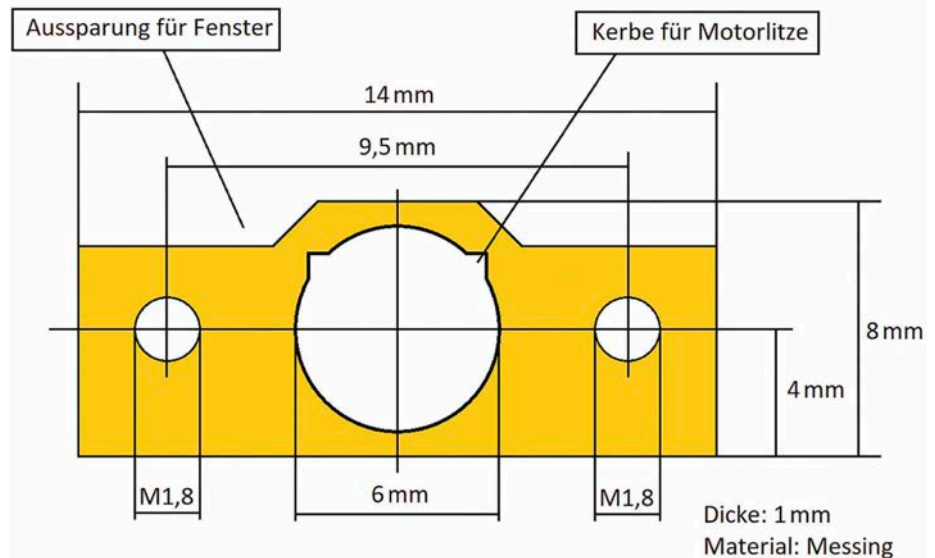


Foto: Eisenbahnstiftung/Wolfgang Bügel

Die ehemalige „Zuckersusi“ 98 727 bei der Dampftraktion-Abschiedsveranstaltung 1976 im Bw Stolberg bei Aachen, hier ohne aufgesteckte Frontlaternen

Materialliste**Antrieb und Elektronik**

- Zimo MS500
- Zimo STACO 3B
- Lautsprecher 12 x 8 mm mit Schallkapsel (fischer-modell.de)
- Motor 0615 (Tramfabriek.nl / micromotor.eu)
- Adapterwelle 0,8 mm/1,2 mm (micromotor.eu)
- Schnecke Modul 0,3; D=3,5; d=1 (Tramfabriek.nl)
- 1 mm Messingblech
- Beidseitig kupferkaschierter Platinenrohling, Stärke 0,5 mm
- 4 x SMD-LED warmweiß Baugröße 0603
- 4 x SMD-Widerstand 2,2 kOhm Baugröße 0805 (oder kleiner)
- Drähte/Litzen



Zeichnung für den Motorhalter aus 1 mm dickem Messingblech: Die oberen Ecken müssen nicht ausgeschnitten beziehungsweise weggefeilt werden. Jedoch empfiehlt sich dies wie gezeigt, weil der Halter sonst durch die hinteren Fenster sichtbar wäre. Die Kerben oben in der großen Öffnung dienen dazu, die Motorlitzen von hinten nach vorne zu führen

schrittweise mit 1,1 mm und 1,2 mm Bohrern erfolgen. Empfehlenswert aber nicht nötig sind kleine Reibahlen.

Bevor der Motor in seine neue Halterung geklebt wird, erhält er den Wellenadapter noch ohne aufgeklebte Schnecken. Der Halter mit eingestecktem Motor wird in die Lok geschraubt. Wichtig ist, die Motorlitzen durch die Kerben in der großen Bohrung nach vorne zu führen. Der Motor wird mit Hilfe der vorderen Lagerung im Modell ausgerichtet und dann an den Halter geklebt, solange er sich im Modell befindet. Nach dem Aushärten werden die Schnecken auf die Welle geklebt. Dabei müssen

die Klebungen gut durchhärten und danach die Leichtgängigkeit des Antriebes durch Anlegen einer Spannung an den Motorlitzen überprüft werden.

Wahlweise LED-Beleuchtung

Die BB II besitzt wie viele andere Modellloks der Epochen I bis IIIa unpassenderweise ein Dreilicht-Spitzensignal. Das lässt sich wohl auf Formenbaueinsparungen und Fabrikfotos zurückführen, wo die dritte Laterne häufig montiert war, um die Vollständigkeit zu dokumentieren.

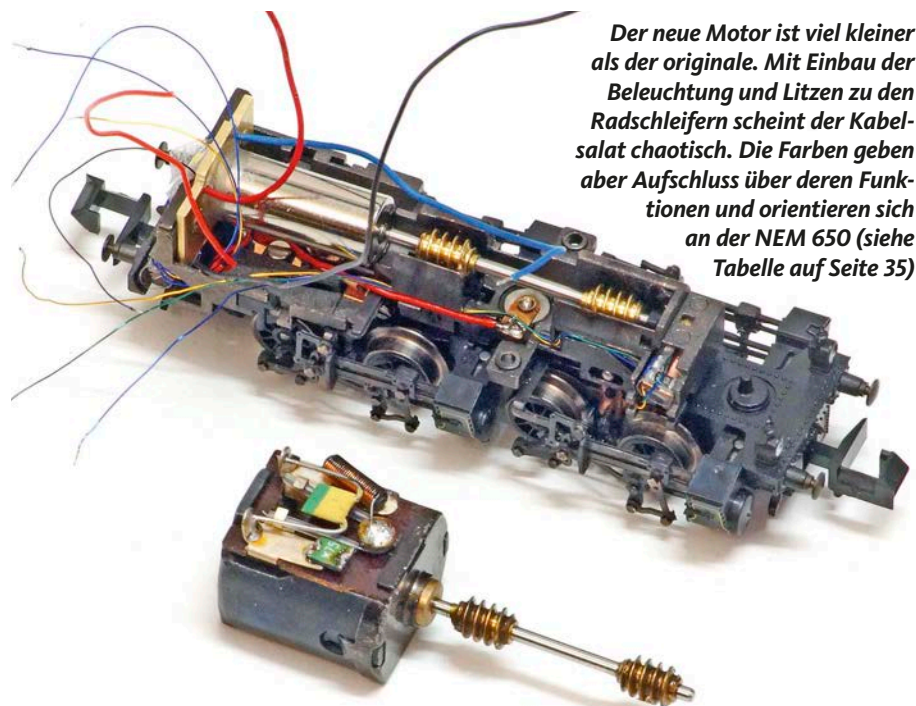
Tatsächlich fuhren Triebfahrzeuge zu Länderbahnzeiten üblicherweise nur bei Dunkelheit,

schlechten Sichtverhältnissen und gegebenenfalls Tunnelstrecken mit Zweilicht-Spitzensignal. Bei Tageslicht blieben die Laternen dunkel oder fehlten ganz. Die dritte Laterne war im normalen Betrieb meist nicht einmal montiert und wurde nur in Ausnahmefällen genutzt, so mit grünem, später weißem Licht für „Sonderzug in Gegenrichtung“, um Personal entlang der Strecke über diese betriebliche Besonderheit zu informieren.

Um das im Modell korrekter darzustellen, wird die Beleuchtung modifiziert und mit LEDs ersetzt. Dabei wird für mehr Spielwert das dritte Spitzenlicht jeweils durch eine zusätzliche LED einzeln digital schaltbar ausgeführt. LEDs sind

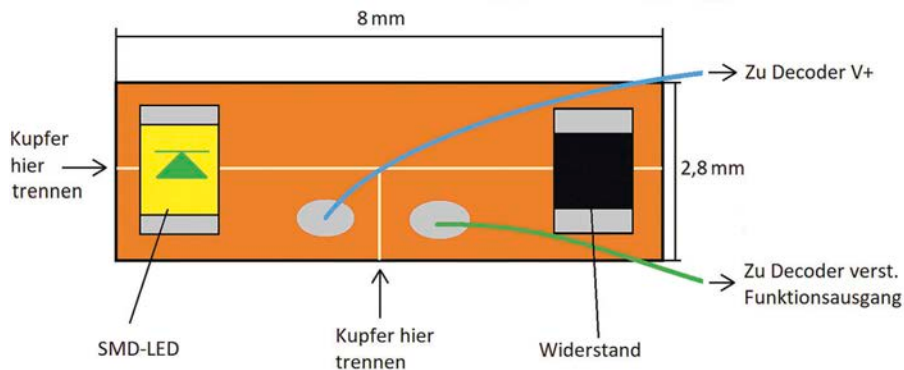
Werkzeugempfehlungen**Sägen, Feilen, Bohrer**

- Laubsäge und feine Blätter für Platinen und Motorhalter. Empfehlung: einstellbare Juweliersäge
- Feiner Lötkolben
- Feine Feilen
- Stiftklöbchen, Bei Bedarf Minibohrmaschine
- Gewindebohrer M1,8
- Bohrer 1,1 mm; 1,2 mm; 1,5 mm; 6 mm
- Bei Bedarf Mini-Reibahlen (Fohrmann.com)
- Wellenklebstoff „Fügen Welle-Nabe“; Alternativ: flüssige Schraubensicherung für die Schnecken
- Gelförmiger Sekundenkleber, Alternativ: 2k-Epoxidkleber

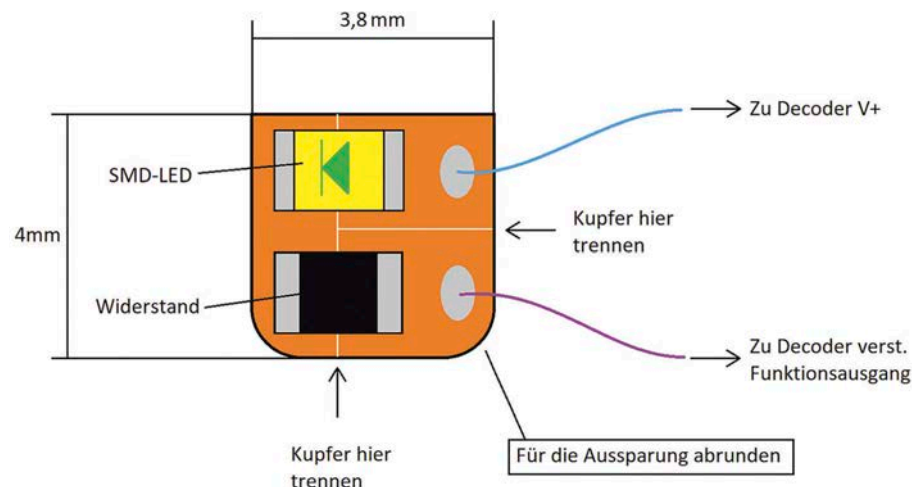


Der neue Motor ist viel kleiner als der originale. Mit Einbau der Beleuchtung und Litzen zu den Radschleifern scheint der Kabelsalat chaotisch. Die Farben geben aber Aufschluss über deren Funktionen und orientieren sich an der NEM 650 (siehe Tabelle auf Seite 35)

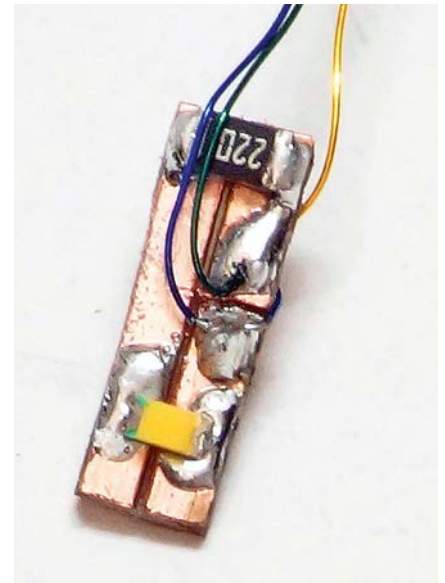
LED-Platinenanfertigungen für die Laternen



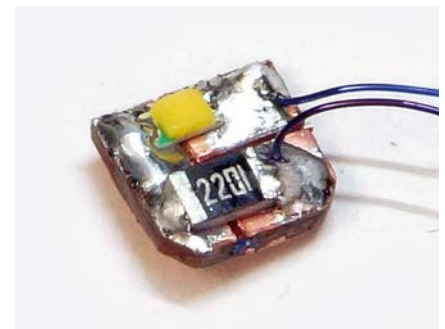
Zeichnung für die Platine 1 aus 0,5 mm starkem beidseitig kaschiertem Platinenmaterial: Die Platine für die vordere Beleuchtung wird derart beidseitig ausgeführt. Für hinten wird so eine Platine nur einseitig belegt benötigt



Zeichnung für die Platine 2 aus 0,5 mm dickem Platinenmaterial für das dritte, obere Spitzenlicht hinten



Die fertig bestückte lange Platine für die vorderen Laternen



Die fertig bestückte Platine für das dritte Spitzenlicht hinten

außerdem wartungsfrei und können durch den geringeren Stromverbrauch ohne Probleme mitgepuffert werden.

Die vordere Glühlampe wird durch eine selbst gebaute, beidseitig kupferkaschierte 0,5 mm Platine mit den Maßen 8 x 2,8 mm ersetzt. Dabei sind Ober- und Unterseite identisch ausgeführt und mit jeweils einer LED und einem 2,2 kOhm Vorwiderstand bestückt (siehe Zeichnung 1 und

Bild dazu für eine Seite). Zuschnitt der Platine und Trennung der Kupferbahnen erfolgen mit einer Laubsäge und sehr feinem Blatt. Die fertig bestückte Platine wird mit Drähten ausgerüstet. Zur Isolierung umwickelt man die Platine mit einer Lage transparenten Klebebandes und steckt sie dann in die originale Lampenfassung.

Im Ergebnis leuchtet eine LED durch ein kleines Loch nach oben zum dritten Spitzenlicht. Die

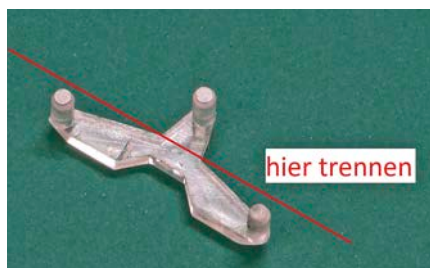
andere nach unten zu den beiden unteren Spitzenlichtern. Die Kupferlackdrähte der Platine werden in der Nut, welche für die ursprüngliche Litze vorgesehen war, nach hinten geführt.

Laternenbeleuchtung auftrennen

Für die Zertrennung des hinteren Spitzenlichts muss der Lichtleiter ausgebaut und zwischen den oberen und unteren Lichtern mit der Laubsäge geteilt werden (siehe Bild im Rahmen links unten). Vorsicht: Die Laternen am Gehäuse sind nur von außen auf die Lichtleiter gesteckt und fallen herunter, wenn der Lichtleiter ausgebaut wird. Die beiden Lichtleiter-Teile werden so weit mit der Feile nachbearbeitet, bis im montierten Zustand ein Stück eingeklebte Trennplatte zwischen sie passt. Ob diese Trennplatte aus Blech, Kunststoff oder Leiterplattenmaterial besteht, ist egal. Sie muss nur das Licht sicher abschirmen. In meinem Fall ist sie etwa 16 x 2 mm groß und besteht aus 0,2 mm Bronzeblech.

In den originalen Glühlampen-Einsatz kommt eine Platine wie für das vordere Spitzenlicht, jedoch nur auf einer Seite bestückt.

Trennen des hinteren Lichtleitereinsatzes



Der hintere Lichtleiter wird ausgebaut und an der markierten Stelle getrennt



Die bearbeiteten Teile des getrennten Lichtleiters werden wieder eingebaut und mit einem lichtundurchlässigen Blech beleuchtungstechnisch getrennt

Tipps zur Leitungsauswahl

Die geeignete Litze schafft die optimale Verbindung

Je nach Einsatzzweck nutze ich bei Digitalumbauten verschiedene Arten von Drähten oder Litzen. Bis auf den Wickeldraht kam bei diesem Umbau alles zum Einsatz. Es empfiehlt sich, bei der Farbwahl nach Möglichkeit die NEM 650 zu berücksichtigen. Das vereinfacht den Einbau und eine spätere Wartung, ist aber nicht immer einfach. So gibt es beispielsweise kaum braune oder weiße Kupferlackdrähte. An kleinen Glockenanker-Motoren sind oft eine rote und blaue Litze fest verbaut, die NEM sieht für Motorkabel aber Orange und Grau vor. Außerdem möchte man in sichtbaren Bereichen Litzen in unauffälligen Farben haben. Dazu nutze ich Litzen in „Tarnfarbe“ und lackiere während des Umbaus die Enden temporär mit der Farbe ihrer Funktion.

(Farbiger) Kupferlackdraht

Kupferlackdraht ist sehr platzsparend einfach zu verarbeiten und am wenigsten „störrisch“. So wie der Draht gebogen wird, bleibt er und kann gut verlegt werden. Abisolieren ist sehr einfach und kann sogar in der Mitte eines Drahtes erfolgen: LötKolben an den Draht halten und frisches Lötzinn zuführen. Der Lack schmilzt, der Draht ist entlackt und gleich noch verzinnt.

Große Mankos: Der Isolierlack ist sehr empfindlich bei scharfen Kanten, Einquetschen sowie Biegungen. Der Draht ist bruchempfindlich bei häufiger Bewegung. Er ist also schlecht für flexible Verbindungen wie zwischen Lok und Tender oder zu Drehgestellen geeignet. Ich nutze ihn auch nicht, wenn er beim Öffnen von Gehäusen bewegt werden muss.

Die Gefahr, dass er bricht oder eingeklemmt und die Isolierung beschädigt wird, ist mir zu groß. Typische Anwendung: fest verbaute LED, wenn der Bauraum sehr knapp ist. Tipp: beschädigter Lack kann mit Klarlack und Pinsel (z. B. Revell Nr. 1) notdürftig repariert werden. Das ist oft einfacher als einen neuen Draht zu verlegen. Ein solcher Lack eignet sich auch, die Drähte unauffällig auf Oberflächen zu kleben.

FEP-isolierte Litze 0,014 mm²

Sie ist sehr fein, aber durch die harte Isolierung für die Größe relativ unflexibel, nur wenig flexibler als die viel dickeren 0,05 mm²-Litzen. Dazu behält die Litze nach dem Biegen nur recht unwillig die gebogene Form. Die sehr robuste und temperaturbeständige Isolierung ist schwierig abzuisolieren. Ein guter watenfreier Seitenschneider, Gefühl und Übung hat sich dafür als Optimum erwiesen. Zum Fixieren sollte Klebeband genutzt werden, denn auf der Isolierung halten Kleber und Lacke nicht sehr gut. Die Stromfestigkeit beträgt lediglich bis zu 200 mA. Das Verbinden zweier Drehgestelle oder Achsen ist wegen der geringen Belastbarkeit und so fehlender Kurzschlussfestigkeit nicht empfehlenswert.

Ansonsten nutze ich diese Litzen wegen der sehr robusten, hitzebeständigen Isolierung und des geringen Platzbedarfs gerne, wenn es eng zugeht und kein Problem ist, dass sie etwas störrisch sind. Der Umgang (Abisolieren) muss geübt sein. Für einfache Umbauten, und wenn die Stromfestigkeit reicht, sind sie mein Standard.

Normale Litze 0,04 - 0,06 mm²

Litzen dieser Stärke sind die Standardausrüstung der meisten Decoderhersteller. Die Qualität der Isolierung schwankt stark. Sie sind relativ groß, aber wegen der weichen Isolierung trotzdem meist sehr flexibel. Das Abisolieren geht leicht, aber die Isolierung zieht sich oft zurück, schmilzt und verkohlt beim Löten recht schnell. Gefährlich ist, die Litze in der Nähe zur Lötstelle mit einer Pinzette festzuhalten. Die Pinzette drückt sich durch die schmelzende Isolierung und legt die Adern frei. Wenn man nicht aufpasst, kann das zu Kurzschlüssen führen.

Sie sind gut zum Verbinden von Drehgestellen untereinander und zum Decoder sowie perfekt für Lok-Tender-Verbindungen, jedoch schlecht bei engen Lötungen und sonst begrenzten Platzverhältnissen. Die Flexibilität ist auch ein Nachteil. Diese Litzen bleiben unwillig in der Form, in die sie gebogen werden. Genug Platz oder andere Mittel zum Fixieren der Litzen sind sinnvoll.

Wickeldraht

Hier genügt mir eine Farbe: Schwarz. Er ist starr wie ein dicker Kupferlackdraht (jedoch mit einer massiveren und extrem robusten Isolierung), schwer abzuisolieren, aber sehr schön zu verlegen, da er nach dem Biegen die gewünschte Form beibehält.

Er ist nur für fest verlegte Leitungen geeignet, wenn ausreichend Platz vorhanden ist, somit ideal für starre „Luftverdrahtungen“, für die sonst keine andere Möglichkeit der Befestigung besteht.

NEM-Kabelfarben mit ihren Funktionszuordnungen (nicht vollumfänglich von allen Herstellern angewandt)

Rot		Gleis rechts (in Vorwärtsfahrt rechts)
Schwarz		Gleis links (in Vorwärtsfahrt links)
Orange		Motor rechts (ursprünglich mit Gleis rechts verbunden, positive Polung bei Vorwärtsfahrt)
Grau		Motor links (ursprünglich mit Gleis links verbunden, negative Polung bei Vorwärtsfahrt)
Weiß		Licht vorne (negative Polung)
Gelb		Licht hinten (negative Polung)
Grün		Aux1
Violett		Aux2
Blau		Gemeinsamer Rückleiter (positive Polung: U+ bzw. VS des Decoders)
Braun		Lautsprecher

Für das dritte Spitzenlicht hinten wird eine weitere Platine mit den Maßen 4 x 3,8 mm mit LED und Vorwiderstand angefertigt (siehe Zeichnung 2 und Bild dazu). Sie ist unten abgerundet und kommt in die Aussparung hinter dem Motor, nachdem sie bestückt und auch mit Klebeband eingewickelt wurde. Auf das richtige Maße

zugeschliffen und in Klebeband eingewickelt genügt es, wenn sie dort eingeklemmt wird.

Pufferung und Decodereinbau

Die Anschlussdrähte der beiden Pufferkondensatoren werden gekürzt und gebogen. Die Kondensatoren kommen unmittelbar nebeneinander

der. Sie werden miteinander direkt und mit Litzen an die STACO-Platine gelötet, siehe Bild oben auf der folgenden Seite. Die Kondensatoren und die Platine werden mit isolierendem Klebeband eingewickelt und in der Lokomotive eingebaut. Die Platine kommt unter den Motor nach links versetzt (mit ihrer Bestückung nach

unten), die Kondensatoren rechts von Platine und Motor übereinander.

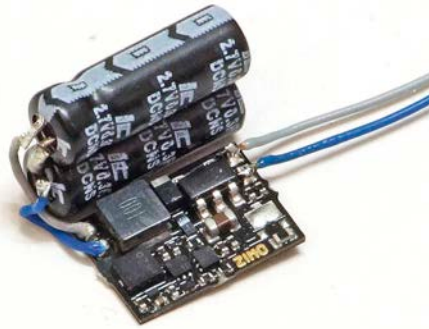
Alle Litzen und Drähte zum Decoder werden so gelegt, dass sie hinten, links vom Motor nach oben zum Decoder führen. Der Decoder wird mit einem Streifen Klebeband für die spätere Isolierung vorbereitet und mit Doppelklebeband auf dem Motor fixiert. Dabei liegt er rechts über den Kondensatoren.

Die Schallkapsel wird ein wenig flacher gefeilt, sodass Lautsprecher und Kapsel zusammen etwa 5 mm hoch sind. Die Kapsel wird mit gelförmigem Sekundenkleber luftdicht an den Lautsprecher geklebt. Der Lautsprecher erhält Kupferlackdrähte und wird isoliert. Er kommt links vom Motor und Decoder über die STACO-Platine. Es empfiehlt sich, die Kapsel zum Motor hin einzubauen, damit sich die Magnetfelder von Motor und Lautsprecher möglichst wenig gegenseitig stören.

