

# NBAHN MAGAZIN

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

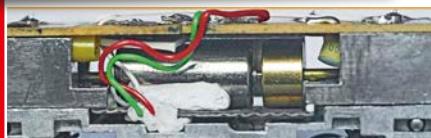
**EXTRA** Zug-Grafiken zum Ausklappen  
Nebenbahn-Betrieb bei DB, DR, ÖBB und SBB

Modellbahn als Kunstwerk



06  
4194539 307801

Tipps & Tricks: Lok-Tuning



Neuer Motor und Farbakzente



**Auf geht's: So läuft unser neuer Dioramen-Wettbewerb**

**Highlight im Herbst: Was bei der N-Scale-Convention in Stuttgart geboten wird**

**Variabel & attraktiv umsetzbar: Bahnhof Oberwinter am Rhein**

Hintergrund-Kulisse in 3D





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 Herbst Neuheiten



16269 E-Lok BR 112 310-8 Bügelfalte TEE, DB DCC-Sound	296,10
15368 Wagenseit TEE Rheinfeind, 3-teilig, DB	179,10
15369 Wagenseit TEE Rheinfeind, 2-teilig, DB mit Schlußlicht	143,10
11132 Starset Digital: E-Lok BR 141 DCC-Sound + Umbauw., Mobile Station, Gleisoval mit Betonleis	386,10
16711 E-Lok BR 112 310-5 vkröt, DBAG DCC-Sound	301,50

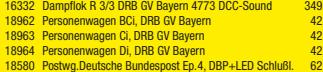


16725 E-Lok BR 111-079-0 vkröt, twegt, DBAG DCC-Sound	301,50
-------------------------------------------------------	--------

18660 Postwagen Deutsche Bundespost, Ep.3, DBP	53,99
18951 Schenkdachwagen Peine Salzgitter Ep.4, DB	44,09
18993 Ged.Wg.002 200 Jahre Conditioner Kreutzkamm	40,49

#### Sommer Neuheiten

16835 E-Lok BR 193 ELL FlinkTrain DCC-Sound lieferbar	321,99
15462 Set 3x Schnellzugwagen 2.Klasse FlinkTrain	159,99
15797 Schnellzugwagen 2.Klasse FlinkTrain	53,99
16332 Dampflok R 3/3 DRB GV Bayern 4773 DCC-Sound	349,99
18962 Personenzugwagen CI, DRB GV Bayern	42,29
18963 Personenzugwagen CI, DRB GV Bayern	42,29
18964 Personenzugwagen DI, DRB GV Bayern	42,29
18580 Postwag.Deutsche Bundespost Ep.4, DBP+LED Schlußl.	62,99
18105 Kühlwagen Kaiser Brauerei GmbH Geislingen/Steige	31,49



16488 US-Dampflok K1.3900 Challenger 3969 UP DCC-Sound	529,99
--------------------------------------------------------	--------

#### Trix Sonderpreise

18902 Set 3x Ged.Güterwagen Expresszug DR 1.Betriebsnr.	119,00
Auch einzeln erhältlich	69,99
18902-01 Ged.Güterwagen Expresszug DR 1.Betriebsnr.	39,67
18902-02 Ged.Güterwagen Expresszug DR 2.Betriebsnr.	39,67
18902-03 Ged.Güterwagen Expresszug DR 3.Betriebsnr.	39,67
24,98	

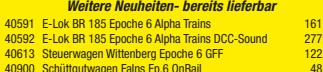
#### Piko Sommer Neuheiten



94147 E-Lok BB 26000 Ep 6 SNCF	229,99
--------------------------------	--------



94152 E-Trw. Rb4/4 1406 Prototyp, grün alte Schrift, SBB	239,69
94153 E-Trw. Rb4/4 1406 Prototyp, grün, SBB DCC-Sound	345,49
94362 Steuerwagen BDT 90-8 grün alte Schrift, SBB Ep.4	133,79
94383 Personenzugwagen EW 1, 1.Kl. grün alte Schrift, SBB	68,99
94384 Personenzugwagen EW 1, 2.Kl. grün alte Schrift, SBB	68,99
94385 Speisewagen EW 1, Historic, rot Ep.5/6 SBB	73,59



10-2083 Triebzug TGV Sud-Est 5-tlg. Ep.4 Zug 84 Dieppe, SNCF	217,50
10-2084 Ergänz. TGV Sud-Est 5-tlg. Ep.4 Zug 84 Dieppe, SNCF	154,90
10-2134 Triebz.TGV Sud-Est 10.tlg. Ep.4 Zug 85 Rouen, SNCF	372,50