Die Litzen und Drähte werden gekürzt, an den Decoder gelötet und der Decoder mit dem vorbereiteten Klebeband abgedeckt. Die Litzen müssen nicht ganz so flach verlegt werden als oben abgebildet. Zum Dach ist noch genug Luft. Wichtig ist dagegen, dass die Litzen und Drähte nicht vorne oder hinten über den Rand des Decoders überstehen. Diese stoßen sonst am Fenstereinsatz an. Im Zweifelsfall könnte zwar der Fenstereinsatz bearbeitet werden. Aber selbst dann wäre das sehr eng und eine müßige Arbeit.

Wiederaufsetzen des Gehäuses

Das Modell wird getestet. Führerhaus und Kessel müssen auf das Fahrgestell passen. Beim Kessel ist es mit den Drähten zum vorderen Spitzenlicht besonders knapp. Das Problem: Das



Die STACO-Platine wird vor dem Einbau mit zwei Pufferkondensatoren verbunden

komplette Fahrgestell und auch der Metallkessel sind mit der linken Schiene verbunden. Ein Kurzschluss zwischen Gehäuse und einem Draht würde sehr wahrscheinlich den Decoder zerstören. Das Aufsetzen des Kessels muss hakenfrei sein, und der Kupferlackdraht darf nicht beschädigt werden. Es empfiehlt sich, bereits beim Einbau der Beleuchtung mit einem Durchgangsprüfer einen Kurzschluss zwischen den dortigen Drähten und dem Gehäuse auszuschließen. Nötigenfalls können die feinen Kupferlackdrähte mit einem Tupfer Klarlack in der vorgesehenen Nut fixiert werden.

Programmierung und Sounddatei

Anschließend kommt das Modell aufs Gleis: Am sichersten für das Testen von Decoder und Verkabelung ist das Auslesen einer CV auf einem sonst stromlosen Programmiergleis. Wegen der großen Pufferung kann das Auslesen bei manchen Systemen allerdings problematisch sein. Als Soundprojekt gibt es leider keine BB II. Vielleicht wird es in Zukunft mal eins geben. Ein Original ist ja noch vorhanden. Bis dahin gibt es

in der Zimo-Sounddatabase zwei technisch halbwegs vergleichbare Schmalspur-Mallet-Loks zur Auswahl: die BEG 11sm und HSB 99.590. Die Projekte müssen aber noch jeweils an das Modell angepasst werden.

Die Funktionsausgänge für die dritten Spitzenlichter Aux1(FA1) und Aux2(FA2) müssen noch belegt werden. Das kann mit CV 33 bis 46 erfolgen. Mit CV 127 und CV 128 können die dritten Spitzenlichter richtungsabhängig gemacht werden.

Bevor man die Lok schließlich endgültig zusammenbaut, werden die Einbauten noch farblich getarnt, am einfachsten mit einem schwarzen Permanent-Fasermarker auf das Klebeband und andere bunte Teile malen. Effektiv ist eine Lage farblich passend lackiertes Stück eines groben Krepp-Klebebandes auf den Komponenten. Das sieht dann fast wie ein Vorhang aus.

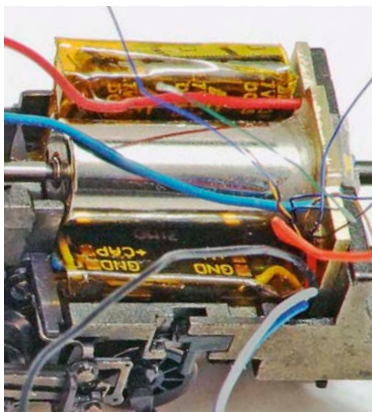
Genussvoll Schleichen mit Sound

Der Umbau ist für so ein kleines Modell ein gutes Stück Arbeit, jedoch bereits mit überschaubarem Werkzeugaufwand und handwerklichem Geschick machbar. Auch das Ergebnis überzeugt. Der Motor ist angenehm leise und gut zu regeln, die Stirnbeleuchtung ist korrekt getrennt. Der Lautsprecher hat dank Schallkapsel einen angenehmen Sound und die STACO-Pufferung überbrückt unauffällig und unabhängig von der Geschwindigkeit bis zu drei Sekunden Stromlosigkeit.

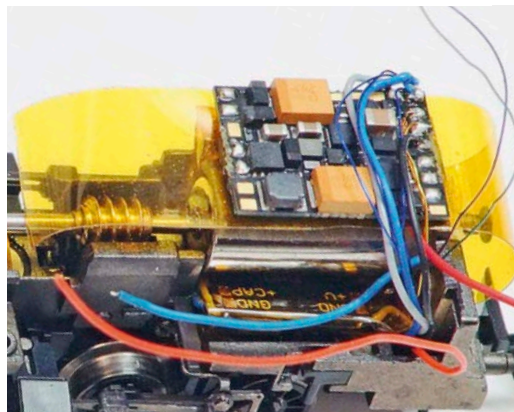
Die kleine Lok, welche ab Werk leider keine gute Stromabnahme hatte, schleicht nun unbeirrt schnaufend über Weichenstraßen und andere problematische Stellen. So macht das Spaß!

Andreas Schmid

Montage von Kondensatoren, Decoder und Lautsprecher



Die STACO-Platine mit Pufferkondensatoren wird mit Klebeband isoliert. Die Platine kommt unter den Motor (Bestückung nach unten) und das Kondensatoren-Pack daneben. Die Litzen und Drähte sind bereits in das linke hintere Eck geführt



Der Decoder kommt mit doppelseitigem Klebeband auf den Motor. Er liegt nach rechts versetzt zur Hälfte auf den Kondensatoren. Die Litzen und Drähte werden links hinten nach oben geführt und am Decoder angelötet. Unter dem Decoder ist bereits das Klebeband vorbereitet, welches nach dem Anlöten der Leitungen zur Isolierung auf den Decoder geklappt wird



Der fertige Einbau: Der Lautsprecher mit Schallkapsel befindet sich links vom Motor. Hinter dem Lautsprecher ist Platz für die Führung der Leitungen. Alle offenen Kontakte sind gut mit Klebeband isoliert

■ Der Zusammenbau eines Doppelhauses aus 3D-Druck-Teilen

Modern wohnen in Kleinserie

Gebäudebausätze bestehen heutzutage längst nicht mehr nur aus dem bekannten Kunststoffspritzguss, sondern oft auch aus gelaserten Karton- und Holzplatten oder wie hier aus massiven 3D-Druck FDM-Teilen. Wie man einen solchen Bausatz zusammenfügt und verfeinert, zeigt Horia Radulescu



Zeitgenössische Architektur nicht nur unter Palmen, solche Doppelhäuser findet man inzwischen in ganz Mitteleuropa und Skandinavien

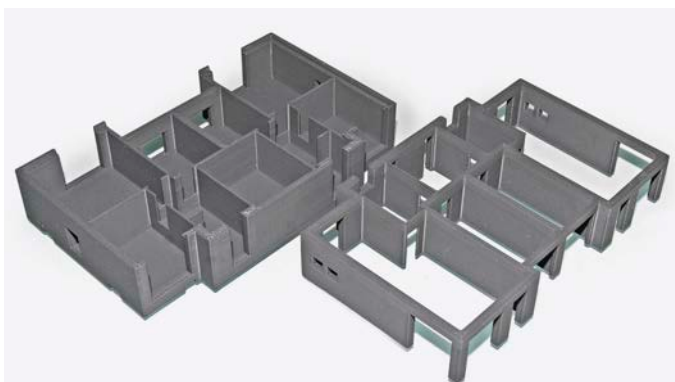
Wer eine moderne mitteleuropäische Siedlung entlang der Eisenbahn bauen will, dem stehen aktuell nicht sehr viele Optionen zur Auswahl. Das Angebot in Großserie aus Kunststoff-Spritzguss beschränkt sich auf wenige Bausätze von Fallert (die meisten aus der „WeberHaus“-Serie) sowie einige moderne Fertigmodelle von Kato oder Tomix im sogenannten „Internationalen Stil“ (dazu werden wir bei Gelegenheit eingehender berichten). Wer mehr Abwechslung sucht, muss auf (Internet-)Angebote von Kleinserienherstellern in Lasercut- oder 3D-Druck-Technik zurückgreifen. Im Sortiment von Objectica aus Italien (www.objectica.com) findet man

neben einer ganzen Reihe interessanter bahntechnischer Bauwerke wie alten und neuen Tunnelportalen und modernen Eisenbahnbrücken aus Beton auch ein als „moderne Villa“ bezeichnetes Doppelhaus mit zeitgenössischer Architektur (Art.-Nr. 1240, 32,90 €).

Nur wenige voreingefärbten Teile

Das kompakt wirkende Gebäude wird vom Hersteller als „leicht zu montierender Bausatz“ geliefert. In der Tat besteht dieser nur aus relativ wenigen in verschiedenen Farben in Filamentdruck-Technik erstellten Bauteilen. Für einen bisher nur mit Spritzguss-Bausätzen vertrauten Modellbauer sind die kompletten Mauerwerk-

Strukturen, die für jedes Geschoss aus einem dunkelgrau eingefärbten Teil bestehen, ungewöhnlich. Die mit passgenauen Rillen ausgestatteten Decken sind ebenfalls einteilig wie auch das Dach und die Dachterrasse mit Nebenraum. Die U-förmigen Balkone im Obergeschoß und die Treppen sind einzelne Bauteile aus weißem 3D-Filament-Druck. Neben einer Vielzahl an Fenstern und Türen sind auch eine passgenau gelaserte Acetat-Folie für die Balkongeländer, eine weitere Acetat-Folie zum Selbstzuschneiden für die Fensterscheiben und eine transluzente Zeichenpapier-Folie für die Fensterrollos sowie Gardinen beigegeben. Andere Details (wie etwa Regenrinnen und Wasserabläufe) liegen nicht

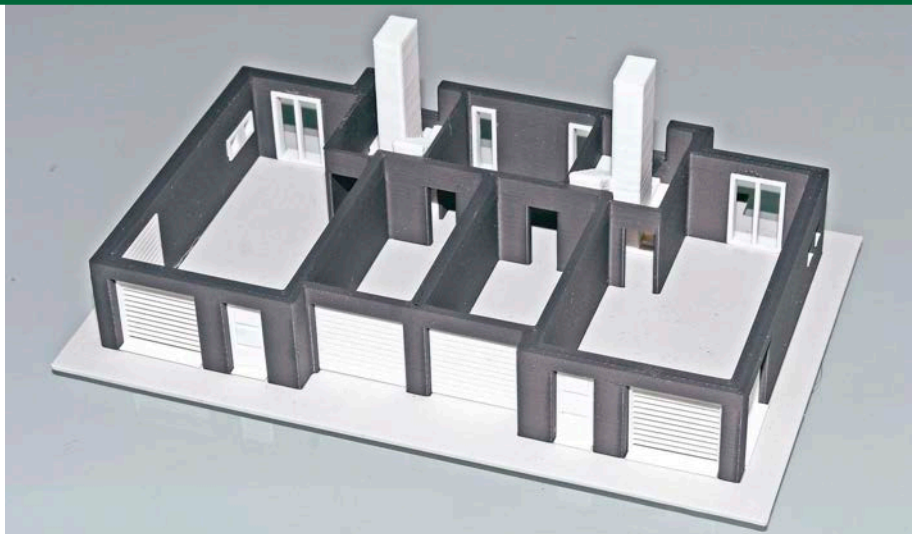


Eher ungewöhnlich, aber praktisch sind die einteiligen Mauerwerke der jeweiligen Geschosse



Auch aus Filament-Druck, aber feiner in der Gestaltung sind die ebenfalls einteiligen Fenster und Türen

Fotos: H. Radulescu



Das zusammengebaute Erdgeschoss mit eingesetzten Fenstern, Türen und Treppen

bei und werden bei so einem Haus, wo oft Regenwasser vom Dach an mehreren Stellen innerhalb des Gebäudes ohne sichtbare Rohre gesammelt wird, auch nicht unbedingt benötigt.

Bearbeitung und Zusammenbau

Da die Teile ziemlich passgenau sind, geht der Zusammenbau tatsächlich sehr schnell voran. Die vorherige Bearbeitung hängt von den Ansprüchen des Modellbauers ab. Bauteile aus 3D-Filamentdruck sind bei weitem nicht so fein als solche aus einem 3D-Drucker, der mit flüssigem Resin arbeitet. Beim hier gezeigten Doppelhaus wurden einige Bauteile wie die dunkelgrauen Mauerwerke und die Dachteile, die mit ihren Strukturen durchaus verschiedenen rauen Materialien beim Vorbild entsprechen können (z. B. Rauputz), unbehandelt belassen und nur die weißen Dachterrasse- und Balkone-Nachbildungen mehrmals mit Schleifpapier behandelt.

» Nach Bedarf kann man die Wandflächen noch mit Schleifpapier mehr oder weniger glätten

Dabei wurde trockenes Schleifpapier mit relativ grober Körnung (60, danach 240, teilweise für kleinere, schwer zugängliche Stellen als „Schleifleisten“ an Holzstäbchen verklebt) in kreisartigen Bewegungen verwendet. Das Ergebnis sind relativ glatte Flächen, die trotzdem eine kleine raue Oberfläche wie etwa bei Sichtbeton besitzen. Eine Behandlung mit Farbe fand nicht statt.

Die Fenster und Türen lassen sich einfach in die vorgesehenen Maueröffnungen einsetzen. Für die Befestigung der 3D-Druck-Teile wurde gelartiger Sekundenkleber benutzt. Wichtig ist, dass dieser keine weißen Dampfschlieren hinterlässt (z. B. Uhu-Sekundenkleber Gel).

Innenbeleuchtung

Durch die Einteilung der aus nur einem Stück bestehenden Stockwerke und die ab Werk vor-

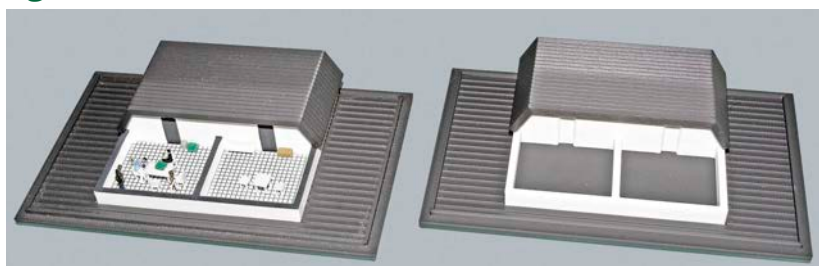
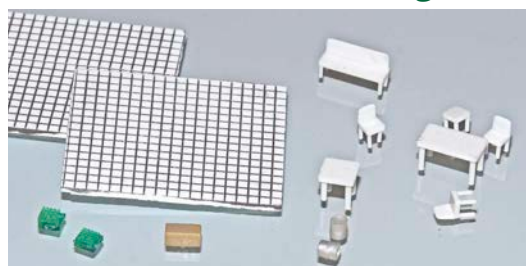


Beim Obergeschoss muss man auch die vier Balkone ankleben

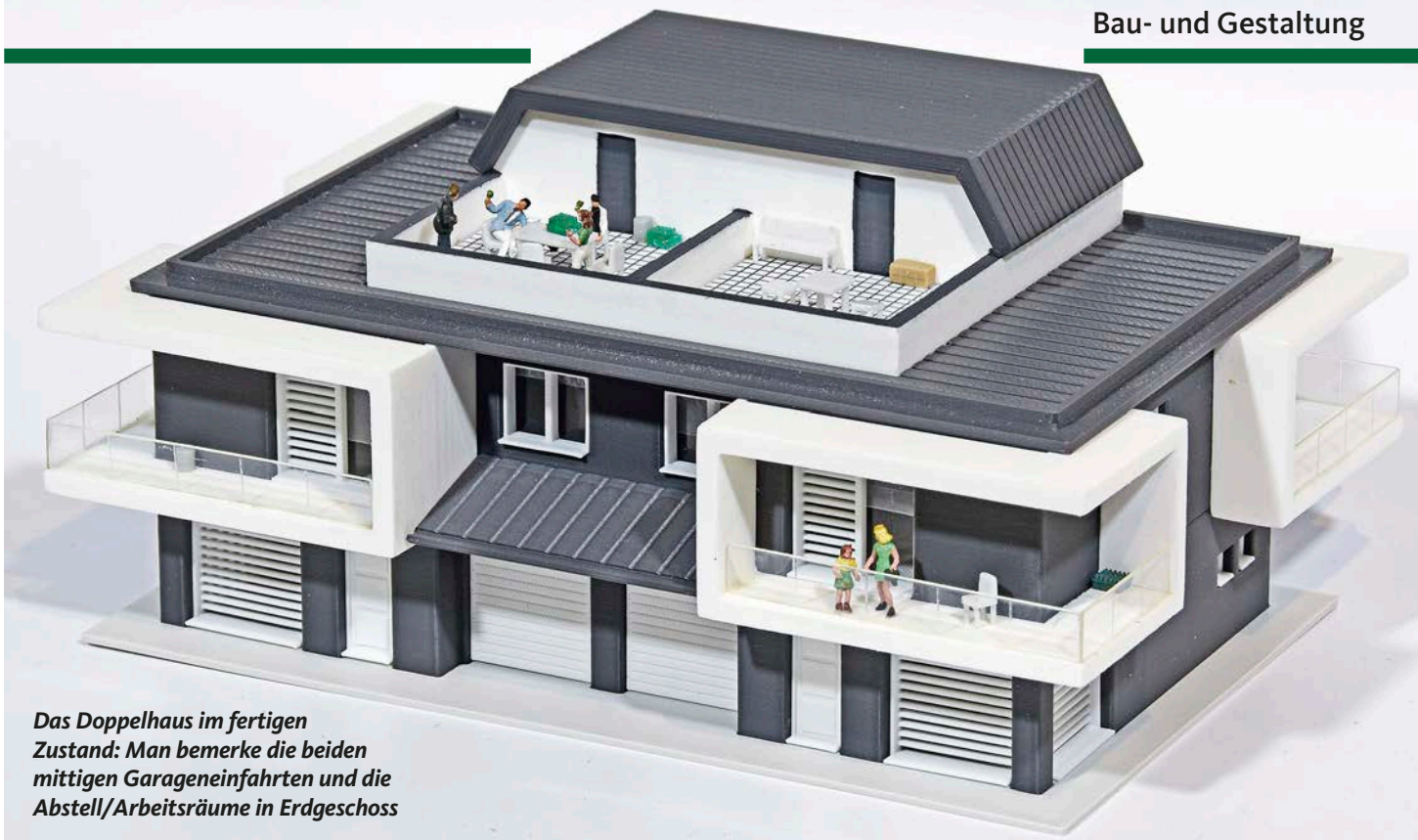


Hier braucht man keine Glühlampen mehr. Dank heutiger LED-Technik lassen sich die Räume individuell beleuchten. Die grauen Wände sind lichtdicht

Zusätzliche Dachterrassengestaltung



Die Dachterrasse ist ab Werk etwas schlicht in der Gestaltung. Hier sind zurecht geschnittene und farblich behandelte Fliesenplatten von Evergreen eingelegt. Die verschiedenen Ausschmückungsteile stammen aus den Sortimenten von Preiser und Kibri



Das Doppelhaus im fertigen Zustand: Man bemerke die beiden mittigen Garageneinfahrten und die Abstell/Arbeitsräume in Erdgeschoss

gesehenen Löcher in den Böden wird eine individuelle Beleuchtung der Einzelzimmer sehr einfach. Es wurden kleine, selbstklebende LED-Platinen mit angelöteten Widerständen, die es so mittlerweile von verschiedenen Herstellern gibt, verwendet. Die dunkelgraue Farbe der Mauer ist lichtdicht und benötigt keine weitere Bearbeitung. Auch die hellgrauen Decken lassen bei einer vorbildgemäßen, dezenten Beleuchtung keine Licht in andere Räume durchschimmern. Mit SMD-LED in passenden Löchern in den Außenmauern können auch die Balkone

beleuchtet werden. Stichwort „dezent“: Ein Haus ist in der Regel keine Feuerwehr-Einsatzstelle. Kleine Vorwiderstände wirken hier für ein realistisches Bild auch bei Nacht Wunder.

Weitere Details

Etwas knifflig ist das Anbringen der Acetat-Geländer der Balkone. Sie wurden auf 90 Grad passend nach hinten geknickt und dann einfach mit sehr wenig Weißleim an den Kanten an den jeweiligen Balkon geklebt. Man kann den Bausatz dann noch in Eigenregie weiter detaillieren. Das

hier vorgestellte Haus bekam lediglich ein Paar Objekte auf den Balkonen (Möbelstücke von Kibri, Details von Preiser) und Bewohner aus dem Preiser-Sortiment. Wichtig bei einem Modell, das oft auch schräg von oben angeschaut wird, ist die Gestaltung der Terrasse auf dem Dachgeschoss. Hier wurde eine Fliesenstruktur aus dünnen Evergreen-Platten zurechtgeschnitten und angepasst. Die kleinen Bierfässer, Bierkisten und die Gesellschaft für die „Dachgartenparty“ kommen wiederum von Preiser.

Horia Radulescu



Auch von der Hinterseite macht das Haus eine gute Figur



Foto: Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

Touropa, fast wie im Modell: die E 41 008 mit einem Turnuszug in Klais an der Mittenwaldbahn 1957. Der 3. und 5. Wagen sind DB Liegewagen mit schwarzen Schürzen

■ Ferienverkehrzüge aus Deutschland und Mitteleuropa in Modell

Mit der Bahn in den Urlaub

Ob mit Langlauf-Schnellzügen im Regel-Fernverkehr, Turnuszügen nach Sonderfahrplan oder sogenannten „Gastarbeiterzügen“, die Bahn bot seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs viele Möglichkeiten, zur Urlaubszeit in die Ferien oder ferne Heimat zu reisen. Einige davon stellt Horia Radulescu vor

Mit den Zug in den Urlaub zu fahren, war in den 1950er- und 1960er Jahren für viele deutsche Familien ein Zeichen der Normalität. Mit der Zunahme des Individualverkehrs schien später die Zeit der Ferienzüge zumindest in Mitteleuropa vorbei. Dennoch haben sich diese mehrmals gewan-

delt und zum Teil bis heute überleben können, und dies in einer Touristiklandschaft, die durch fast überall in Europa gut ausgebaute Fernstraßennetze mit Fernreisebuslinien und vor allem „Billigfliegern“ geprägt ist. Die Beförderung von Reisenden zu Urlaubszeiten auf Schiene hat viele Facetten. Die Ferienzüge-Welt ist so

bunt, komplex und unterschiedlich von Land zu Land, dass es nahezu unmöglich ist, diese in einem einzigen Artikel auch nur ansatzweise zu behandeln. Daher beschränken wir uns auf mitteleuropäische Verbindungen mit Schwerpunkt Deutschland, Österreich und Schweiz ab der Wiederaufnahme des Ferienverkehrs Ende der 1940er-Jahre und bis zu den großen Veränderungen der 1990er-Jahre. Die jüngere Zeit soll später einmal betrachtet werden.

Ferienzüge der Nachkriegszeit

In Deutschland ist das Konzept der Ferienzüge eng mit Carl Degener verbunden. Er gründete

Einfahrt der SBB Be 4/6 12327 in Luzern HB mit einem aus Eilzugwagen bestehenden „Touropa-Express“ 1953. Unten die entsprechende Nachbildung mit Lok von Roco und Wagen von Fleischmann



Foto: Norbert Steinweis/Eisenbahnstiftung



1931 in Berlin die „Deutsche Reisespar GmbH“ und eröffnete ein Jahr später ein Reisebüro für „billige Volksreisen für den kleinen Mann“. Die Idee wurde skeptisch betrachtet, aber funktionierte. Mit Sonderzügen der Reichsbahn fuhren die ersten Urlauber ins österreichische Golling im Salzburger Land. Das Bild änderte sich aber nach 1933. Mit der durch das NS-Regime gegründeten Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (KdF) und deren „Fahrten ins Blaue“ für Mitglieder konnte Degener nicht konkurrieren.

Erst einige Jahre nach dem Krieg konnte Degener sein Projekt fortführen. Im Oktober 1948 gründete er zusammen mit Vertretern der Hapag-Lloyd, des Amtlichen Bayerischen Reisebüros und des Deutschen Reisebüros die „Arbeitsgemeinschaft DER-Gesellschaftsreisen“. Schon im Dezember 1948 ging es los mit den ersten „DER-Ferienexpress“-Sonderzügen aus Hamburg und Dortmund nach Bayern. Die Reichsbahn (die Umbenennung auf Bundesbahn stand noch bevor) stellte die aus aufgearbeiteten Eilzugwagen bestehenden Züge zur Verfügung.

Die Sonderzüge ab Dortmund und Hamburg gebildet aus jeweils zehn Wagen der 3. Klasse, fuhren auch in den nächsten Jahren in Richtung Bayern oder Schwarzwald. Am 1. November 1951 wurde aus den DER-Gesellschaftsreisen die Touropa, weiterhin unter der Führung von Degener. Zu diesem Zeitpunkt wurden schon Ziele in Österreich, der Schweiz und Italien angeboten sowie ab 1953 auch nach Jugoslawien und Spanien. Ab 1953 wurde für die Reisebüro-Sonderzüge der Begriff „Turnusverkehr“ verwendet in Abgrenzung zum nur fallweise verkehrenden Einzelsonderzug.

Geburt des Liegewagens

Die Überlegungen über eine Komfortsteigerung der im Ferienverkehr eingesetzten Sonderzüge führten letztendlich 1953 zur „Geburt“ des deutschen Liegewagens in der bis heute bekannten Form. Es wurden zuerst zwei Eilzugwagen versuchsweise mit Hängematten versehen, aber dieses Provisorium konnte auf Dauer nicht befriedigen. Die Lösung war, ein herkömmliches sechser Schnellzugwagenabteil der neuen Bau-

Ferienverkehrswagen der ersten Stunde Im Eilzugwagen unterwegs



Foto: Norbert Steinweis/Eisenbahnstiftung

Der C4üpw 74412 Hmb hier aufgenommen in Luzern HB 1953 trägt schon einen silbernen Seitenstreifen und dünnen Touropa-Schriftzug wie die späteren m-Liegewagen

Die junge DB setzte für den DER Ferienexpress sowie dessen Nachfolger Touropa-Express aufgearbeitete Eilzugwagen der DRG-Einheitsbauart der Gruppen 30 (in genieteter Bauform) sowie 36 (geschweißt) ein. Diese erhielten gepolsterte Sitze (daher das Nebengattungszeichen „w“ für „weich“) mit weißen Kopfstützen-

bezügen und Gardinen an den Fenstern. Ein Rätsel bildet eine später aufgearbeitete Wagenserie (siehe Foto oben), die statt gelber Zierlinien und Aufschriften solche in Silber und Lettern analog der Neubauwagen bekam. Ob die Kastenfarbe noch Flaschengrün oder schon Kobaltblau war, ist bis heute nicht eindeutig geklärt.



Genieteter Eilzugwagen Gruppe 30 C4üpw von Minitrix in „DER Ferienexpress“-Farben, darunter ein geschweißter C4üpw der Gruppe 36 (beschriftet als C4ywe) von Fleischmann

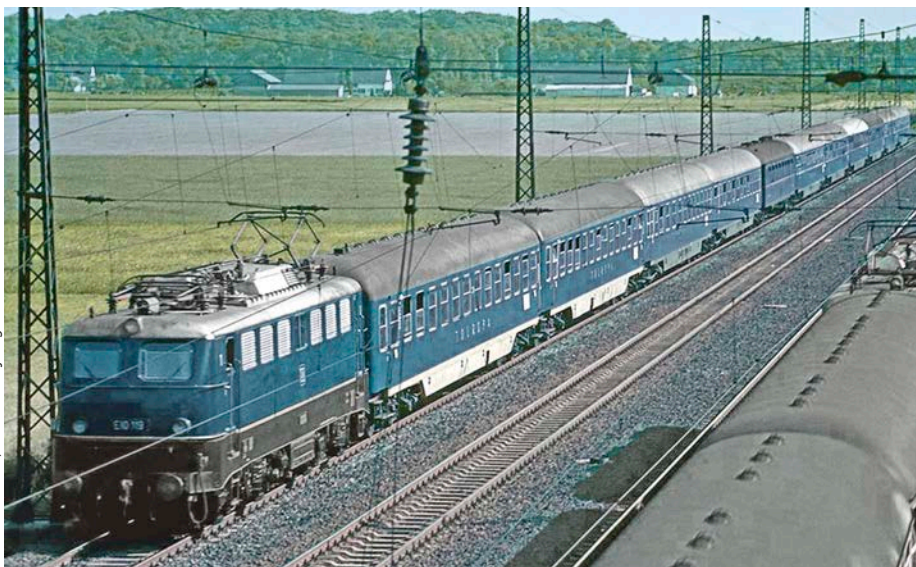


Fotos (3): G. Selbmann

„Touropa Ferienexpress“-Wagen der Gruppen 36 (Fleischmann) und 30 (vorne, Minitrix)



Foto: Will R. Reed/Eisenbahnstiftung



Fast komplett aus Touropa-Neubauwagen besteht dieser von der E 10 119 gezogene Ferienzug aufgenommen 1963 bei Angermund. Der CIWL-Speisewagen ist ein umgebauter Pullman-Wagen Typ Flèche d'Or

art statt mit Einzelsitzen mit gepolsterten Sitzbänken auszustatten, die man über Nacht in übereinander angeordnete Liegen quer zur Fahrtrichtung umwandeln konnte.

Die ersten acht Wagen der neuen Gattung CL4ümg-53, nach der Klassenreform 1956 UIC-gemäß als Bc4ümg-53 umbenannt (mit „c“ für „Couchette“) und nach 1968 als Bc(ü)m 251 umgezeichnet, wurden noch 1953 fertiggestellt und auf der Verkehrsausstellung in München der Öffentlichkeit gezeigt. Die neuartigen Wagen teilten denselben 26.400 mm langen Kasten mit 12 Abteilen wie der gleichzeitig gebaute Schnellzugwagen 3. Klasse C4ümg-54. Bemerkenswerte Unterschiede gab es bei den Dachlüftern (beim Liegewarten mittig am Dach, beim Sitzwagen außermittig über den Abteilen angeordnet) und bei den Toilettenfenstern (bei den Liegewarten 1.000 mm breit wie die anderen Seitenfenster, bei den Sitzwagen nur 800 mm breit). Markant waren die grau lackierten Langträger und nur bei den Liegewarten vorhandenen Schürzen. Die Laufwerke waren wie bei sämtlichen Schnellzugwagen solche der neuen Bauart Minden-Deutz MD-33 klotzgebremst.

Fotos (2/2): H. Radulescu



Touropa Bc4ümg-53 im klassischen blau/grauen Farbleid, aber schon als Epoche IV Bcüm 251 von Roco (Auflage 1997). 2001 gab es den B4ümg-53 von Roco auch in einer Epoche III-Version ohne erhabene Lettern, dafür mit „Scharnow Reisen“-Beschilderung links



Fotos (2/2): G. Sellmann



Ein Bc4ümg-53 als Minitrix-Kompromiss aus Teilen des Bm 232 und WLABmh 174

Ein Jahr später ließ die DB die Gattung CL4ümg-54 (Bc4ümg-54) für den eigenen Fuhrpark bauen. In Gegensatz zu dem für die Touropa gebauten Vorgänger waren bei diesem sonst fast baugleichen blauen DB-Wagen die Langträger und Seitenschürzen schwarz lackiert. Die späteren Bauserien wurden ohne Schürzen ausgeliefert. Im Gegensatz zum Touropa-Bc wurde nur eine Warmwasserheizung (ohne Ölfeuerung) eingebaut. Nach 1968 wurden die Wagen als Bc(ü)m 241 bezeichnet. Bei einigen entfernte man bei Revisionen in den 1970er-Jahren die oberen Liegen und setzte sie weiterhin als normale Schnellzugwagen der 2. Klasse der neuen Gattung B(ü)m 239 ein.

1960 wurden einige Wagen beider Gattungen umgebaut, indem auf einer Wagenhälfte statt sechs Einzelabteilen nunmehr vier breitere, teil-

Foto: Ulrich Budde/em



Eine ähnliche Zugbildung wie in Angermund im Bild oben im Jahr 1956 bei Elze (Han) gezogen von der 01 222. Unten die entsprechende Nachbildung mit Fleischmann-Lok, Roco-Liegewarten und Rivarossi-WR



Länderbahn-Dampflokomotiven



Foto: Helmut Röth/Eisenbahnstiftung

Die GtL 4/4 6 der Tegernseebahn befördert 1954 zusammen mit einer Schwesterlok am Zugschluss einen Touropa-Sonderzug aus Gmund

Foto: Robin Fell/Eisenbahnstiftung



Die Lindauer 38 3331 zieht eine Scharnow-Wagengruppe (Bc4üm-g-53/60, Bc4üm-g-53) bei Röthenbach im Juni 1962

Die 75 435 (bad VI c) rangiert im Juni 1963 zwei Touropa-Kurswagen im Bahnhof von Titisee an der Höllentalbahn



Foto: Kurt Reimelt/Eisenbahnstiftung

bare Vorzugsabteile und ein Halbabteil entstanden. Äußerlich waren diese Umbauwagen der neuen Gattungen Bc4üm-g-53/60 und -54/60, später Bc(ü)m 252 und 242 an den aneinander platzierten schmalen Doppelfenstern (je 2 x 800 mm Breite) der Vorzugsabteile erkenntlich.

Eine zweite Generation

Die weitere Entwicklung der DB m-Wagen zum UIC-genormten Typ X Anfang der 1960er-Jahre brachte auch eine neue Liegewagenbauart mit sich. Die neue Gattung Bc4üm-62, später Bc(ü)m 243, äußerlich an ihren Drehfaltaüren zu erkennen, bekam nur noch elf statt zwölf Abteile, zehn davon in herkömmlicher Weise mit Liegen ausgestattet und einem als Begleiter-/Pagenabteil. Die Wagen waren je nach Bauserie klotz-



Foto: Manfred van Kampen/Eisenbahnstiftung

Die 18 619 verlässt in Mai 1963 Lindau mit dem D 95. Hinter ihr laufen ein Bc4üm-g-53 und Bc4üm-g-54 von Scharnow in Laubgrün, die so zum DB-Flaschengrün stark kontrastieren

DB Bcüm 241 ohne Schürze in Grün von Roco (1997) und Blau von Fleischmann (2014)



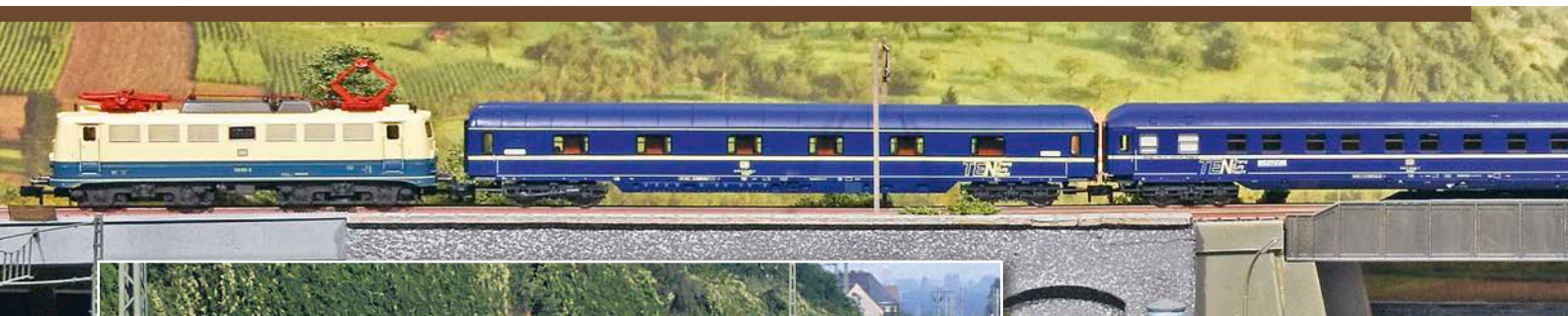


Foto: Rolf Wiemann/Slg. H. Radulescu



Ein „Einzelfall“ bei der DB war der D 1914/15 „Luna“ Münster – München, der sogar einen eigenen Clubwagen (ex Rheingold) bekam, hier aufgenommen 1991 in Dortmund-Dorstfeld, oben die Nachbildung mit Modellen von Fleischmann und Minitrix sowie einem selbst umbeschrifteten Clubwagen

oder scheibengebremst und ab Werk teilweise chromoxidgrün, teilweise kobaltblau lackiert.

Eine weitere Bauart mit einer Länge über Puffer von 27.500 mm analog zu den Neubauspeisewagen entstand 1967 mit dem kobaltblauen Bct(ü)m 256. Diese Wagen hatten ein Begleiterabteil, sieben normale Sechser-Abteile und drei breitere Vorzugsabteile mit Doppelfenster auf der Abteilseite in der Wagenmitte.

Ab 1980 ließ die DB einen Teil der Bcm 243 und alle Bctm 256 mit einer zentralen Belüftungsanlage sowie neuen Inneneinrichtungen umbauen. Die neuen Wagen, allesamt ozeanblau/elfenbein lackiert, sind an den fehlenden Einzellüftern auf dem Dach (dafür je ein Lüftungsgitter per Seite) zu erkennen und wurden als Gattungen Bcmh 246 respektive Bctmh 257 eingereiht. Auch ältere, nicht umgebaute Bcm 241 und 243 bekamen nach und nach in den späten 1970er- bis/80er-Jahren diesen zweifarbigen Anstrich.



Lebenslauf eines Modells: oben der Vorzugsabteil-Liegewagen Bctüm 256 von Fleischmann in seiner Ursprungsversion aus 1973 (nachträglich tiefergelegt) und unten modernisiert als Bctmh 257 mit feinen Anschriften als Bestandteil des „Luna“-Sets von 2015



Foto: HDK/Rolf Wiemann/Slg. H. Radulescu

Ein fast neuer Bctüm 256 mit seinen mittigen Vorzugsabteilen in voller Fahrt bei Essen 1969



Foto: Rolf Wiemann/Slg. H. Radulescu

Der Bcm 242 51 80 53-40 010-8, aufgenommen 1985 in Bochum, entstand 1960 durch Umbau aus einem Bc4ümg-54 mit normalen Abteilen

Touropa, Scharnow, Hummel...

Mitte der 1950er-Jahre fand mit dem „Wirtschaftswunder“ auch in der Tourismusbranche ein regelrechter Boom statt. Die Touropa baute ihr Netz ständig aus. Der blaue „Touropa-Fern-Express“ fuhr je nach Wochentag woanders: Im Sommer 1957 waren es am Montag bis Mittwoch Ziele in den Schwarzwald, am Bodensee und in Richtung Schweiz/Italien, am Donnerstag und Freitag ins bayerische Oberland sowie über Kufstein nach Italien. Am Wochenende fuhr man nach Österreich. Dazu kamen auch andere Gesellschaften, die Bahnpauschalreisen anboten, so Scharnow-Reisen mit Sitz in Hannover sowie Hummel-Reisen, die mit der Alpen-See-Express Reisegemeinschaft kooperierten. Ab 1957 fuhr

Produktionsmuster der WR4tüm-51/64 und DB/Scharnow Bc4ümg-53/60 von Hobbytrain



Foto: Hobbytrain

<https://worldmags.net>



Speisewagen für Ferienzüge WR-Sonderbauarten

Turnuszüge hatten lange Laufwege über teilweise mehrere Tage. Daher war eine Verpflegung der Reisenden im Zug sehr wichtig. Weil bei der DSG lange Zeit ein Speisewagenmangel bestand, wurden dazu in den ersten Jahren (und für innerdeutsche Kurse zum Beispiel in Richtung Schwarzwald oder Bayern) teilweise Halbspeisewagen in Eilzugwagen-Bauart verwendet (Fleischmann, Roco). Auch musste die Touropa bis in die 1960er-Jahre für Auslandskurse, wo die DSG keine Rechte besaß, Speisewagen verschiedener Bauarten von der CIWL mieten. Speziell für den Turnusverkehr entwickelte Speisewagen gab es erst in den 1960er-Jahren. 1964 wurden zuerst drei BR4ym-Halbspeisewagen zu WRt4üm-51/64 (später WRtm 133) umgebaut, indem man den 2. Klasse-Großraum durch einen großen Vorratsraum ersetzte. Ein Jahr später folgten die 18 Neubau-WRt4üm-64 (WRtm 134) mit einer Länge von 27.500 mm, die bis in die 1990er-Jahre eingesetzt wurden. Die WRt4üm-51/64 und WRt4üm-64 sind von Hobbytrain angekündigt, letzteren gibt es schon in Ozeanblau/Elfenbein von Minitrix.



Fotos (2): G. Selbmann

Mangels vollwertiger Speisewagen setzte die DSG in Turnuszügen auch Halbspeisewagen in Eilzugwagen-Bauart ein (hier Modell von Fleischmann)

TEE-farbener WRtmh 134 als Alpen-See-Express Clubwagen in einem TUI-Ferienexpress 1987 in Frankfurt/Main Hbf



Foto: Rolf Wiemann/Slg.-H. Radulescu

Roter WRtmh 134 zwischen DB/TEN-Schlaf- und Liegewagen, in Bonn-Mehlem 1980



ren Scharnow und Hummel gemeinsam den „Scharnow-Hummel-Express“. Die DB selbst hatte 1955 den Regelverkehr mit Liegewagen mit eigenem Logo aufgenommen. Anders als bei Schlafwagen, gab es zu diesem Zeitpunkt keine privaten Liegewagen. Auch die blau/grauen von Touropa oder hellgrün/grauen von Scharnow befanden sich im DB-Eigentum. Der Höhepunkt im Turnusverkehr wurde 1962/63 erreicht. Danach wurde die Auslastung der Züge von Jahr zu Jahr geringer. Erst mit neuen Konzepten in den 1970er-Jahren konnte dieser negative Trend zumindest vorübergehend gestoppt werden.



Oben Bc4üm-62 nach UIC-X von Minitrix im Ursprungszustand der Epoche IIIb und unten Bcm 241 von Roco im letzten DB-Betriebszustand in Ozeanblau/Elfenbein (Auflage 2007)



Bcm 243 von Minitrix (hinten) und Fleischmann vorne (aus dem „Luna“-Set)



<https://worldmags.net>



Kurzer TUI-Ferienexpress D 13206 aus 1986 mit einer 218 von Fleischmann (statt im Vorbild 215) und drei Bcvmh von L.S.Models



Zwei DB Bctmh 257 laufen in einem TUI-Ferienexpress mit hinter der 110 456-1, hier 1988 in Koblenz

Foto: Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung



Foto: Willi Hager/Eisenbahnstiftung

Die DB 110 363-9 mit einem zwölfteiligen TUI-Ferienexpress bei Salzderhelden im Mai 1980

Liegewagen in Modell

Schon in den Frühzeit der N-Spur gab es mehr oder weniger gelungene Versuche an Touropa-Liegewagen. 1963 bis 1971 gab es einen extrem verkürzten Touropa-Liegewagen im Arnold-Sortiment, der mit viel Wohlwollen als Bc4üm-g-53 identifiziert werden könnte. Ersetzt wurde er 1971-75 durch einen genauso großen Kompromiss, und zwar einen vermeintlichen Bctüm 256 als neunfenstrigem Schnellzugwagen mit Steildach. Besser getroffen war der ab 1965 von Minitrix produzierte, ebenfalls verkürzte Umbau-Bc4üm-g-53/60 mit Vorzugsabteilen, die sich bis 1981 im Programm hielt.

Für einen maßstäblichen 26.400 mm langen Liegewagen musste man bis 1995 warten. Roco produzierte den Bc4üm-g-53 mit Seitenschürzen als auch den fast baugleichen, schürzenlosen Bc4üm-g-54 in vielen Versionen vom klassischen



Foto: Willi Hager/Eisenbahnstiftung

Kurioser Zuglauf: Der von der Re 4/4 II 11242 geführte Schnellzug Biel – Delemont führte im Dezember 1989 eine sechsteilige TUI-Kurswagengruppe aus Brig inklusive Clubwagen mit. Nach Richtungswechsel wird der Zug nach Basel SBB fahren. Unten die Nachbildung mit Hobbytrain-Lok und Hobbytrain/L.S.Models-TUI-Wagen





Foto: Joachim Stender

**Farbvarianten der Bcvmh 05-70/05-90
mit braunem Dach sowie ohne TUI-Logo**

**TUI Bcvmh 61 80 05-70 118-9
ohne Logo in Juli 1991 in Essen**



blauen oder grünen DB-Wagen der Epochen III und IV bis zu Varianten in Ozeanblau/Elfenbein. Ferner entstanden Liegewagen des amerikanischen USATC und für die Rollende Landstraße. Bei den Einstiegstüren wurden zwei verschiedene Bauformen umgesetzt mit großen Fenstermetallrahmen im Ursprungszustand und mit kleineren Gummirahmen, wobei nicht bei allen Modellen konsequent die richtige Form verwendet wurde. Die gelungenen Roco-Formen findet man nun im Sortiment von Fleischmann.

2005 gab es als Einmalaufgabe auch einen Touropa-Bc4ümg-53 von Minitrix im Dreier-Set zusammen mit einem passend eingefärbten Wiking-Reisebus. Allerdings handelt es sich um ein Kompromissmodell zusammengestellt aus dem Kasten eines Bm 232 mit schmalen Toilettenfenstern und den Schürzen des WLABmh 174.

Neue Modelle mit Vorzugsabteilen

Leider wurde bei Roco/Fleischmann eine Kastenvariante mit Vorzugsabteilen nie realisiert. Erst vor wenigen Jahren griff Hobbytrain das Thema komplett neu auf und kündigte die komplette Liegewagen-Familie der m-Wagen an mit Bc4ümg-53, Bc4ümg-54, Vorzugsabteilwagen Bc4ümg-53/60 und -54/60 sogar dem Speisewagen WRt4üm-51/64. Es sind je ein kompletter blauer Touropa- und hellgrüner Scharnow-Zug mit jeweils sieben teils unterschiedlichen Liegewagen und einem WR in vier Vierersets im Angebot. Diese befinden sich laut Hersteller aktuell in der Auslieferung. Die Produktionsmuster



TUI-Ferienexpress-Wagen in Standardausführungen von L.S.Models, oben Bcvmh 05-70/05-90, unten WGTmh 09-70/09-90



lassen sehr maßstäbliche, detaillierte und proportionsmäßig mit den Roco/Fleischmann-Pendants gut passende Modelle erwarten.

Modelle der UIC-X-Wagenfamilie

Ab 1974 produzierte Minitrix einen Bcüm 243 in maßstäblicher Länge, damals noch ohne eingesezte Fenster. Der Wagen in Pop-Farben wurde

1977 durch eine ozeanblaue/elfenbeinfarbene Lackierung abgelöst. 1990 wurden die Modelle grundlegend überarbeitet, nun mit eingesetzten Fenstern und normgerechten Kurzkuppelungskulissen und in verschiedenen Serien bis heute angeboten, auch als ex-Bcm 246 der NS (Alpen-Express) mit richtig abgeändertem Dach oder als Bcm 50-30 der rumänischen CFR.