10-2131 E-Triebzug TGV Euroduplex 5-teilig SNCF/INQUI	217,70
10-2132 Ergänzung 5-teilig TGV Euroduplex SNCF/INQUI	155,60



10-2117 E-Triebzug TGV Euroduplex 5-teilig SNCF/QUIGO	217,70
10-2118 Ergänzung 5-teilig TGV Euroduplex SNCF/ QUIGO	155,60
10-746-1 Triebzug BR 175, 6-teilig DR DCC-Sound	494,90



10-747-1 Triebzug VT 18.16, 4-teilig SVT Görlitz DR DCC-Sound	409,40
---------------------------------------------------------------	--------



260167 Set 3x Schwertransportwagen SSy45, Ep.4 DB	98,95
262560 Set 3x Schwertransportwagen SSy45, Ep.2 DR	98,95
200175 Set 3x Schwertrapo.Rimmps + Kessel beladen, Ep.4 DR	103,95
262545 Schwertrapo.Rimmps + Kessel beladen, Ep.3 USATC	35,95
262565 Dienstgüterwagen, DBAG	33,25
265900 Selbstentladewagen Wagon Maintenance	49,50
265901 Selbstentladew. Burgt EUROTREIN, Loko-Trans ZSSK	49,50



265902 Selbstentladewagen, NPE Wagon Care NS	49,50
265903 Selbstentladewagen Loko-Trans CD	49,50
260221 2x Selbstentladewagen blau Wagon Care ZSSK	97,95



260222 2x Selbstentladewagen grün Rail4Chem ZSSK	97,95
260224 2x Selbstentladewagen GRWACO, Wagon Care NS	97,95
260229 2x Selbstentladewagen grau NACCO Naccorail/D	97,95

#### Fleischmann Herbst - Neuheiten Auszug



7500609 E-Lok BR 1020 012-9, blutrot ÖBB	206,90
7500609 E-Lok BR 1020 012-9, blutrot ÖBB DCC-Sound	296,90
7500707 E-Lok BR 1116 212-2 Fußball vereint Europa ÖBB	215,90
7500707 E-Lok BR 1116 212-2 Fußball vereint Europa ÖBB DCC-Sound	305,90



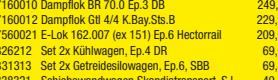
750074 E-Lok BR 193 459-5 Deutschlandpierz SBB-Cargo	215,90
750074 E-Lok BR 193 459-5 Deutschlandpierz SBB DCC-Sound	305,90
7360032 Diesellok 203 303-3 Netz Instandhaltung DBAG	247,40
7370032 Diesellok 203 303-3 Netz DBAG DCC-Sound	247,40



7760009 Diesellokzug BR 601 Zughotel RailAdventure	314,90
7760009 Diesellokzug BR 601 Zughotel RailAdventure DCC-Sound	494,90
6270082 Doppelstock Steuerwagen 2.Kl. DBAG	134,90
6260079 Doppelstockwagen 2.Kl. DBAG	62,90
6260084 Doppelstockwagen 2.Kl. DBAG	62,90



6660132 2x Schwerlast Flachwagen mit Brammen	53,90
6660132 2x Schwerlast Flachwagen mit Brammen Ep.4 DB	34,10
6660132 2x Telekophaubwagen 6-achsig Ep.5 DB	65,60
6660102 Doppeltaschen-Gelenkw. T3000e MarsLogistics CFL	89,90



7160010 Dampflok BR 70 0 Ep.3 DB	249,90
7160012 Dampflok GR 4/4 K-Bay.St.B	229,90
7560012 Set 2x Kühlwagen, Ep.4 DR	69,90
831313 Set 2x Getraidesilowagen, Ep.6 SBB	69,90
838321 Schiebewandwagen Skandiatransport SJ	49,90
890328 Reisezugwagen EW IV 1.Klasse SBB	57,90
6660030 Set 2-teilig Circus Knie, SBB	142,90
6660034 Set 3-teilig Offene Güterwagen Ep.2/3 FS	83,90
6660048 Set 2-teilig Rungenw.+Holzladung Ep.5 DB	104,90



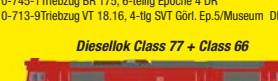
280183 E-Lok BR 193 25 Jahre ÖBB 2020 Ep.6 DB	169,90
301038 E-Lok BR 193 25 Jahre ÖBB 2020 Ep.6 DB DCC-Sound	259,90
301044 E-Lok BR 193 25 Jahre ÖBB 5.EP.6 DB	166,40
301048 E-Lok BR 193 25 Jahre ÖBB 5.EP.6 DB DCC-Sound	256,40