LSM-TUI-Wagen mit mehrfarbigen Einrichtungen und teils transparenten Trennwänden





Die SNCF CC 6505 zieht Mitte der 1990er-Jahre einen langen Autoreisezug mit NS-Wagenmaterial und SBB-Mietpackwagen in Fenouillet Saint-Alban nördlich von Toulouse. Oben die Nachbildung mit Modellen von Minitrix, Fleischmann, LSM und Arnold (teilw. länderspezifische Sonderserien)

Der Bcm 243 von Fleischmann entstand „durch Zufall“ 1975 als falscher Bm 234 mit richtiger Länge, aber einem Abteil zu wenig. Für einen richtig beschrifteten Liegewagen mit Kurzkuppung musste man bis 1987 (als Rola-Bcm) und sogar 2015 (als ozeanblauer/elfenbeinfarbener Bcm 243) warten. Es war nicht der erste Fleischmann-Liegewagen: Schon 1973 wurde ein (fast) maßstäblich langer Bctüm 256 mit mittigen Vorzugsabteilen angeboten. Er bekam 1989 eine Kurzkuppung und wurde 2000 in korrekter DB AutoZug Version als Bcmh 244 sowie in einem „Luna“-Set 2015 als Bctmh 257 produziert.

Der TUI-Ferienexpress

Die TUI (Touristik Union International) entstand am 1. Dezember 1968 unter der Beteiligung von Touropa, Scharnow, Hummel und Dr.-Tigges. Um die inzwischen unattraktiv gewordenen Bahnreisen neu zu beleben, entwickelte die TUI ein neues Konzept mit Pauschalreisen inklusive Anreise zum Urlaubsort aus einer Hand und ließ eigene neuartige Reisezugwagen bauen. Beim 1978 in Betrieb genommenen sogenannten TUI-Ferienexpress handelte es sich um nach eigenen Plänen gebaute Liegewagen Bcvmh in Anlehnung an UIC-Typ Z1, ergänzt durch einen „TUI-Treff“ genannten Clubwagen WGTmh.

Die Wagen hatten einen auffälligen Anstrich in Beige, Karminrot, Pastellorange und Nussbraun und waren voll klimatisiert. Es entstanden 1978-80 insgesamt 30 Liegewagen und 3 Treff-Wagen für drei komplette Züge (zwei für 160 und einen

Der kurze D 1385 Zürich-Alstetten – Napoli Campo Fiori im August 1996 bei Aarau. Unten die passende Nachbildung mit Lok von Hobbytrain, Wagen von Roco und JSM



Foto: Andrew Walker/Sig. Peter Huerzeler



Foto: Rolf Wiemann/Sig. H. Radulescu

Der aus zwei WLABmh 174, drei Bcmh 246 und zwei DDm 915 (hintere in Fernblau) bestehende Autoreisezug Westerland – Kornwestheim mit der 110 291-2, 1995 in Bruchsal



Foto: Werner Ballon/Sig. Ludwig Keller/Peter Huerzeler





Modelle für niederländische Ferienzüge

*ex-TUI Bcvmh
der ns sind in
CNL-Farben
(L.S.Models)*



*Arnold WLAB
Typ MU und
Minitrix Bcvmh
246 gab es in
den NS-Nacht-
zugfarben*



für 200 km/h). Sie wurden in Flügelzügen von und nach Hamburg und Dortmund eingesetzt, von wo sie wöchentlich die wichtigsten Urlaubsgebiete mit Direktverbindungen bedienten. Innerdeutsche Ziele wurden mit zwei Tag-/Nachtfahrten bedient, ausländische konnte man mit weiteren zwei Umläufen pro Woche erreichen. Man fuhr in der Sommersaison nach Österreich, Italien, Jugoslawien und Südfrankreich, im Winter nach österreichischen, italienischen und

Schweizer Urlaubsgebieten. Das Ende des TUI-Ferienexpress kam 1993. 29 Liegewagen wurden von der NS gekauft und im neuen stahlblauen Farbleid bis 2002 eingesetzt. Einige davon gelangten zeitweilig zum CityNightLine. 2003 wurden alle Bcvmh von EETC übernommen.

TUI-Ferienexpress-Wagenmodelle

Für Modelle der TUI-Wagen musste man bis 2008 warten. Nach den sehr gelungenen HO-

Nachbildungen nahm sich L.S.Models dem Thema als erstes Projekt nach deutschem Vorbild auch in N an, und das Ergebnis sind Wagen, die (fast) keine Wünsche offen lassen. Sowohl die Details als auch die Lauf- und Kuppeleigenschaften der exakt maßstäblichen Modelle sind einwandfrei. Es wurden sämtliche TUI-Farbvarianten mit alten und neueren Logos sowie elfenbeinfarbenen und braunen Dächern in mehreren Sets sowohl unter der Marke LSM als



Belgisches Rollmaterial für Ferienzüge: Railtour/TEN WLAB MU von Arnold/DM-Toys und 2 Varianten der SNCB/Railtour Bc 15 von LSM



Schweizer Nachzug-Wagen: 2 Farbvarianten der UIC-X Bcm RIC und WLABmh ex-DB mit korrektem Kasten von JSM (Jürg Schertenleib)





DB 601 in Doppeltraktion als Alpen-See-Express 1986 bei der Durchfahrt in St. Georgen an der Schwarzwaldbahn



Fotos: G. Selbmann, oben Sgl. H. Radulescu

Fotos (3): G. Selbmann



Fleischmann legte den DB 601 auch als kurze Garnitur des Alpen-See-Express auf

Dk 9315 Düsseldorf – Lubljana von der Tauernbahn mit der DB 110 319-1, zwei TEN WLAB UH, zwei DB Bcm 243 und etlichen DB Laegrss 545 im Juli 1984

Foto: Rolf Wiemann, Sgl. H. Radulescu



auch als Sonderanfertigung für Hobbytrain angeboten. Als kleiner Wermutstropfen besaßen sämtliche Wagen die nur für 200 km/h nötigen Schlingerdämpfer an den Drehgestellen vom Typ MD-36. Bei den Inneneinrichtungen der ersten Serie war die Unterkante der Fenster an der Trennwand zwischen Gang und Abteilen etwas zu hoch angesetzt, was später korrigiert wurde. Die Modelle sind leider heute längst vergriffen, eine Neuauflage wäre wünschenswert.

Der neue Alpen-See-Express

Ab Sommer 1979 kamen als Alpen-See-Express ehemalige TEE/IC-Triebzüge 601 (VT 11.5) zum Einsatz, die zusätzliche Unterbringungsmöglichkeiten für Gepäck, spezielle Skihalterungen sowie eine neue Bestuhlung in 2+2-Formel in den Großraumwagen bekamen. Die zehnteiligen Züge liefen als Gattung Dt. Als Besonderheit waren die ASE-Züge nur zwischen Zwiesel und Bodenmais für den allgemeinen Verkehr freigegeben, weil mangels Kreuzungsmöglichkeit eine Schienenbusfahrt entfallen musste.

1986 mussten die ersten 601 wegen Fristablauf abgestellt werden. Als Ersatz wurden normale

Textfortsetzung auf Seite 55



DB 110 158-3 mit belgischem Autoreisezug aus SNCB und SNCF T2s, SNCB Bc 15, Bc 13 und zwei DDm in Spittal/M. (Tauernbahn) 1986

D Touropa-Fern-Express Dortmund - Mittenwald (1957) DB E 41 ab München Hbf



Mit der Bahn in den Urlaub
Zugbildung im Laufe der Zeit 1953 bis 1986

D Touropa-Fern-Express Hamburg - Luzern (1953) SBB Be 4/6 ab Basel SBB



Zeichnungen (c)
Horia Radulescu
2025

D Seebrugg - Titisee - Freiburg (1959) besteht aus einer Touropa-Kurswagengruppe



D München - Lindau (1962) Scharnow-Sonderzug



D Touropa-Fern-Express Hamburg - Roma Termini (1963) mit CIWL-Speisewagen



D Lindau - München (1963) Scharnow-Sonderzug



D 449 Milano PV - Domodossola - Bern-Wilerfeld - Basel SBB - Neu Isenburg - Köln Deutz - Düsseldorf (1965)



D 988 Bremerhaven - Bielefeld - Paderborn - Kassel - Würzburg - München - Freilassing (1966)



D 637 Köln - Essen - Münster - Bremen - Hamburg-Altona - Westerland (1971) DB 012 ab Hamburg-Altona



D 371 Pannonia-Express Berlin Ostbahnhof - Dresden - Praha hl.n. - Bratislava - Budapest Keleti - Beograd - Sofia (1975)



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

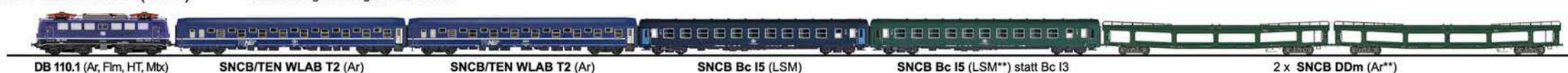
D 387 Stuttgart - Singen - Zürich HB - Gotthard - Chiasso - Milano C - Genova PP - Ventimiglia (1982)



Dk/TAC 9471 Hamburg-Altona - Hannover - Göttingen - Neu Isenburg - Karlsruhe - Avignon Fontcouverte (1982) Auch mit SNCF 2D2 9100; Bespannung in Deutschland mit DB 110.



Dk Tauernbahn (1986) Autoreisezug von Belgien nach Italien



Abkürzungen:
Ar: Arnold, Flm: Fleischmann, HT: Hobbytrain, Ka: Kato, Li: Lima Minitrain, LSM: L.S. Models, Mtx: Minitrix, Pi: Piko, Riv: Rivarossi, Ro: Roco, RSM: RSM Modellbahntechnik, St: Startrain

E 617 Wörgl - Schwarzach-St.Veit (1989) Zwischenverwendung im Regionalverkehr eines Railtour Ski-Express Zuges



Mit der Bahn in den Urlaub

Zugbildung im Laufe der Zeit 1979 bis 1992

Dt 13484 Alpen-See-Express Mittenwald - Hamburg-Altona (1986)



Zeichnungen (c)
Horia Radulescu
2025

D 13003 TUI FerienExpress Dortmund - Port Bou / Cerbère (1979)



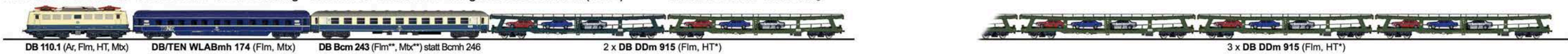
D 13003 TUI FerienExpress Ruhrgebiet (1986) kurzer TUI-Flügelzug



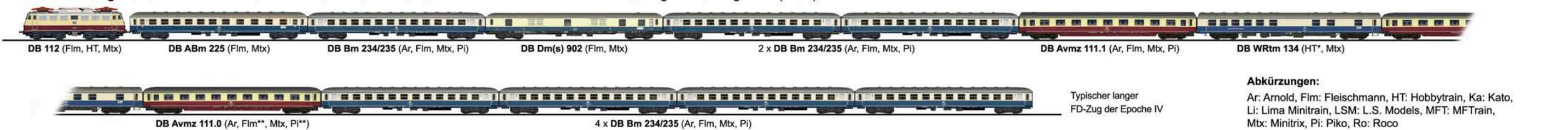
Dk 9620 Christoforus-Express München Ost - Köln-Deutz - Düsseldorf (1983)



AE 1403 Düsseldorf - Köln-Deutz - Neu Isenburg - Karlsruhe - Mulhouse - Avignon St. Chamand (1992) Abschnitt Dortmund - Neu-Isenburg



FD 723 Berchtesgadener Land Dortmund - Düsseldorf - Köln - Wiesbaden - Frankfurt - München - Freilassing - Berchtesgaden (1985)



Abkürzungen:
Ar: Arnold, Flm: Fleischmann, HT: Hobbytrain, Ka: Kato,
Li: Lima Minitrain, LSM: L.S. Models, MFT: MFTTrain,
Mtx: Minitrix, Pi: Piko, Ro: Roco

Ex/IC 21 Blauer Enzian Dortmund - Köln - Frankfurt - München - Salzburg - Klagenfurt (1986) Abschnitt Schwarzach-St.Veit - Klagenfurt; laut ZpAR sollte auch ein Aprmz 121/122 im deutschen Wagenteil mitgeführt werden



D 1306 Spree-Alpen-Express Berlin Friedrichstr. - Berlin Wannsee - München - Salzburg - Villach (1984) DB 111 ab München



D 2115 Luna Münster (Westf.) - München Ost (1989)



D 13308 Brig / Chur / Bourg St. Maurice - Dortmund (1992)



Bunter Ferienzug der frühen 1990er-Jahre
mit drei verschiedenen Kurswagen Gruppen

FD 1981 Königssee Hamburg - Berchtesgaden (1990) mit DB 120.1 zwischen München und Freilassing



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



DB 110 389-4 mit einem Sonderzug aus allen fünf ex-TEE Aussichtswagen des Reisebüros Mittelthurgau 1984 bei Göttingen, unten Modell von Lima Minibahn

Foto: Günter Hauthal/Eisenbahnstiftung

Wagen von Apfelfeile und MThB Private Ferienzüge

Die Internationale Apfelfeile Organisation (IAO) mit Sitz in Freudenstadt hatte als Ziel, europaweite Charterreisen in eigenen Zügen anzubieten. Das Programm war ursprünglich auf die Bedürfnisse von Vegetariern ausgerichtet, wandelte sich aber in den 1970er-Jahren. Es wurden mehr Leserreisen für Tageszeitungen und Zeitschriften in die Schweiz und nach Italien angeboten. Das Unternehmen übernahm viele ältere Reisezugwagen, zum Beispiel die fünf ex-

TEE-Aussichtswagen der DB aber auch Liegewagen aus dem Bestand der USATC (Transportkorps der US-Armee) und ließ diese in der Schweiz registrieren. Die Umbaukosten liefen aber aus dem Ruder, und die IAO musste 1979 Insolvenz anmelden. Das Reisebüro Mittelthurgau, 1969 als Tochtergesellschaft der Mittelthurgaubahn MThB gegründet, übernahm 1982 aus der IAO-Konkursmasse die fünf Aussichtswagen. Diese wurden dann in ganz Mitteleuro-

pa in Charterfahrten eingesetzt. 1992 wurde die angeschlagene Intraflug AG samt Rollmaterial inklusive der ex-CIWL-Wagen des „Nostalgie-Istanbul-Orient-Express“ übernommen. Während die MThB-Aussichtswagen in Modell mehrmals in akzeptabler Qualität angeboten wurden (Lima Minibahn sowie jüngst von Minitrix), gab es von den bunten Apfelfeile-Wagen nur wenige Kompromiss-Nachbildungen in den 1970er-Jahren bei Arnold und Minitrix.



Im Apfelfeile-Zug gab es auch einen ehemaligen Postwagen, Frutigen 1979



Ex-US-Army-Wagen noch in grüner Lackierung 1979

Fotos (3): G. Selbmann

Lokbespannte Garnituren eingesetzt. Die Fahrgastzahlen waren aber schon deutlich sinkend. Die immer wieder versuchten Kooperationsmodelle ASE/TUI konnten weder den einen noch den anderen Zug retten. Der letzte Alpen-See-Express verkehrte am 10. April 1988.

Alpen-See-Express-Modelle

2012-13 bot Fleischmann den überarbeiteten Roco-601 als siebenteiligen „Alpen-See-Express“ in einer vierteiligen Grundpackung mit dreiteiliger Ergänzung, auch ab Werk als DCC+Sound Modell an. Eine siebenteilige Wiederauflage folgte 2020. Einen lokbespannten ASE aus Mitte der 1980er-Jahre wurde noch nicht in N realisiert, wäre aber mit dem WRtm 134 von Minitrix und hauseigenen Liegewagen oder mit der neuen Touristikzug-Familie von Hobbytrain umsetzbar.

Foto: Rolf Wiemann, Sg. H. Radulescu



Der bunte D 223 „Donau-Kurier“ mit vier UIC-Y-Wagen der MÁV nach Budapest steht im absoluten Kontrast zum modernen IC der DB auf dem Nachbargleis, Düsseldorf-Zoo 1991

DB Touristik Ferienexpress

Fleischmann: Die umlackierten 218 und lange 103 blieben bis heute allerdings ohne die vorbildgemäßen Touristik-Wagen-**Ergänzung**



Fotos (2): Fleischmann



Foto: Rolf Wiemann/Sig. H. Radulescu

Frisch lackiert zeigte sich die 103 220-0 in Touristikzug-Farben in Essen 1995. Dahinter folgt der Packwagen Dmsdz 859



Minitrix: Abteilwagen Bvmkz 810/Bvmkz 856 (Umbau aus Eurofima-Avmz 107)



Minitrix: Für den Touristikzug in Modell neugebaut wurde der WRmz 137/WRkmz 858



Minitrix: Der altbekannte Dm(s) 902 bekam ein Steildach als Dmsdz 859

Fotos (4): G. Selbmann



Minitrix: umlackierte 103 und 218 aus den beiden Sets

Im Jahr 1995 versuchte die DB AG, mit einem neuen Konzept den Bahnurlaub wieder zu beleben. Unter dem Namen Touristikzug wurde dafür mit großem Aufwand ein eigener Rollmaterialpool von zunächst 10, später 21 IC-Wagen umgebaut. Er war als Charterzug konzipiert, der von Touristikunternehmen, Reisebüros oder anderen Veranstaltern angemietet werden konnte. Er wurde bereits 2001 eingestellt. Das Rollmaterial (inklusive 103 220, 218 416 und 418) trug eine bunte Farbgebung aus Saphirblau, Laubgrün, Verkehrsgelb, Himmelblau und Reinweiß:

- Abteilwagen Bvmkz 810/Bvmkz 856: Umbau aus Eurofima Avmz 107 – sechs Abteilwagen der 1. Klasse, (drei davon ex-Lufthansa-Airport-Express) mit sieben Abteilen, Gepäckabteil und Galley,
- Großraumwagen Bpmz 857: Umbau aus IC-Großraumwagen Bpmz 29x – acht Großraumwagen mit vis-a-vis Sitzen (vier ex-Lufthansa-Airport-Express); es wurden zwei kleine Fenster je Wagenseite verschlossen, um mehr Platz für Gepäck zu schaffen,
- Club-Speisewagen WRkmz 858: Umbau aus „Bordrestaurant“-Speisewagen WRmz 137 (2 Exemplare) sowie Großraumwagen Bpmz (2 weitere Exemplare) jeweils als Paare mit Speisebereich und Kinderabteil in einem Wagen und Bistro mit Stehtischen und einer Lounge in den anderen,
- Gepäckwagen Dmsdz 859, Dmsdz 859.1: Umbau aus Dms 905 – es wurden zwei Wagen zur Beförderung von Gepäck, Fahrrädern oder Skiern angepasst,
- Kinderland-Wagen WGMz 825: ein Gesellschaftswagen wurde ebenfalls in Touristikzugfarben lackiert und als „Kinderland“ eingesetzt.

Alle Wagentypen und Loks bot Minitrix in nicht farbgetreuen Sets an. Arnold hatte eine vereinfachte Packung mit 103. Die Lokomotiven gab es auch bei Fleischmann.

Weitere Ferienzüge

Eine eigene Kategorie bilden die normalen internationalen Fernverkehrszüge, seien es D-Züge, FD, IC oder EC, die im Sommer oder Winter einen geänderten Zuglauf (generell verlängert von den großen Zielmetropolen im Ausland bis zu bekannten Ferienorten) bekommen. Sehr breit ist auch das Spektrum der mehr oder weniger offiziell so genannten Gastarbeiterzüge – nicht nur als Sonderzüge vor und nach der Urlaubszeit, sondern auch als reguläre Schnellzüge von Mittel- nach Osteuropa oder in die Balkanstaaten, die zeitweise dafür „missbraucht“ wurden und dafür eine erhöhte Anzahl an Kurswagen auf bestimmten Relationen hatten.

Weiteres sind die Autoreisezüge zu nennen. Diese wurden bereits im NBM 3/15 behandelt. Als nicht unwesentlicher Teil des Ferienverkehrs sind sie dennoch in der beigefügten Zuggrafik vertreten. Das inzwischen erweiterte Modellangebot ermöglicht auch die Reproduktion so mancher bunter Züge der 1970er-1990er Jahre aus den Benelux-Ländern zu den Alpen oder zum Mittelmeer. Auch die dänische DSB hatten einen beachtlichen Ferienverkehr quer durch Deutschland.

Generell gilt, dass man im einen oder anderen Fall immer noch Kompromisse bei Wagenzusammenstellungen eingehen muss oder auf Kleinstserien angewiesen ist. *Horia Radulescu*

DR Tourex

Foto: Joachim Claus/Eisenbahnstiftung



Der „Kultur und Aufenthaltswagen“ Srd4ge-62 053-001 des Tourex, Dresden Hbf 1975

Nachdem schon im Sommerfahrplan 1959 der aus Liegewagen gebildete D 157/158 zwischen Dresden und dem bulgarischen Varna am Schwarzen Meer verkehrte, setzte das staatliche Reisebüro der DDR ab 1963 einen Schlafwagenzug zweimal pro Woche ein. Das Rollmaterial bestand zuerst aus neugebauten, im FDJ-Hellblau lackierten OSShD-B Schlafwagen WLAB4ge, Speisewagen WR4ge

und einem „Kultur und Aufenthaltswagen“ Sdrn4ge. Ab 1972 wurden dem Tourex Autoreisezugwagen beige gestellt. Das Rollmaterial erhielt in den 1970er-Jahren nach und nach das übliche dunkelrote Mitropa-Farbkleid. Die politische „Wende“ markierte auch das Ende des Tourex. Eine Nachbildung ist seit Kurzem mit den neuen Arnold-Modellen möglich (Foto unten).



Foto: Hornby

Digitaltechnik für alle!



128 Seiten · ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96968-013-1
€ (D) 24,99



128 Seiten · ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-96453-604-4
€ (D) 28,99



Auch als eBook erhältlich.



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER **DIREKT UNTER** WWW.VGBAHN.SHOP
<https://worldmags.net>

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Am Endpunkt der privat betriebenen Nebenstrecke sind in den Jahren einige Siedlungshäuser errichtet worden, die zu den älteren Fachwerkgebäuden im Umfeld kontrastieren. Links neben der Bahnhofseinfahrt mit Laderampe steht die Feuerwehration. Durch das tief gesetzte Hintergrundbild wirkt das Gelände erhöht, und der Blick des Betrachters scheint über die Abhänge in die Ferne zu schweifen



■ Anlagenwechselsegment mit ländlichem Kopfbahnhof

Endstation in „Teufelsberg“

Wir berichteten schon mehrfach über die Wandlungen der Zimmeranlage von Guido Linkelmann. Trotz räumlich bedingter Reduzierung der ursprünglichen Anlagengröße gelingt es, durch ansetzbare kleine Wechselsegmente auch weiterhin für den kurzweiligen Modellbau und Fahrbetrieb bis heute zu sorgen



Zwar verlaufen die Gleise eben, doch ist das Gelände drumherum etwas hügelig gehalten, was das Motiv natürlicher und interessanter wirken lässt. Die Bäume hinter den Häusern sind klein gehalten, damit das Hintergrundbild optimal zur Geltung kommt



Immer wieder ein besonderes Ereignis im Ort ist das „finger picker's summer camp“, das auf dem Gelände einer Jugendfreizeitstätte gefeiert wird



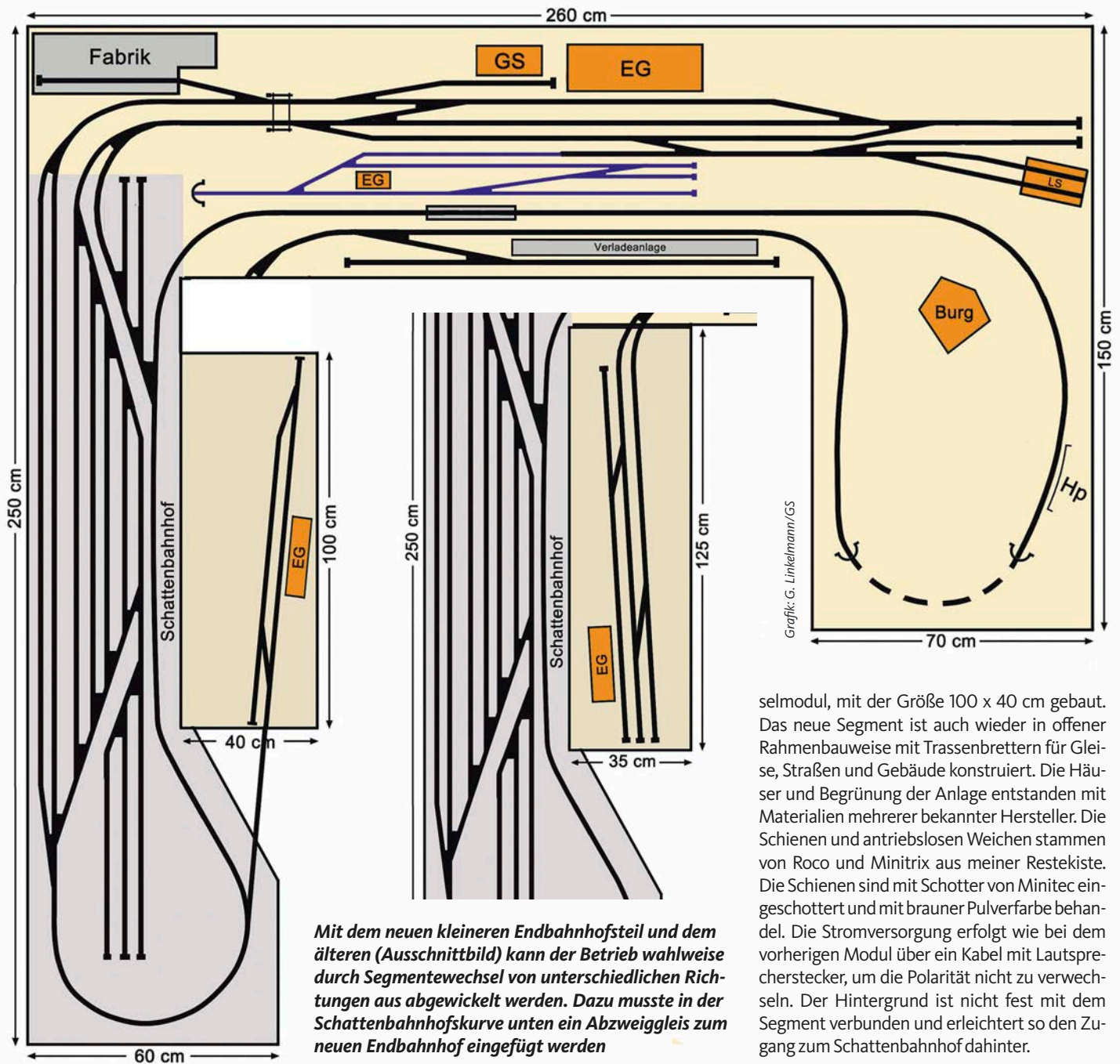
Fotos: G. Linkemann

Wie bereits im NBM 4/24 berichtet, hatte ich nach der Umgestaltung meines Landschaftsteils einige Anlagenszenen übrig, die ich aber erhalten wollte. Bis auf eine konnte ich alles auf dem damals neu entstandenen Wechselmodul mit einem dreigleisigen Kopfbahnhof unterbringen.

Endstation aus der Gegenrichtung

Um die verbliebene Anlagenszene noch zu erhalten, habe ich ein zweites Endbahnhof-Wech-

Obwohl die Gleisanlagen mit Weichen ausgestattet sind und es sich um einen Bahnhof handelt, gleicht das „Empfangsgebäude“ eher einem kleinen Haltepunkt-Unterstand



selbmodul, mit der Größe 100 x 40 cm gebaut. Das neue Segment ist auch wieder in offener Rahmenbauweise mit Trassenbrettern für Gleise, Straßen und Gebäude konstruiert. Die Häuser und Begrünung der Anlage entstanden mit Materialien mehrerer bekannter Hersteller. Die Schienen und antriebslosen Weichen stammen von Roco und Minitrix aus meiner Restekiste. Die Schienen sind mit Schotter von Minitec eingeschottert und mit brauner Pulverfarbe behandelt. Die Stromversorgung erfolgt wie bei dem vorherigen Modul über ein Kabel mit Lautsprecherstecker, um die Polarität nicht zu verwechseln. Der Hintergrund ist nicht fest mit dem Segment verbunden und erleichtert so den Zugang zum Schattenbahnhof dahinter.





Landbahnhof mit Museumsbetrieb

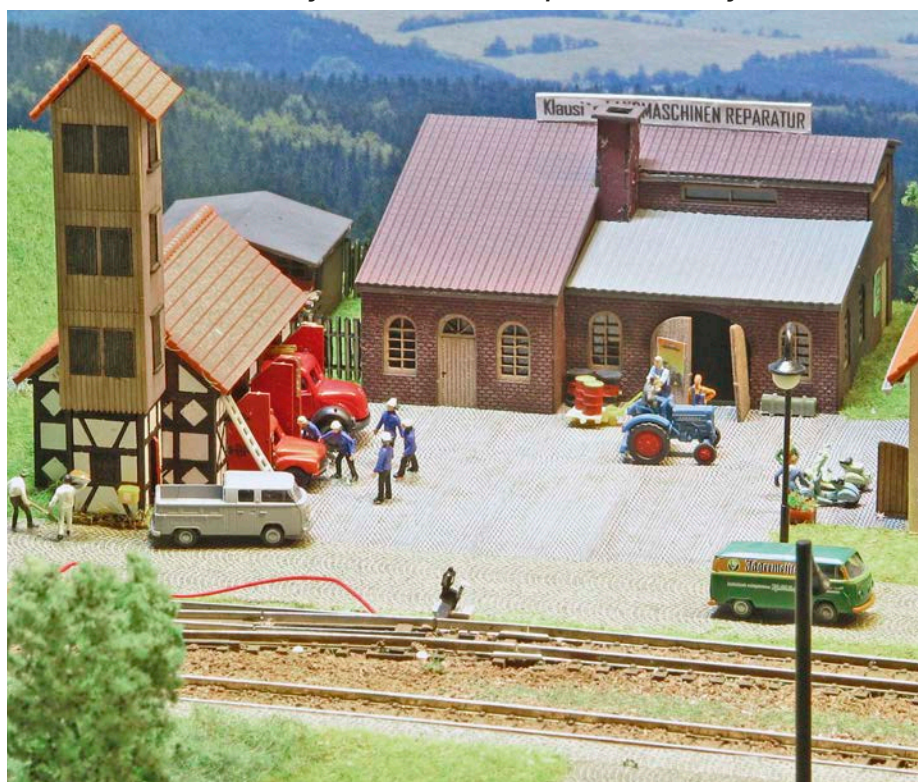
Auf dem neuen Teil ist der kleine Ort „Teufelsberg“ Mitte der 1970er-Jahre mit einem kleinen Endhaltepunkt an einer eingleisigen Nebenstrecke entstanden. Bedient wird er hauptsächlich durch eine private Eisenbahngesellschaft mit bescheidenem Fahrplan, der hauptsächlich auf Berufs- und Schülerverkehr abgestimmt ist. Für die örtliche Landmaschinenreparatur wird gelegentlich ein Güterwagen zugestellt. An einigen Wochenenden verkehrt ein Museumszug.

Im Dorf selber geht es sehr beschaulich zu. Man unterhält sich über den Gartenzaun, trinkt zusammen eine Tasse Kaffee oder arbeitet im Garten. In der Jugendfreizeitstätte, die ich vom alten Anlagenteil übernommen habe, findet gerade das „finger picker`s summer camp“ statt. Mit dieser Szene kann ich einen Bogen zu meinem zweiten wichtigen Hobby schlagen, dem Gitarre spielen. Einmal im Jahr fahre ich für eine Woche in das Guitar Sommercamp, um intensiv Gitarre zu spielen.

Auf dem Platz vor der Landmaschinenreparatur wird gerade der Feierabend eingeläutet. Der Chef führt noch ein letztes Gespräch mit dem Kunden, die Fässer werden in die Halle geschoben und die Motorroller auch gleich untergestellt. Die Freiwillige Feuerwehr überprüft gerade ihre Einsatzfahrzeuge, damit für den Ernstfall alles gut gerüstet ist.

Die idyllischen Siedlungshäuser entlang des Bahnhofs mit der alten gepflasterten Straße ohne Bürgersteige bieten reichlich Gestaltungsmöglichkeiten in ihren Gärten. Die Gemeinde hat aber immerhin in modernere Straßenlampen investiert

Neben der Feuerwehr befindet sich auch eine Reparaturwerkstatt für Landmaschinen

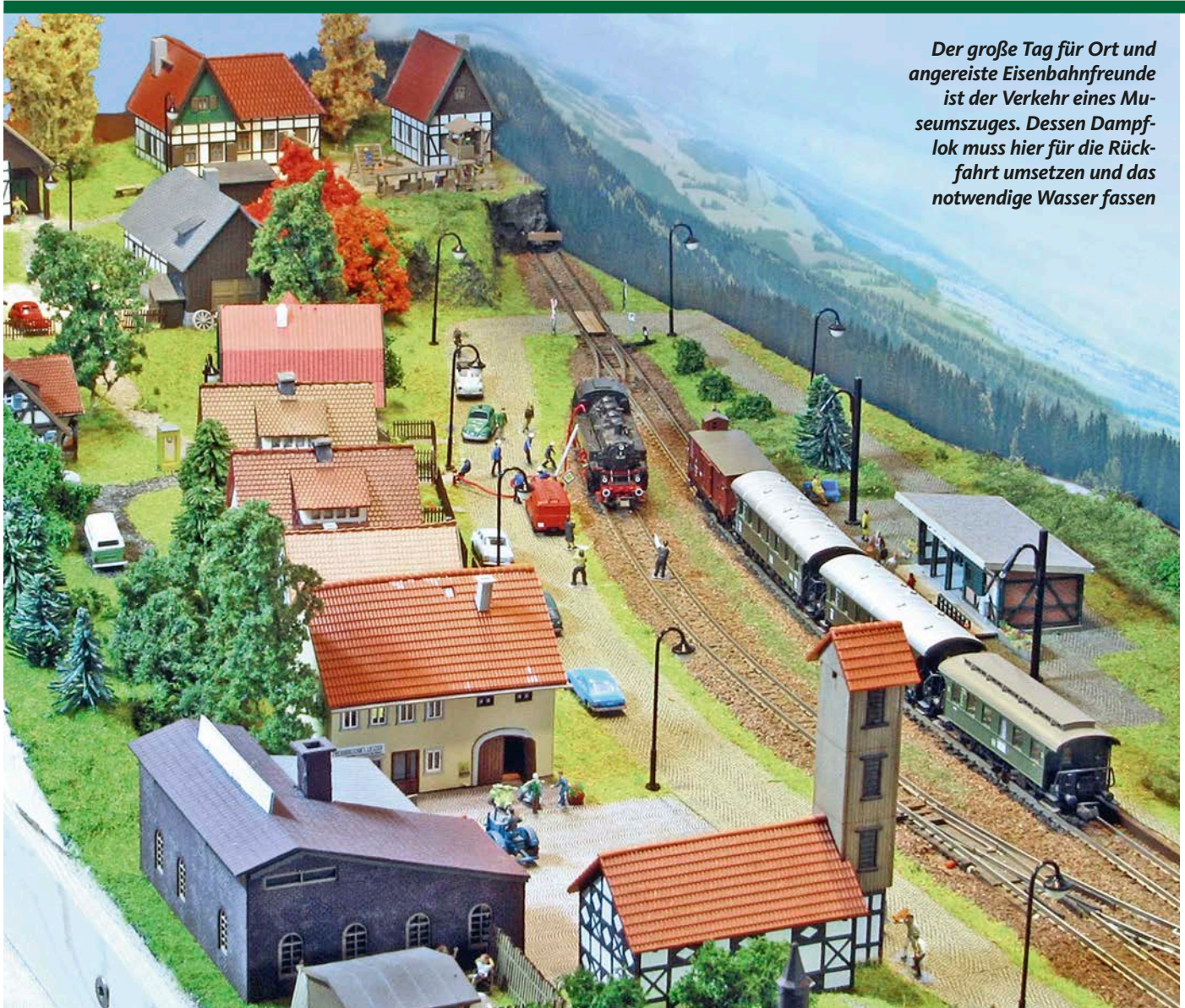




Sicht auf das Ausziehgleis des Endbahnhofs mit den bäuerlichen Gebäuden, darunter einem Abenteuer-Spielplatz. Bei Verwendung des Hintergrundbildes bietet der Bahnhof eine völlig eigenständige abgeschlossene Szene gegenüber der dahinter befindlichen Hauptanlage. Er funktioniert in der Tat wie ein klassischer Landschaftstrenner (scenic divider), allerdings nur von einer Ansichtsseite. Der hohe Himmel sorgt für weitere Tiefenillusion der Landschaft



Ansicht des Wechsellsegments ohne Hintergrundbild. Für einen optisch einigermaßen kaschierten Übergang zur Hauptanlage ist die Geländeerhöhung mit den Fachwerkhäusern darauf notwendig. Der offene Schattenbahnhof rechts dahinter ist nun zugänglich



Der große Tag für Ort und angereiste Eisenbahnfreunde ist der Verkehr eines Museumszuges. Dessen Dampflok muss hier für die Rückfahrt umsetzen und das notwendige Wasser fassen

Da die Bahnanlagen auf das Notwendigste zurückgebaut wurden, unterstützt die Freiwillige Feuerwehr gerne, um die Dampflok mit genügend Wasser für die Rückfahrt zu versorgen. Auch einige Hobbyfotografen sind wieder im Einsatz. Damit alles ordentlich abläuft, hat der Dorfpolizist alles im Blick.

Es gibt immer noch was zu tun

Jetzt habe ich fast alles an meinen Altbeständen verbaut und warte auf interessante Neuheiten, um vielleicht noch einige kleine Änderungen oder Ergänzungen auf meiner bestehenden Anlage oder meinen Segmenten vornehmen zu können. Aus dem Rest der noch vorhandenen Gleise werde ich ein Kehrschleifenmodul bauen, um Zugbetrieb auf der gesamten Fahrstrecke ohne Zwischenstopp durchführen zu können. Die Module stehen jetzt abgedeckt wie die gesamte Anlage im Regal und können jederzeit an die bestehende Anlage adaptiert werden. So kann der Fahrbetrieb nach Belieben mit den verschiedenen Möglichkeiten beginnen.

Guido Linkemann



Mit Hilfe der Feuerwehr kann die Tenderlok für die Rückfahrt mit Wasser versorgt werden

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.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

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

Seit über 100 Jahren für Sie da!

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

Minitrix - Auslaufmodelle zum Sonderpreis!

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

SPUR N
TEILE.de

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

Spur-N-Teile.de | Daniel Meching | Wendelsteinstraße 1 | 82110 Gerning | 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

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



Mit Millimeter-Anzeigen im

N-BAHN MAGAZIN

erfolgreich werben!

Unser neues Format: 90 mm x 37mm

Böttcher Modellbahntechnik

Dampföl & Reinigungsöl BM 7503
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter
DIREKT VOM HERSTELLER

9,90 €
Preise inkl. MwSt. zzgl. Versand

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

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 96558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-285990 • 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-uertdingen.de

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

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: 11. Juli 2025



N-Bahn Magazin digital lesen!

Bequem, günstig, unbegrenzt.

www.nbahnmagazin.de

Jetzt Jahresabo digital bestellen!



Der Circus CariNi mit seinen vielen Wagen und Zugmaschinen belegt die gesamte Festwiese am Rande der Stadt

■ Kleine Szenen-Austauschelemente für mehr Abwechslung in der Modellbahnlandschaft

Zirkus, Kirmes oder Stuntshow

Oft beflügeln einen mehr Motiv- und Gestaltungsideen als auf der Modelleisenbahn platzmäßig unterzubringen sind. Dies gilt um so mehr, wenn man auch noch anderen Modellbauaktivitäten im Maßstab 1:160 nachgeht. Herbert Willms kann seine Modellstadt mit verschiedensten Veranstaltungen beleben



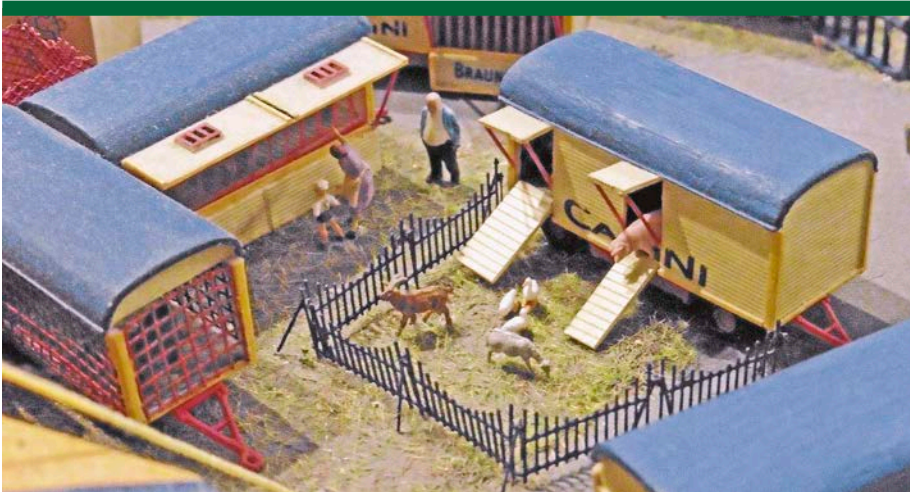
Immer wieder neu plakatieren gehört zum Zirkusleben wie der Clown zur Manege

Am Stadtrand von „Murxburg“ auf meiner Hauptmodellbahnanlage war erfreulicherweise irgendwann doch noch etwas Platz für ein landschaftliches Anbauelement gefunden. Er dient nunmehr dort der Einbindung meiner Nebenbauhobbys Zirkus- und Schausteller-Modelle. Die Entscheidung lag auf der Hand: Ein Festplatz musste hierher, und er sollte außerdem auswechselbar sein. So entstanden zunächst neben einem unbebauten Mustergelände zwei Szenenmodule: die „Herbstkirmes Murxburg“ und der „Circus Ca-

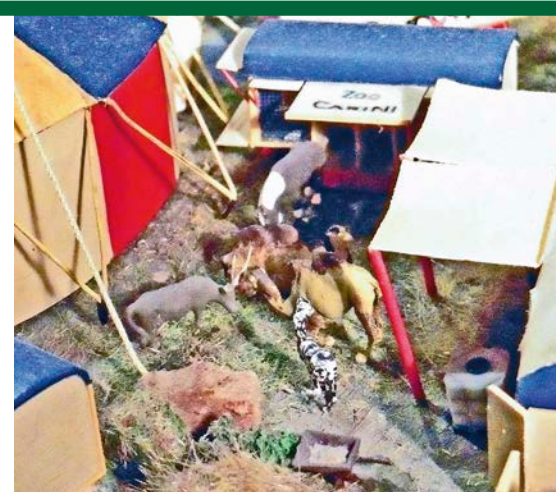
riNi“ (mit dem großen N!), siehe auch den ausführlichen Beitrag im *N-Bahn Magazin* 5/08.

Circus CariNi

Der Name entstand, als ich gleichzeitig mit dem Faller-CarSystem und Eigenbauten in N angefangen hatte zu experimentieren. So war schnell klar, dass das Festplatz-Element natürlich einen Stadtbus-Rundkurs enthalten musste. Und für den Zirkus entstand im Eigenbau ein Gespann aus motorisierter Zugmaschine und einem Zirkus-Wohnanhänger. Dieser bietet den Platz, auf



Im umzäunten Bereich vor dem Stallwagen wird eine kleine Tierschau geboten



Zirkustiere bei der Fütterung



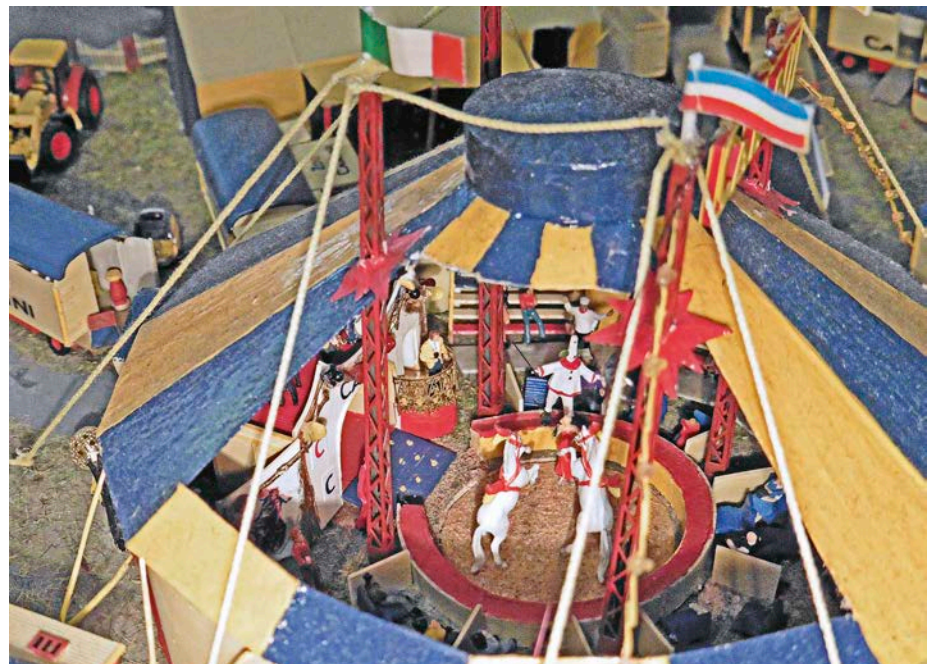
Blick in das Innere des bescheidenen Garderobewagens mit Dusche in Benutzung

einem etwas umgemodelten Trecker-Anhänger (Wiking) den Akku und sonstige elektrische Bestandteile mitzuführen.

Ein direkter Gegenverkehr war zugunsten einer möglichst großen Aufstellfläche auf dem etwas eng geratenen Rundkurs um die Festwiese schwerlich möglich. Aber der Bus bekam seine Haltebucht. Das Zirkus-Gespann bog ja auf den Festplatz ab und hatte dort seinen „Parkplatz“.

Im Laufe der Zeit wurde „Circus CariNi“ immer mal wieder verändert und verfeinert. Das Chapeau wurde von oben einsehbar gemacht und ein Blick auf Manege, Tribüne und Bühnenwagen ermöglicht. Beliebt bei den Murxburgern ist sicherlich die Tierschau. Dazu kommen bei genauerem Hinsehen für Betrachtende kleine Szenen im Freien: Clowns, die noch mal ihre Nummer proben, Einblick in den Garderobewagen am Artisteneingang, die Probe einer Voltigiernummer, die Kellnerin aus dem Caféwagen im Eingangsbereich beim Bedienen auf der Terrasse oder der herbeigerufene Tierarzt beim Untersuchen einen Elefantenfußes.

Es sei nicht verschwiegen, dass auf einem Abstellgleis im Bahnhof „Murxburg“ der Zirkus eigene Elefantenwagen rumsteht und das zu allem Überfluss auch noch unbeaufsichtigt. Am Ende des Gastspiels nehme ich dann nach Lust

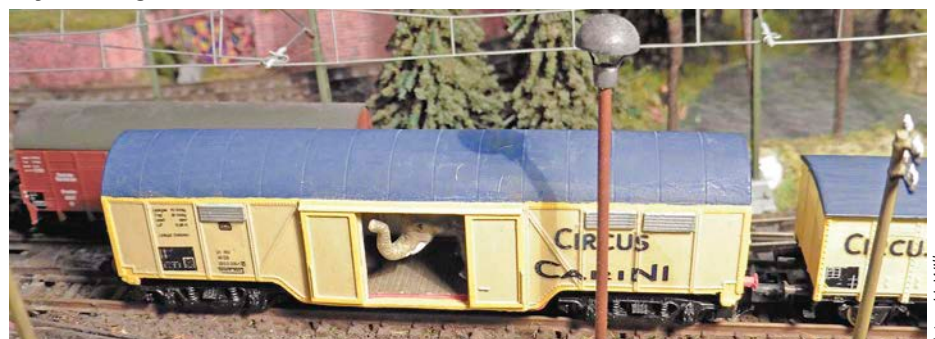


Blick in die Manege mit einer Pferdedressurvorführung

Ein Eigenbau ist die Zugmaschine mit Akku-Anhänger für das FCS



Der Zirkus reist per Bahn und hat einen Elefantenwagen



Fotos: H. Willms



Blick auf den Eingangsbereich des Herbstkirmes, der direkt an einer Bushaltestelleninsel mit Zebrastrreifen liegt. Atmosphäre vermitteln die dicht aneinander gedrängten Fahrgeschäfte und Verkaufswagen, zwischen denen sich zahlreiche Erwachsene samt Kindern amüsieren



Zwischen dem Kirmeseingang und dem selbst gebauten Autoscooter ist das Fahrgeschäft „Raketexpress“ platziert, das ebenfalls im Eigenbau entstand

und Laune dieses Modul oben aus dem Unterbauschrank heraus und ersetze es zum Beispiel durch die...

Herbstkirmes

Markant ist das obligate Faller-Riesenrad. Aber ansonsten „dreht“ sich vieles um kleinere und größere Eigenbauten: Großflächig fällt das Festzelt des „Frankenwirtes“ auf – mit der Möglichkeit, von oben auf das Geschehen zu blicken. Dass drinnen zwei Preiser-Kellnerinnen und eine wütende, schirmbewaffnete alte Dame hinter ihrem angetrunkenen Mann zwischen den Bankreihen, der Tanzfläche und der Bühne ihre Runden drehen, ermöglicht der Einbau des Faller-N-Rasenmähers.

Der Scooter mit Lichteffekten und über Magnete geführte Chaisen ist das zweite große Objekt. Für die Chaisen hatte ich aus einem Fiat-500 ein sogenanntes Urmodell abgeleitet und in Resin von der damaligen Firma MEK Ebling gießen lassen. Überhaupt entstanden über diese freundschaftliche Zusammenarbeit eine Vielzahl von



Immer wieder imposant ist das Riesenrad-Modell von Faller, das den Kirmesplatz am Ende markant abschließt. Im Nachtbetrieb leuchtet es effektiv

N-Modellen im Zirkus- und Kirmesbereich. Kinderkarussell, Verkaufsbuden und -wagen, Schieß- und Losbude lassen so richtig Kirmesatmosphäre entstehen. Während der sogenannte Scheibenwischer (rechts vorm Riesenrad) auf der Grundlage eines Berliner Stadtbussouvenirs unbeweglich geblieben ist, habe ich mit Hilfe des Sexy-Scene-Antriebs (Viessmann) einen Raumfahrtssimulator für N-Kirmesgäste noch attraktiver gemacht. Eine ganz persönliche Geschichte hat das Rundfahrgeschäft „Raketexpress“, entstanden aus einer Trillerpfeife aus der Kindheit meiner Tochter.

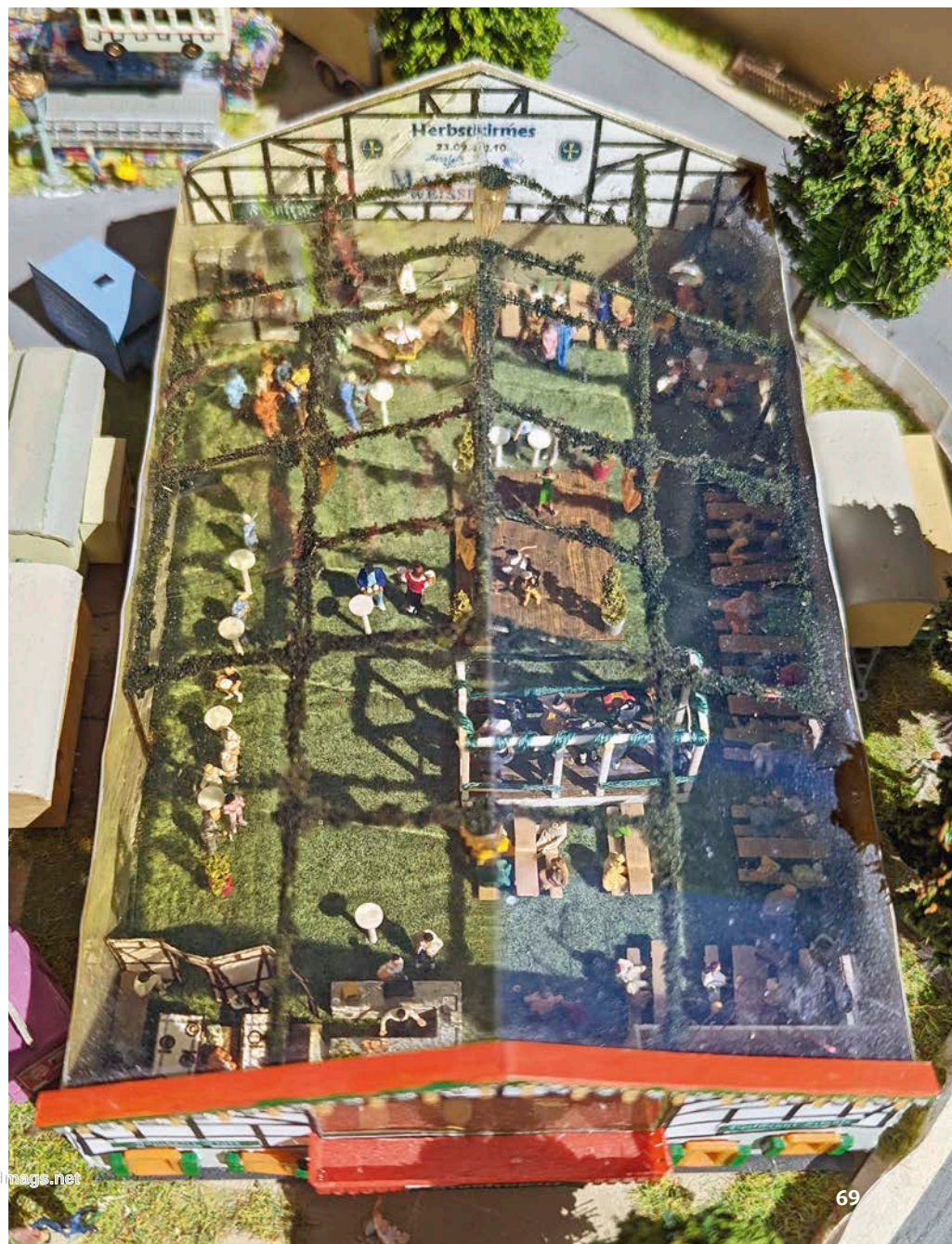
Auf der Straße rund um den Festplatz fährt wie üblich der Stadtbuss, und „im Gegenverkehr“ mit Abzweig zum Festplatz bringt ein selbst gebauter Bierwagen Nachschub zum Festzelt des „Frankenwirts“.

Neben Zirkus und Kirmes habe ich mittlerweile die Option, zu einem weiteren Event auf der ursprünglich leeren dritten Festwiese (zunächst als Platzhalter und, wenn in „Murxburg“ mal nix los ist, gedacht) zu wechseln:

Herbie's Stuntshow

Der themenverwandte tolle Beitrag im N-Bahn Magazin 3/24 animiert ja immer wieder geradezu, das dritte Szenensegment aus dem Unterschränkchen, der „Bar“ hervorzuholen. Es ent-

Ein Hingucker ganz besonderer Art ist das in Modell transparente ausgeführte Festzelt-dach. So kann man nicht nur die detaillierte Innenausgestaltung bewundern. Es wartet mit dem Überraschungseffekt sich zwischen Bänken, Tanzfläche und Bühne bewogender Gäste und Kellnerinnen auf





Die „Wagenburg“ aus Transport- und Wohn-LKW um den Aktionsplatz der Stuntshow mit dem zentralen Sandplatz für die Rennen zwischen Motorrädern und Monstertrucks. Davor liegt der Bereich für die zweirädrigen Stuntfahrten. Außerhalb links unten gibt es für die Besucher ein kleines Karussell und Verkaufswagen. Nicht jedermanns Sache ist der luftige Platz am Seil des Teleskopkrans

stand inspiriert durch den Besuch einer realen Stuntshow. Es ist wohl offensichtlich, dass ich mich bei der Namensgebung zum einen an meinem Vornamen orientiert habe und zum anderen natürlich an dem ja wohl bekanntesten VW-Käfer aller Zeiten. Selbstverständlich durfte dieses markante Modellchen nicht fehlen (übrigens nicht das erst viel später erschienene Oxford-Modell). Ein weißer Wiking-Käfer musste her, und mithilfe des Internets fanden sich alsbald die notwendigen Vorlagen, um die Nassschiebebilder (AirColor) selbst zu kreieren.

Natürlich kommt man bei der Bereifung von Stuntfahrzeugen, wie auch NBM 3/24 belegt, schnell auf die N-Radsätze von Traktoren und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen (Wiking).



**Der Sandplatz für die nach dem Karussell-
prinzip in Modell animierten Ver-
folgungsfahrten von Motorrädern und
getunten Monstertrucks im Rundkurs**

Als besonderer Gag sollte, wie einst mal selbst live erlebt, auch ein Kettenfahrzeug als „Terminator“ entstehen. Ein Feuerwehr-MB aus der Grabbelkiste und ein angepasstes Kettenlaufwerk einer Roco-N-Panzerhaubitze ließen dieses kleine Monster entstehen, das im Hintergrund noch auf seinen Einsatz wartet.

Zuschauermäßig hält sich diese Veranstaltung allerdings sehr in Grenzen. Heutzutage könnte man mit „China-Männchen“ kostengünstig noch mal richtig nachhelfen.

Entweder schaut man von einem Stehplatz mit-
tendrin auf die Zweiräder-Stunts mit VW-Kä-
fern, oder auf den in der in Mitte „aufgeschüt-
ten“ Rundkurs (ehemaliger Vollmer HO-Bausatz
Moto-Cross Kat.-Nr. 3609). Hier jagen sich ein
Motorradfahrer und zwei Stunt-Fahrzeuge.

Ach ja, bisher gibt es noch keinen „Gegenver-
kehr“ auf der Straße rund um diesen Festplatz,
aber der Stadtbuss fährt mittlerweile ganz toll auf
einem Antriebsfahrgestell von Tomytec.

Herbert Willms

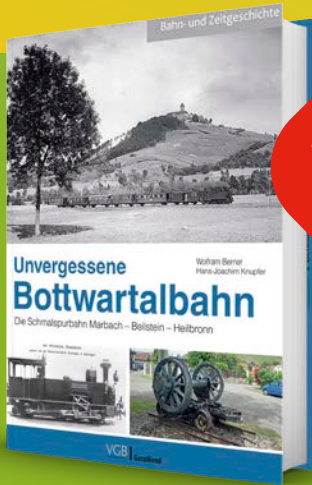
**Die abgeschirmte Aktions-
fläche für die zweirädrigen
Stuntfahrten lockt
einige Fotografen an**



Das ehemalige Feuerwehrfahrzeug als „Terminator“



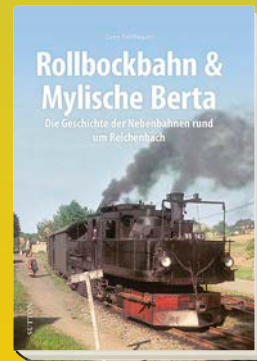
UNSER GROSSER VIELE TOP ANGEBOTE



**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**

240 Seiten, ca. 550 Abb.
ISBN 978-3-96968-026-1

Jetzt € 3,99** statt € [D] 19,95



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

Jetzt € 5,99** statt € [D] 14,99



192 Seiten, ca. 365 Abb.
ISBN 978-3-96968-096-4

Jetzt € 19,99* statt € [D] 39,95



**Letzte
Exemplare
sichern**

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

Jetzt € 3,99** statt € [D] 4,99



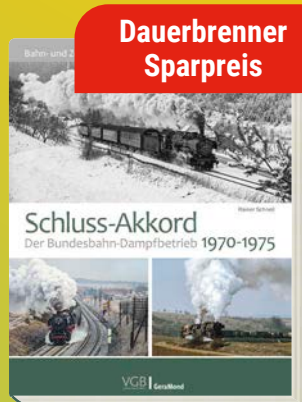
160 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-090-2

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



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

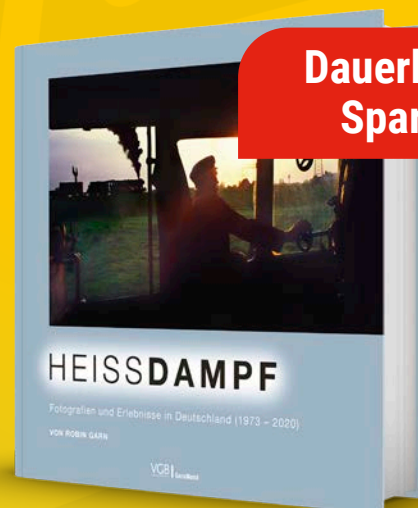


192 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-95613-112-7
Jetzt € 19,99* statt € [D] 39,99



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!

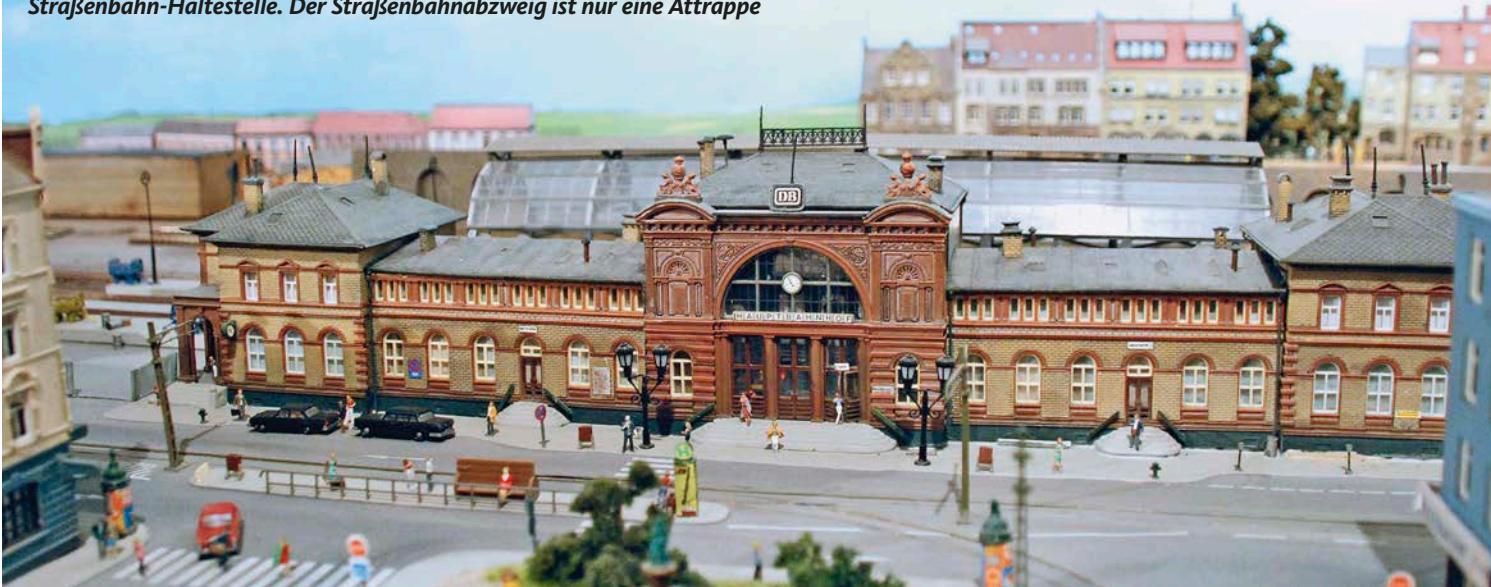


Weitere exklusive Schnäppchen
<https://condmag.net>
Gleich bestellen unter **www.verlagshaus24.com/sale-schiene**

Der lange Anlagenschenkel mit Motivelementen vom Bahnhof Bonn (kleine Halle). Unten sieht man angeschnitten das Postgebäude, auf der anderen Seite des EG den ZOB. Im Anlagenhintergrund verläuft die Streckenrückführung mit Schattenbahnhof



Fertig gestaltet wurde der Bahnhofsvorplatz samt Grünanlage mit Brunnen und Straßenbahn-Haltestelle. Der Straßenbahnabzweig ist nur eine Attrappe



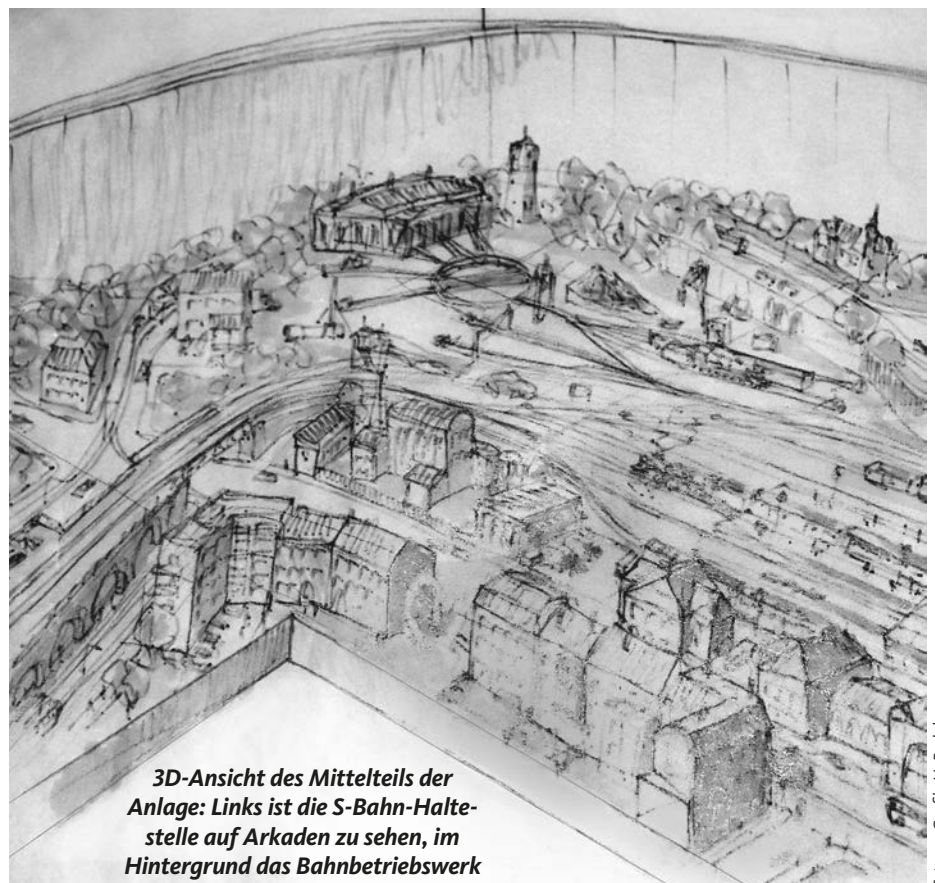
■ L-förmige Anlagenstudie mit Hauptbahnhof, S-Bahn-Station, Bw und Straßenbahn

Stadtbahnambiente übers Eck

Eine realistisch wirkende mittlere Großstadt-Modellumsetzung auf nur 3,60 Quadratmetern Fläche zu komprimieren, erscheint auch im Maßstab 1:160 unmöglich. Wie man aber nur das Wesentliche daraus nachbilden kann, zeigt dieses teilweise in Modell umgesetzte Anlagenkonzept von Horia Radulescu

Dass Anlagen nie fertig werden, ist fast jedem Modellbahner bekannt. Wie im *N-Bahn Magazin* oft gezeigt, sind damit aber meist die Steuerung oder der Detaillierungsgrad gemeint. Wer eine Anlage über längere Zeit baut und betreibt, muss diese auch ab und zu technisch sowie optisch verbessern. Nicht so beim hier dargestellten Fall eines ambitionierten Einstiegsprojekts, das letztendlich nicht ganz fertiggestellt wurde. Das damalige Konzept war aber durchgedacht und könnte dennoch von allgemeinem Interesse sein.

Mein erster Kontakt mit der Spur-N-Welt – abgesehen von Katalogen aus der Frühzeit – fand Anfang der 1990er-Jahre statt. Überraschenderweise entdeckte ich eine weit breitere Modelllandschaft als in den genannten, damals schon gut 20 Jahre alten Katalogen von Arnold, Fleischmann, Minित्रix und Piko. Es waren „gute Zeiten“ für DB-Modellbahner, die sich für die Epoche III und frühe Epoche IV interessierten, denn es gab schon fein gestaltete Loks mit guten Fahreigenschaften. Entgegen den mir bekannten Katalogbildern hatten viele Reisezugwagen schon Kurzkupplungen, eingesetzte Fensterscheiben (in der richtigen Anzahl), maßstäblich hohe Langträger und feine Anschriften. Es war doch möglich für den ambitionierten Einsteiger, auch in N etwas zu bauen, das den HO-Anlagen fast gleichwertig kam und das auf deutlich weniger Fläche.



3D-Ansicht des Mittelteils der Anlage: Links ist die S-Bahn-Haltestelle auf Arkaden zu sehen, im Hintergrund das Bahnbetriebswerk

Fotos u. Grafik: H. Radulescu



Draufsicht des Busbahnhofs: Für das Foto wurden auch die beiden FCS-Busse in Szene gesetzt

Die (damals) perfekte Epoche

1996 zog ich in das Elsass, um mein Studium fortzuführen, und entdeckte die mir bisher unbekannte deutsche Modellbahnpresselandschaft. Die Epoche III stand „hoch im Kurs“, und es gab dementsprechend viel Material dazu – so zum Beispiel die gut bebilderten Magazinartikel und Publikationen von Michael Meinhold, die mich sehr geprägt haben. Es ging nicht nur um Züge und Zugbildungen, sondern eher um eine komplette Nachkriegs-Eisenbahnlandschaft. Die Bilder der 1950-1970er-Jahre stellten ein für mich sehr faszinierendes Zusammenspiel dar von alter und neuer Eisenbahntechnik, von kurz vor der Ausmusterung stehenden Dampfloks und Wagen aus der Länderbahnzeit sowie recht neuen Einheitsdieselloks, 26,4 m langen m-Wagen und Güterwagen vom noch sehr verbreiteten G10 bis hin zu modernen UIC-Bauarten.

Aber nicht nur, was auf Schienen stand, war faszinierend, sondern auch alles „drum rum“: elfenbeinfarbene oder bunte Straßenbahnen und Busse, alte und neue Autos, Leute mit je nach Alter bunten oder tristen Kleidern. Dies alles fand statt in einer Nachkriegszeit-Architektur geprägt von Modernem, Erhaltenem, mit der Spitzhacke Vereinfachtem und ab und zu noch einer Ruine. Daraus erwuchs eine Welt, die ich real nie vor Augen bekommen hatte, sich aber in Modell wiederbeleben lassen sollte.

Die L-förmige Bahnlandschaft

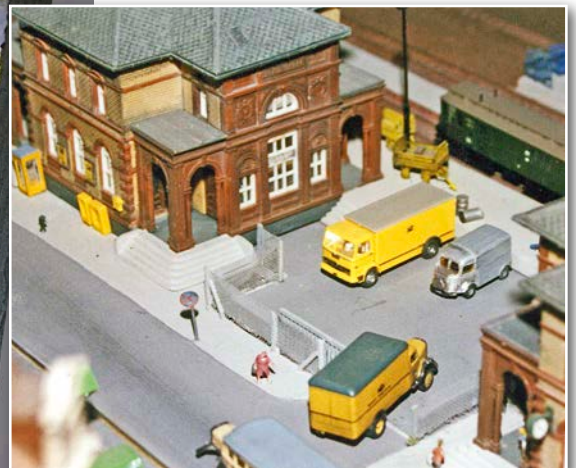
Ein Jahr später wurde mit dem Bau begonnen. Es sollte eine erste feste und nach meinen damaligen Vorstellungen „raumfüllende“ Anlage sein –

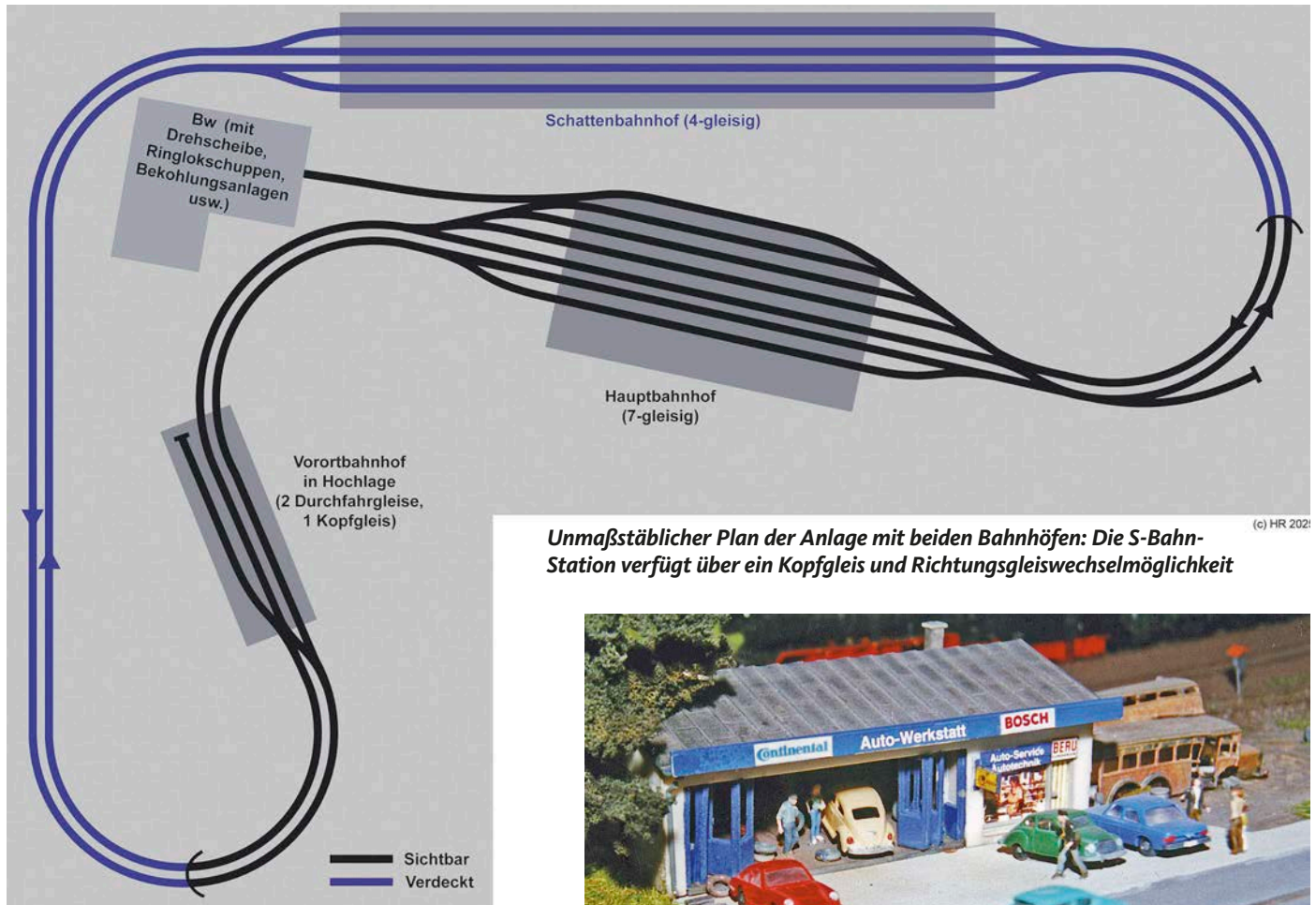
Sämtliche Bürgersteige bestehen aus 1 mm dicker Pappe. Die Taxen wurden passend zur Epoche schwarz umlackiert

Groß- und Kleinserien-Laster treffen sich zum Beladen im engen Posthof

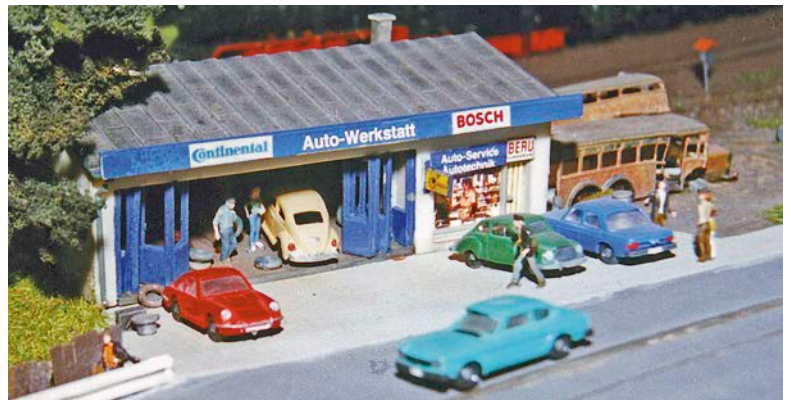


Auch die Straßenfahrzeuge wurden damals von Hand lackiert und dekoriert, desgleichen die ab Werk noch unbemalten Preiser-Figuren aus der Großpackung





Neben der Faller-Autowerkstatt befand sich auch ein Schrottplatz für ausgemusterte und verrottete Busse



in einem Raum, der zumindest in der Urlaubszeit auch als Arbeits- und Schlafzimmer, dazu noch als Werkstatt und Ausstellung für die eigene Modellsammlungen dienen sollte. Letztendlich musste ich mich mit nur zwei Wandseiten zufrieden geben. Die Planung ergab eine L-förmige Anlage aus einem 3,20 m langen und einem 2,10 m kurzen Schenkel bei einer Breite von 80 cm. Nur für das Bett, das sich zuvor an derselben Stelle befand, war kein Platz mehr vorhanden. Dessen Beine wurden kurzerhand trotz Proteste abgesägt und unten vier Rollen aus dem Baumarkt montiert. So schaffte ich Platz für den Betrieb, zumindest tagsüber.

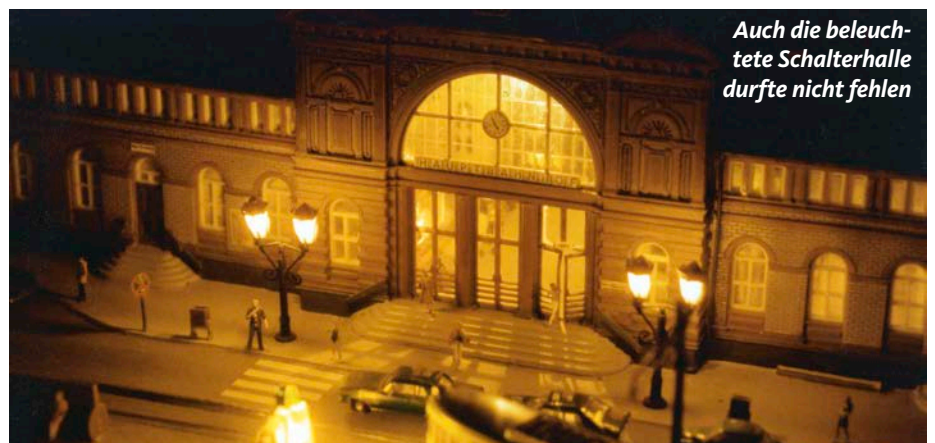
Dass eine westdeutsche Stadt mit Eisenbahnlandschaft auf nur 3,60 Quadratmetern nachzubilden, quasi unmöglich ist, wurde mir damals als Architektur-Student schnell klar. Daher wurde auf die Nachbildung des Stadtkerns bewusst fast komplett verzichtet – der Betreiber der Anlage stand an dessen Stelle. Der Hauptbahnhof in Straßenebene kam auf den großen Schenkel, die S-Bahn-Station in Hochlage auf den kleinen, mit einer relativ großzügigen Verbindungskurve. In der Ecke war noch gerade Platz für ein kleines Betriebswerk mit Drehscheibe und Ringlokschuppen. Im Vordergrund wurden nur Ge-

bäude der Straßen vor dem Hauptbahnhof und der S-Bahn Station nachgebildet, einige von diese sogar als Halbreif. Auf der anderen Seite der Gleise stadtauswärts wurde eine vorstädtische Bebauung mit kleineren Reihenhäusern auf einem Bahndamm platziert. Darunter kaschiert war ein viergleisiger Schattenbahnhof.

Bahngebäude Bonn als Mittelpunkt

Die Stadt sollte ein prächtiges Empfangsgebäude mit einem kleinen Vorplatz bekommen.

Selbstbau kam damals nicht in Frage, und letztendlich wurde Fallers Bonn ausgewählt. Der Bausatz wurde leicht geändert und bekam eine ebenfalls leicht geänderte kleine Bahnhofshalle, ebenso von Faller. Aus zwei Bonn-Seitenflügeln wurde das Postgebäude links zusammengebaut. Auf der rechten Seite, wo in meinem Szenario vor dem Krieg eine Häuserzeile gestanden hatte, wurde ein Busbahnhof angelegt. Einige Reste der im Krieg zerstörten Bebauung wurden mit DPM-Mauerwerkteilen am Nachbarhaus von



Auch die beleuchtete Schalterhalle durfte nicht fehlen



Den Übergang zur Hintergrundkulisse rechts stellen einige nach dem Krieg wieder aufgebaute Häuser sowie eine Straßenbrücke dar

Pola angeklebt. Betrieblich wurde der sieben-gleisige Bahnhof einfach erstellt. Die doppelgleisige Strecke (siehe Skizze) war nicht für den Gleiswechselbetrieb gedacht. Somit konnte man einige Gleisverbindungen sparen. Es wurden zwei Mittelbahnsteige sowie ein Gepäckbahnsteig gebaut. Die letzten zwei Gleise waren für den Güterverkehr reserviert und dienten gleichzeitig als Zufahrten zum Bw. Das Code-80-Gleismaterial stammte ausschließlich von Roco mit 15 Grad Weichen (umgebaut für Unterflurantrieb) und Flexgleise.

Straßenbahn und Car System

Dank der damals neuen Kato- und Arnold-Modelle wollte ich auf eine funktionsfähige Straßenbahn nicht verzichten. Viele kleinere Großstädte, wie zum Beispiel Bonn oder Aachen hatten in den 1960er-Jahren noch klassische

Straßenbahnenlinien vor ihren Hauptbahnhöfen. In ähnlicher Weise wurde auch die Führung auf der Anlage geplant, platzbedingt als eingleisige Strecke im Oval.

» Nicht alltäglich waren damals funktionsfähige Straßenbahnen und Straßenfahrzeuge in N

1997 gab es noch keine Spur-N-Fahrzeuge im Faller-Sortiment, so musste ich meine eigene Car-System-Technik bauen.

Es wurden zwei H0-PKW angeschafft und kurzerhand zerlegt. Deren Innenleben wurde in zwei Wiking-Busse eingebaut, einen D38 Doppeldecker und einen aus einem D38 „ausge-

schnittenen“ Büssing E3 Die. Diese Fahrzeuge liefen für einige Jahre recht zuverlässig

Vom Schlafzimmer ins Museum

Wie anfangs erwähnt, wurde diese L-förmige Anlage leider nie fertig. Dass diese fern von meinem Wohnort und nicht in Segmentweise, sondern festinstalliert war, wurde letztendlich zum Verhängnis. Dazu gab es einen Interessengewechselswechsel meinerseits eher auf Nischenthemen, abseits von der inzwischen so oft nachgebildeten Übergangszeit der Epochen III/IV. Allerdings sind die vielen in das Projekt eingeflossenen Arbeitsstunden nicht ganz „umsonst“ gewesen. Der rechte, fast fertige Anlagenteil ist vor der Entsorgung gerettet und wartet auf eine gründliche Aufarbeitung, um als (betriebsfähiges?) Ausstellungsstück im Eisenbahnmuseum Bukarest aufgestellt zu werden. *H. Radulescu*



Typische Nachkriegsmotive aus Deutschland: Während das Haus rechts renoviert wird, sind links die Ruinenreste noch nicht beseitigt



Hinterhausmilieu der 1960/70er-Jahre mit Hausputz auf allen Etagen. Am linken Haus sind noch Kriegsbrandschäden zu sehen

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€ 12,90
(statt € 25,80)

- ✓ **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.

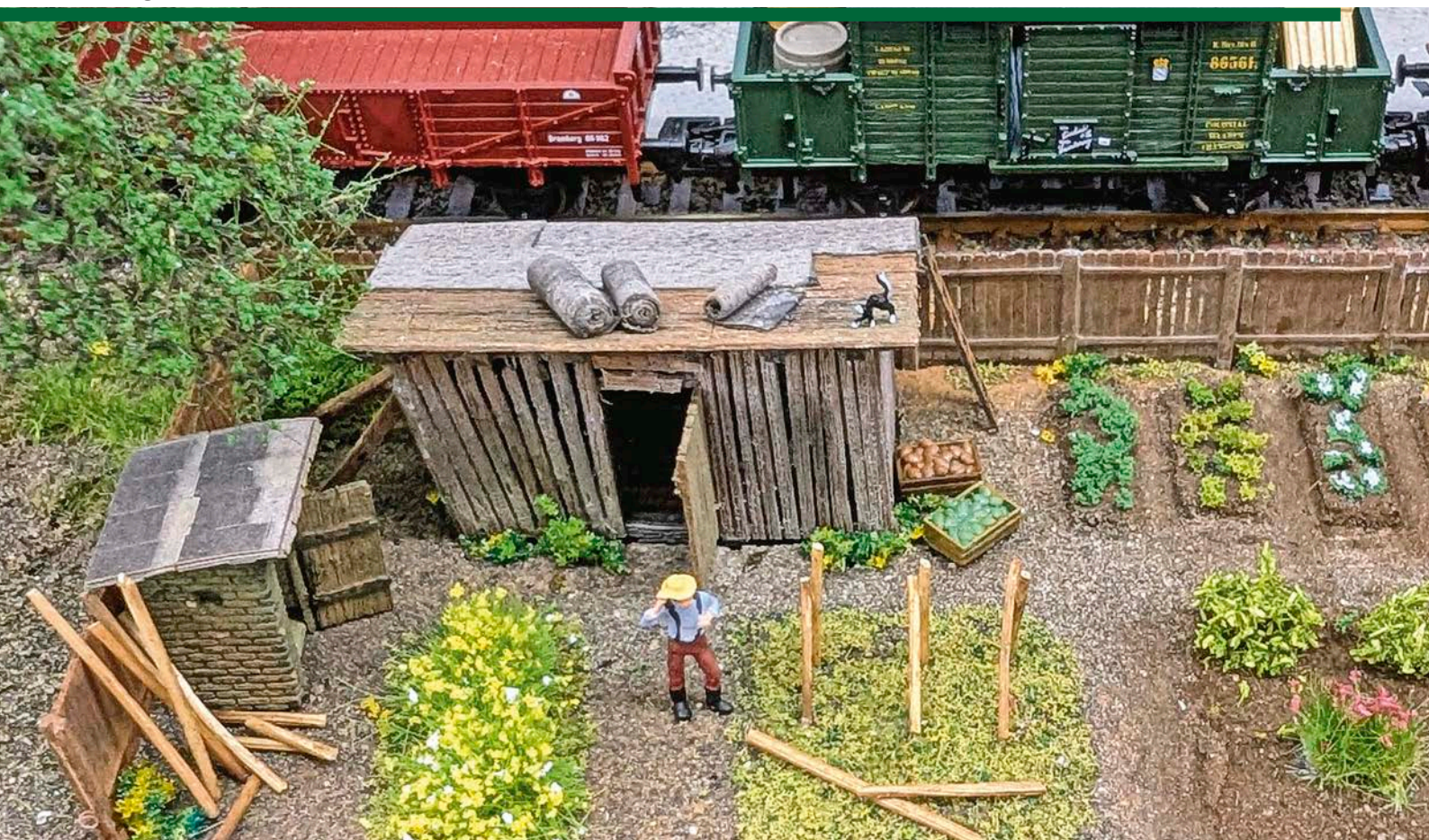
Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,50 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus (Jahresabo € 75,-).

Hier geht's
direkt zum Abo



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

<https://www.miba.de/spezial>



■ Bau einer Kleingartenanlage entlang einer Ladestraße

Naherholung im Vordergrund

Schrebergärten sind ein beliebtes Anlagenmotiv, säum(t)en sie doch vielerorts die Gleisanlagen. Ihre Gestaltung will wohlüberlegt sein, um eine optimale Wirkung zu erreichen. Frank Skowron zeigt, wie dies mit wenigen Kleinbauten durch variierende Detaillierungen selbst auf enger Flächenbreite gelingt

Für die attraktive Ausgestaltung des unmittelbaren Anlagenvordergrunds des Bahnhofsbereichs wurde eine Motividee gesucht. Lange Zeit lag dort ein schmaler Geländestreifen brach. Vage hatte ich mir zunächst einige Kleingewerbe vorgestellt, welche sich an der angrenzenden Ladestraße angesiedelt haben. Letztendlich kam mir jedoch als Lösung die Idee, dass die Bahnnahe doch auch eine Schrebergartenkolonie der Eisenbahner be-

gründen könnte, welche eine abwechslungsreiche Gestaltung versprach und somit einen idealen Blickfang bieten könnte. Schließlich lassen sich hier schöne Details darstellen, die dem Auge weiter hinten auf der Anlage eher verborgen bleiben. Auch ermöglicht die geringe Bauhöhe weiterhin den freien Blick auf die Anlage. Kleingartenmotive sind an sich nichts Neues, auch gibt es dafür Bausätze wie zum Beispiel von Faller. Zum einen überzeugten mich diese

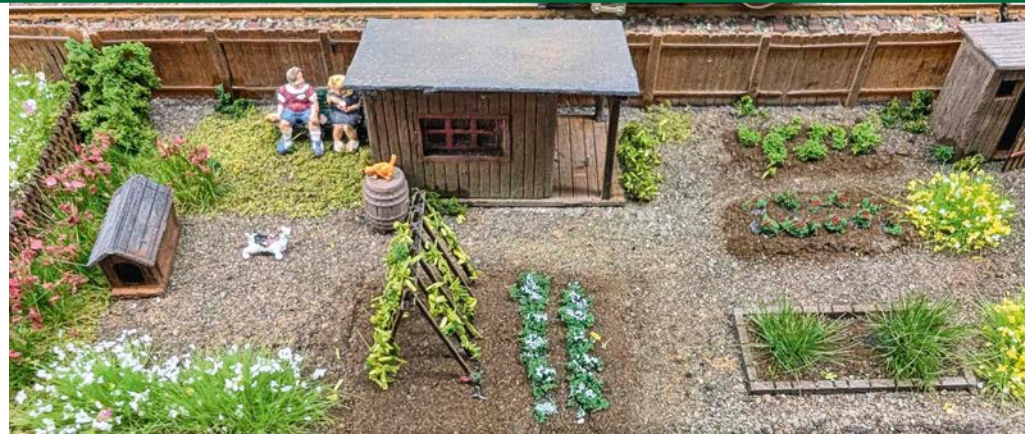
nicht, zum anderen sind sie für die von mir bevorzugten Epochen I und II einfach zu „modern“. Stattdessen bildeten etliche gelaserte Modellbauten die Grundlage.

Schuppen aus echtem Holz

Ich wollte jedoch die vielen Kleingebäude auch nicht alle selbst bauen. Beim tschechischen Hersteller Model Scene wurde ich schließlich fündig. Dieser bietet eine Reihe von Schuppen, Stäl-



Die „Landvermessung“ hat sieben Parzellen abgesteckt – hier wird einiges zu tun sein



Hier ist man schon mit der Gartenarbeit fertig und genießt den Feierabend. Der Hund beugt derweil misstrauisch die Katze auf dem Fass

3D-gedruckte Gebäude (freier Download, eigentlich ein Waagehäuschen) sind für den Garten ebenso geeignet



Fotos: F. Skowron

Der Gärtner scheint ein wenig ratlos beim Bau des Pflanzspaliers. Kein Wunder, wenn ihn seine ungeduldige Frau beobachtet. Die Katze auf dem Dach ist auch neugierig. Dieses muss er ja auch noch zu Ende decken

len und Toilettenhäuschen als Lasercut-Bausätze an, die wunderbar in die frühen Epochen passen. Die Kleingebäude sind in Mischbauweise aus Sperrholz verschiedener Dicken und Papierzubehörteilen zu erstellen.

Die erhoffte Zeit- und Aufwandsersparnis relativierte sich jedoch. Es hat schon etwas gedauert, die zahlreichen Bausätze zusammenzukleben. Holzteile haben zwar den Vorteil, ihr darzustel-

lendes Material (Bretterwand) direkt umzusetzen, letztlich wäre Pappe als Grundlage jedoch besser. Das äußert sich zum einen in schwerer herauszutrennenden Teilen (ich hätte mir weniger und schmalere Haltestege gewünscht), zum anderen brach die dünnste Sperrholzplatte trotz aller Vorsicht auseinander. Schließlich sind die Papierteile für Fensterrahmen, Türangeln und -griffe für die zwei letztgenannten Teile doch ziemlich fummelig in der Handhabung.

Aber genug geklagt, es sind schöne Modelle entstanden, die den Gärten individuelle Noten geben. Unerlässlich war, alle Gebäude nach Fertigstellung zu lackieren (Vallejo Air, mit dem Pinsel

aufgetragen) und mit verschiedenen Farbtönen von Pulverfarben zu altern. Dabei habe ich als letzten Auftrag weiße Pulverfarbe verwendet und teilabgerieben – schließlich ist verwittertes Holz ausgeblichen. Bei den Dächern verwendete ich nur in Ausnahmen die von Model Scene vorgesehene Bedeckung und bildete stattdessen die Dachpappe durch in Streifen aufgeklebte Papiertaschentuchlagen oder auch Papierstreifen überlappend nach.

Bei den Abortgebäuden verzichtete ich auf das „ungeschriebene Modellbahngesetz“, wonach ein zeitungslesender Benutzer auf dem stillen Örtchen sitzt und sich offenbar nicht daran



Die Parzelle dient der Nutztierhaltung: Schweine, Schafe, Kaninchen und Hühner tragen zu Ernährung und Nebenverdienst der Besitzer bei

stört, die Welt durch die weit geöffnete Tür teilhaben zu lassen. Nun, die Türen stehen teilweise trotzdem auf, weil die Montage des Toiletten-sitzes einige Mühe verursacht hatte und daher sichtbar bleiben sollte.

Zäune

Die Abgrenzung zum Ladestraßengleis habe ich mit einem 3D-gedruckten Bretterzaun vorgenommen. Die Latten habe ich dabei teilweise schief und mit Lücken zueinander dargestellt.

Schließlich ging es den gärtnernden Eisenbahnern nicht um die Einfriedung einer Villengegend, sondern um schnelle und preiswerte Ausführung. Zwischen den Parzellen habe ich gelaserte Jägerzäune von Microwelten gesetzt. Allerdings geht der feine Eindruck durch das Anbringen der Querlatten und Pfosten in den entstehenden drei Ebenen wieder verloren, sodass ich tatsächlich bei weiteren Exemplaren auf diese ja eigentlich notwendigen Details verzichtete. Schließlich sieht man den Zaun immer nur

von einer Seite, und auf dieser sind die genannten Elemente ja gar nicht vorhanden.

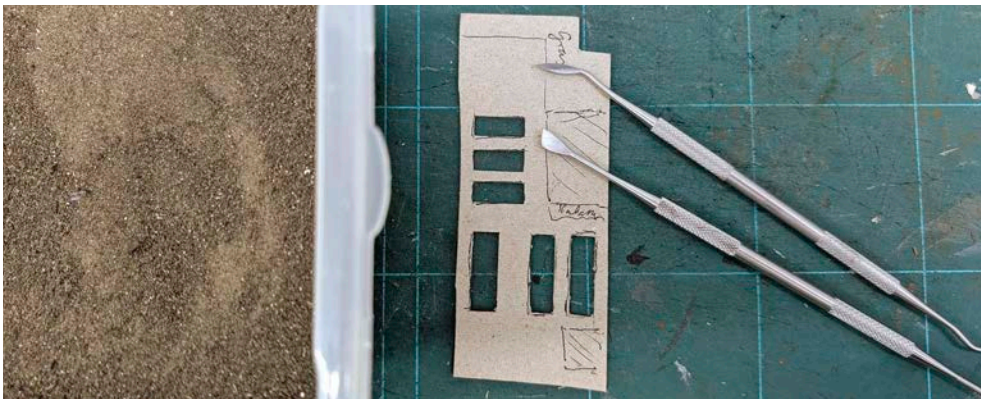
Beete und Wege planen

Für die Gestaltung der Gärten war erst einmal zu klären, wie Beete und Wege zu gestalten sind. Für heutige Ziergärten wäre wohl für jedes Beet eine Begrenzung angebracht, für Nutzgärten der damaligen Zeit hat man sich sicher nicht so viele Gedanken gemacht. So habe ich Beete überwiegend als angehäuften Erde dargestellt.

Die Herstellung der Beete



Der Schuppen ist in einer Vertiefung des Geländes platziert, die Zäune sind montiert sowie eine Grundschrift Erde aufgetragen. Entlang des Zauns ist feiner Quarzsand gestreut



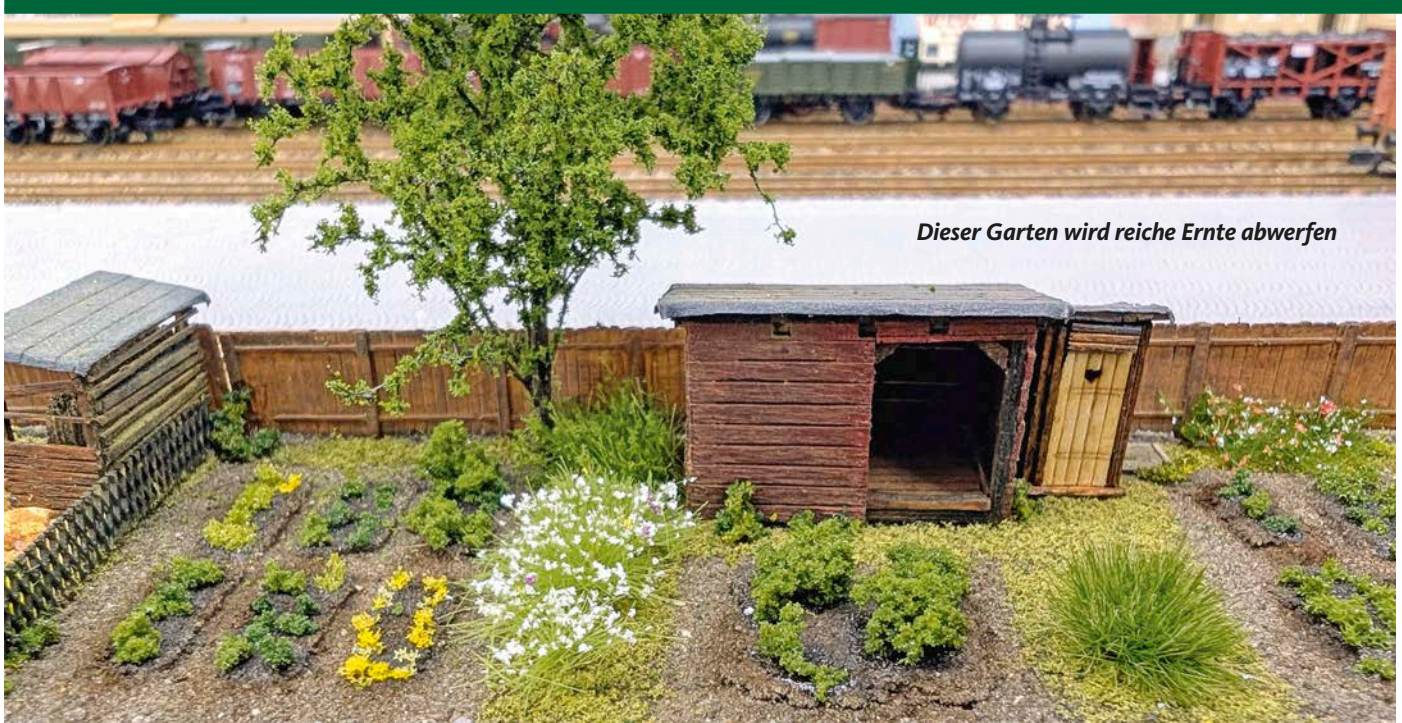
Für das Aufhäufen der nicht eingefassten Beete mit Erde wird eine Pappschablone für den jeweiligen Garten individuell angefertigt



Die Pappschablone ist mit Reißnägeln auf dem Boden fixiert. Für das Auftragen der Erde wird feines Modellierbesteck benutzt



Die geformten Beete können begrünt werden und sollten sich farblich vom Boden etwas abheben. Der fertig ausgestaltete Bereich dieses Gartens ist auf dem Aufmacherfoto der ersten Doppelseite des Beitrages zu sehen



Dieser Garten wird reiche Ernte abwerfen

Nur ausnahmsweise kamen Beetumrandungen eines bereits vorhandenen Sets von Microwelten zum Einsatz. Diesem entstammen auch die Wegplatten. Meist beließ ich die Wege jedoch unbelegt; in der dargestellten Zeit war das Geld dafür sicher nicht so üppig vorhanden.

Boden und Beete gestalten

Die gesamte Grundfläche wurde zunächst mit richtiger Erde ausgestattet. Schon vor Jahren hatte ich Straßenstaub ausgesiebt und sterilisiert. Dieser Fundus dient mir seither als erste Gestaltungsschicht jeglicher Flächen, die nicht für Gleise oder Straßen benötigt werden. Aus Pappen schnitt ich rechteckige Flächen in Beetgröße aus, die so als Schablonen dienten. Sodann rührte ich aus Tiefengrund und meiner gesiebten Erde einen zähen Brei an, den ich mit Spateln in die freien Flächen der auf den Untergrund aufgelegten Schablone drückte.

Nach Durchtrocknung hatte nun naturgemäß das Beet die gleiche Farbe wie der Erduntergrund. Die Beete waren schwer erkennbar für den hundertsechzigmal größeren Betrachter! Dunkelbraune Pulverfarbe löste das Problem und überzeugte mich auch insofern, als dass

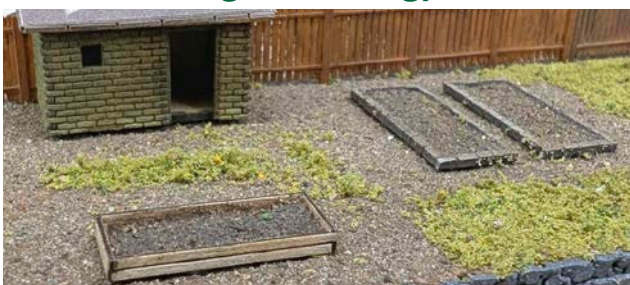


Bepflanzte Parzelle mit eingefassten Beeten (siehe Bild unten links)



Begrünter Garten mit Gehwegplatten (siehe Bild unten rechts)

Beeteinfassungen und Wegplatten



Einige Beete sind mit Brettern oder Steinen eingefasst

Bei dieser Parzelle wurden die Gehwegplatten von Microwelten verlegt





Die abwechslungsreiche Begrünung setzt sich aus unterschiedlichsten Fliesen, Matten und Einzelpflanzen zusammen

Beete aufgegrubberte/geharkte Erde sind, die nicht nur durch die Feuchte regelmäßigen Gießens dunkler aussieht.

Vegetation

Für die Beetbepflanzung hatte ich zunächst durchaus fertige Pflanzen aus dem Zubehörsegment erwogen (zum Beispiel von Busch). Aber genauer betrachtet sind diese für unseren Maßstab doch zu groß. Somit habe ich Büschel mit und ohne farbige Spitzen für höhere Pflanzen und Schaumstofflocken für Gemüsepflanzen verwendet. Letztere habe ich einzeln mit der Pinzette aufgenommen, in ein Tiefengrundbad getaucht und dann auf das Beet gedrückt. Nach Durchtrocknung haftet der Pflänzling fest an. Auf diese Weise habe ich hunderte „Pflanzungen“ durchgeführt – eine durchaus kontemplative Tätigkeit! Im Nachhinein erhielten mit Farbe manche Flocken noch helle Spitzen. Die übrige Vegetation wurde klassisch gestaltet: feiner Turf für die Wiesenflächen und Büschel von Mininatur und Welberg Scenery.

Figuren

Schließlich wurden noch Figuren und Kleintiere hinzugefügt: Auf einer Parzelle befindet sich eine Nutztierhaltung – schließlich war damals auch ein Beitrag zur eigenen Hauswirtschaft zu leisten. Auf dem Dach eines verfallenen Schuppens wurde die Darstellung einer begonnenen Neueindeckung vorgenommen: Hier sind die Bahnen schon teilweise ausgerollt. Noch ist die Detailgestaltung nicht abgeschlossen. Es fehlen noch Hasen und Hühner in besagter Parzelle, feine geätzte Gartengeräte sind gekauft, aber noch nicht installiert, und die brandneuen Artitec-Figuren verlocken auch noch zur Anschaffung nach Erscheinen. Spätestens dann wird der dargestellte Tag wohl ein Sonntag sein, so zahlreich bevölkern die Gartenliebhaber ihr Domizil.

Nun ist eine abwechslungsreiche Gestaltung des Vordergrundes entstanden, der immer wieder meine Blicke auf sich zieht und eine Augenweide ist – ein schönes Wort, wie ich finde!

Frank Skowron



Die abwechselnde Verwendung von Flocken und Schaumstoff ergibt eine interessante optische Auflockerung der Beete zur Darstellung der verschiedenen Pflanzenarten

Der Eindruck von Pflanzenvielfalt wird durch die Mischung der Materialien und Färbungen erzielt



Auch Gemüseboxen gehören zum Gartenleben



Viel Arbeit macht das Aufstellen der Spalierhölzer


Rangiermodul mit Fabrikatmosphäre

■ Die Prämierung der Minidioramen während der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“

Spur-N-Momente auf der Insel

51 Wettbewerbsdioramen liegen auf der Fraueninsel bereit, um sich während der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“ vom 19. bis 22. Juni dem Publikum zu präsentieren und von ihm prämierten zu lassen

Wir freuen uns sehr über die rege Teilnahme am „Spur-N-Momente“-Wettbewerb aus dem *N-Bahn Magazin* 6/24. Vom 19. bis 22. Juni ist es also soweit. 51 Dioramen werden optimal ausgeleuchtet wie Bilder in einer Galerie präsentiert. Jeder Besucher erhält mit seinem Eintritt eine Abstimmkarte. Die Wahl dürfte nicht leicht fallen, denn ein breites Spektrum an Motiven erwartet die Besucher. Wir sind also gespannt, wie Sie sich entscheiden! Die Sieger und natürlich auch alle weiteren Arbeiten werden hier im *N-Bahn Magazin* nach und nach vorgestellt.

„Die Welt der kleinen Bahnen“ hat natürlich noch mehr zu bieten. International bekannte Modellbaukünstler zeigen Ihre besten Arbeiten. Lassen Sie sich von der anregenden Atmosphäre dieser kleinen Messe inspirieren selbst aktiv zu werden und zu gestalten. Ein umfangreiches Angebot an Bauteilen und Zubehör gibt es ebenfalls vor Ort. So können Sie gleich nach der Rückkehr die ersten Ideen umsetzen.

Ferner bieten ein paar Tage Urlaub im Chiemgau noch viele Anregungen wie die großartige Titanic-Sonderausstellung im bekannten Rosenheimer Lokschuppen. Auch das Holzknecht-Museum in Ruhpolding hat Überraschendes zu bieten. Jedenfalls freuen sich alle, die bei der Organisation zu diesem Wettbewerb so engagiert mitgewirkt haben, auf ein gelungenes Finale auf der Fraueninsel (Frauenchiemsee). *NBM*


Steil bergauf geht es bei der Achenseebahn in einem Bilderrahmen-Diorama

Eine ländliche Verladesezene vom Diorama Massbach aus der Epoche III

Fotos: Wolfgang Besenhardt

Vorschau

Das N-Bahn Magazin 5/25 erscheint am 14. August 2025

Unter anderem sind folgende Themen geplant:

Foto: J. Rymarz



- **Antrieb, Elektrik und Details: optimierte alte 111 von Minitrix**
- **Feiner Anlagenbau: Report über die „Welt der kleinen Bahnen“ 2025**
- **Spur-N-Momente: Die Sieger des NBM-Minidiorama-Wettbewerbs**
- **Mit dem Zug zum Schiff: eine kompakte Hafenbahnanlage**

Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten

Leserbriefe

Inspirierende Module und interessante Anlagenverbesserungen

Zu: *Anlagenbeiträge im NBM 3/25*

Am trüben Karfreitag habe ich das Heft „gefressen“ und bin wieder einmal begeistert: die Anlage „Castelsolero“ mit der vortrefflich gelungenen Architektur und vor allem die erneuten Umbaumaßnahmen an der Anlage „Waldheim“. Jeder dieser Umbauten, auch der aktuell dokumentierte, ist weit mehr, nämlich jedes mal ein gravierender Fortschritt in der Anlagengestaltung. Und heute – nachdem ich das Projekt über all die Jahre als Leser begleiten durfte – weiß ich, was mich von Anfang an am meisten gestört hat. Es waren die geschlossenen, gemauerten Treppenabgänge zwischen den Turmbahnhöfen! Der Pola-Bausatz hat auf mich immer „irgendwie englisch“ gewirkt, nicht wie „Waldheim“. Dank an Herrn

Koallick für die Erkenntnis und die neue, stimmgeliche Lösung – ein wirklicher Gestaltungssprung. Wer hier umsteigt und die Ebenen wechseln muss, darf ganz schön Koffer schleppen. Wurde dieses Problem in diesen Zeiten ignoriert? Es müssen also nicht immer komplett neue Anlagen sein. Ich bin gespannt, was sich der Erbauer noch einfallen lässt.

Bernd Hübner

Rangieren pur über Regalbretter

Zu: *Grundlagen-Tipps im NBM 2/25*

In Anlehnung an das Heft 2/25 zeige ich Bilder von meinem Regal, 360 cm lang und 30 cm breit. Eine kleine lange schöne Rangieranlage. Ich bin nicht der große Bastler, daher ist sie nicht durchgestaltet! Aber auch so etwas kann nicht schlecht aussehen.

Thomas Schellbach



Fotos (2): T. Schellbach



Bei dieser Rangieranlage auf Regalbrettern steht der reine Fahrbetrieb im Vordergrund. Konstruktiv entspricht sie der Bauvariante auf Seite 78 im NBM 2/25

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 <https://worldmags.net> sparen gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.nbahnmagazin.de/abo



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



IMPRESSUM

Nummer 195 | 4/2025 | Juli/August | 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 Pilzweiger

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung/ Chef vom Dienst: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11a, 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 Druckwerkes (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 Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

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

LESERBRIEFE & 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





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

Mit Genehmigung der / Under license from Deutsche Bahn AG

10-2024 ★ 7-tlg. Grundeinheit R282

11-211/11-212

10-2025 ● 6-tlg. Ergänzungseinheit R282

11-211/11-212



Ein passendes UNITRACK Layout für die ICE4 Serie



Notwendige Artikel

22-870	V11 Double Track Set	x1
22-873	V14 Double Track Inner Loop Set	x1
20-004	Concrete Tie Double Track 248mm Straight Track	x1
22-018	Power Pack Standard SX	x2
22-022	KATO Power Supply 12V	x2

Necessary items

Symbole

- Stirnbeleuchtung
- Rücklicht
- Motor
- Kleinster befahrbarer Radius

Option

- Innenbeleuchtung
- DCC-freundlich



KATO Europe A/S

Rebslagervej 6,
5471 Sønderø,
Denmark





Ihr Spezialist für die Spur N



menzels-lokschuppen.de

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

Kato Sommer Neuheiten 2025 - RhB E-Lok Ge 6/6 I 414 Krokodil Ep.5/6



Abbildung zeigt unbedrucktes Vorserienmodell
Not final sample / unprinted sample

Die RhB beschaffte 1921 sechs Maschinen mit der Bezeichnung Ge 6/6, bis 1929 folgten 15 weitere Lokomotiven. Wegen ihrer Form und Konstruktion und der Ähnlichkeit zu den Krokodilen der SBB, werden die Lokomotiven auch Rhätisches Krokodil bezeichnet. Die Ge 6/6 I kam sowohl planmäßig für Güter- als auch vor Personenzügen zum Einsatz. Die beiden Lokomotiven mit der Betriebsnummer 414 und 415 sind betriebsfähig erhalten und regelmäßig noch im Einsatz. Das Kato-Modell im Maßstab 1/150 läuft auf normalen N-Gleisen und verfügt über ein filigranes Fahrwerk mit Stangenantrieb und einem mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht.

Kato 3103-1	RhB E-Lok Ge 6/6 I 414 Krokodil Epoche 5/6	179,99 €
Kato 3104-1	DCC Sound Ausführung	n.E
Kato 10-1987	RhB Personenzug 5-teilig m. Krokodil Epoche 5	307,70 €
Kato 10-1987S	DCC Sound Ausführung	n.E

Hobbytrain - Sonderangebote

2739	CD E-Lok Rh 1216 Taurus Epoche 6	119,99 €
2739S	DCC Sound Ausführung	189,99 €
2783	ÖBB Nightjet E-Lok Rh 1016 Epoche 6	105,99 €
2783S	DCC Sound Ausführung	174,99 €



30170	DSB E-Lok EB 3200 Epoche 6	119,99 €
30170S	DCC Sound Ausführung	179,99 €
30173S	ELL/Snälltget E-Lok BR 193 Epoche 6 - DCC Sound	189,99 €
30174	DB Cargo E-Lok BR 193 560 Vectron Epoche 6	129,95 €
30174S	DCC Sound Ausführung	189,95 €
3083	EVb Diesellok Vossloh G1000 BB Epoche 6	105,99 €
3114	Rhomberg-Sersa Diesellok Rh 1247 Epoche 6	109,99 €
3115	EGP Diesellok BR 247 Epoche 6	109,99 €



23440	SBB Schiebewandwagen-Set 2-tlg. Epoche 6	49,99 €
23441	SBB Schiebewandwagen Habils Epoche 4/5	25,99 €
23442	SNCF Schiebewandwagen-Set 2-tlg. Epoche 4	49,99 €
23443	SNCF/EVS Schiebewandwagen Habils Epoche 4/5	25,99 €
23445	Pimk Rail Schiebewandwagen-Set Epoche 6	49,99 €
23944	BLS Steuerwagen Bt Epoche 5	79,99 €
23946	BLS Autoverlad-Steuerwagen BDt Epoche 5/6	79,99 €



24801	DB EVA Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 3	44,95 €
24802	DB Aral Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 3	44,95 €
24831	DB VTG Shell Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 4	44,95 €



24832	DB Esso Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 4	44,95 €
24833	DB/ARAL Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 4	44,95 €
24834	DB/Danzas Kesselwagen-Set 2-tlg. Epoche 4	44,95 €

Kato Düwag Straßenbahn - Sonderangebote

14806-1	Straßenbahn Düwag 2-tlg. blau/weiß	39,99 €
14806-2	Straßenbahn Düwag 2-tlg. grün/weiß	39,99 €
14806-3	Straßenbahn Düwag 2-tlg. rot/weiß	39,99 €



LS Models - lieferbare Artikel im Überblick

76011	Flixbahn Liegewagen-Set 2-tlg. Epoche 6	148,99 €
97001N	ÖBB Schlafwagen-Set 2-tlg. Epoche 5	159,50 €
97002N	CNL Nachtzugwagen-Set 4-tlg. Epoche 5 - Set 1	299,99 €
97003N	CNL Nachtzugwagen-Set 4-tlg. Epoche 5 - Set 2	309,99 €
97023N	ÖBB CD NJ Nachtzugwagen-Set NJ408 Epoche 6	531,90 €
98001N	CD Liegewagen-Set 2-tlg. Bcmz 834 Epoche 5	149,90 €
98003N	CD Schlafwagen WLABmz 826 Epoche 5	75,90 €
98004N	CD Schlafwagen WLABmz 826 Epoche 5	75,90 €
98098N	Snälltget Liegewagen-Set 2-tlg. Epoche 6	149,90 €

Sonderangebot: LS Models 96034 Alpen-Sylt Express Wagen-Set 5-tlg. Ep.6

5er Set Liegewagen (Bvcmz 248.5 + Bvcmbz 249.1) - Alpen-Sylt Express, Ep. VI



Alpen-Sylt Express 1000 Km bis zum Meer.....1000 Km bis zum Gipfel Im Nachtzug von Sylt nach Salzburg. An 4 Tagen in der Woche verkehrt der neue Alpen-Sylt Express um die Fahrgäste bequem und ohne Umstieg von den Alpen an die Nordsee und von der Nordsee in den Süden zu bringen.



Modelleigenschaften:

- Detaillierte Ausführung
- Umfangreiche Bedruckung
- NEM Kupplungsaufnahme
- Limitierte Auflage

UVP 384,90 €

Unser Preis 279,99 €

Weitere Angebote auf menzels-lokschuppen.de



facebook.com/menzels.lokschuppen



instagram.com/menzelslokschuppen

<https://worldmags.net>

Irrtum, Änderungen und Zwischenverkauf vorbehalten. Versand Inland 5,90 €, ab 99,99 € Warenwert versandkostenfrei. Kreditkarte. Vorausrechnung. PayPal.

Ladenöffnungszeiten: Mo-Fr 10:00 - 19:00 Uhr, Mittwochs Ruhetag, Sa 9:30 - 16:00 Uhr