240000 3er Set Personenzugwagen AMZ+2x BMZ Ep.5 ÖBB	225,00
240001 2er Set Personenzugwagen 2x BMZ Ep.5 ÖBB	150,00
240002 3er Set Personenzugwagen AMZ+2x BMPZ Ep.5 ÖBB	225,00
245000 Speisewagen WRMZ Ep.5 ÖBB	74,90



250001 3er Set Personenzugwagen A+B+B, Ep.4 DB	249,90
251014 4er Set Personenzugwagen A+B+B+B, Ep.4 DB	349,90
250002 2er Set Personenzugwagen B+B Ep.4 DB	134,90
251022 2er Set Personenzugwagen A+B Ep.4 DB	99,90
250003 3er Set Liegewagen BC, Ep.4/5, blau/rot DB	249,90



255000 3er Set Liegewagen BC, Ep.5/6, Sämlägerf DB	233,90
255001 2er Set Liegewagen BC, Ep.5/6, Sämlägerf DB	341,90



2663 Dampflok BR 18 201 Kohle grün Ep.3 DR	233,90




<tbl\_r cells="2" ix="4" maxcspan="1" maxrspan="1"

# Spur-N-Momente '26 starten!

**E**s ist schon wieder so weit: Nach dem großen Erfolg des Minidoramen-Wettbewerbs „Spur N-Momente“ vom *N-Bahn Magazin* im vergangenen Jahr wollen wir nun ein zweites Mal unsere Leser zur Teilnahme aufrufen. Erneut ist es die Herausforderung, auf vorgegebener Baufläche eine stimmungsvolle Szenerie mit Bahnbezug zu gestalten. Diesmal ist allerdings ein konkreter Themenbereich vorgegeben: der Nahverkehr in all seinen Facetten. Mehr zum Ablauf des Wettbewerbs und seinen Teilnahmevoraussetzungen finden Sie ab der Seite 26 in dieser Ausgabe.

» Nicht verpassen:  
Der Einsendeschluss  
für Ihr Minidorama  
ist am 24. April 2026

Angesichts der kompakten Baufläche der Minidoramen liegt die thematische Interpretation von Klein- und Nebenbahnmotiven verständlicherweise nahe – muss aber nicht sein.

Unser großes Zugbildungsthema befasst sich diesmal mit meist kurzen Zügen auf Lokal-/Nebenbahnen. So sind auf den Ausklappseiten nicht weniger als 54 Garnituren aus Deutschland, Österreich und der Schweiz zusammengetragen.

Beschaulichkeit ist auch die Devise eines niederländischen Dioramas in Form eines gerahmten Gemäldes. In seiner Detailfülle kommt es schon einem „Wimmelbild“ gleich. Der Be- trachter kann durch varierende Blickwinkel im-



Foto: G. Sellmann

**Der Zug zur Schule kommt: Hier scheint die Bahn wohl pünktlich zu fahren, sodass mancher sich sputen muss, um noch rechtzeitig am Haltepunkt zu sein**

mer wieder Neues entdecken und wird auch noch von einer Tramway und einem fahrenden Boot überrascht. So gereicht das Ganze schon zu einem historischen Dokument einstigen Dorflebens am Fluss und seiner Atmosphäre.

Ob kleines Diorama oder große Anlage, Halbreliefgebäude sind eine nützliche, wenn nicht sogar unentbehrliche Hausform. Sie können nicht nur als Platz sparendes dreidimensionales Hintergrundbild, sondern auch in eng bebauten Stadtarealen oder an Bahnlinien angren-

zend sinnvoll verwendet werden. Bei Dioramen und Modulen sind sie sogar oft unvermeidlich, wenn nicht gar erwünscht. Wir zeigen einige Bauformen und Produktkombination.

Bei Hauptbahnen ist das Platzproblem um so drängender. Für den Modellbahner interessant sind daher Stationen, die in der Modellumsetzung recht einfach „geschrumpft“ werden können. Unser Beispiel ist Oberwinter am Rhein: erst Haltepunkt, dann Bahnhof und nun wieder Haltepunkt.

Gunnar Selbmann

N 1:160

## Die Baureihe 95

**ARNOLD**

### HN2597/HN2597S

DR, Dampflokomotive 95 021, kohlegefueert, mit modernisiertem Sandkasten, Ep. III



HN2597S mit Kohlekasten

HN2597S + HN2598S mit Triebwerksbeleuchtung



**Faszination Modellbau**  
**Friedrichshafen**

31. Okt. - 2. Nov.

In Halle 1 / Stand 1224

### HN2598/HN2598S

DR, Dampflokomotive 95 0024, ölfueuert, mit modernisiertem Sandkasten, Ep. IV



HN2598S mit Ölfeuerung

### Highlights unserer neuen Arnold-Modelle:

- HN2597 und HN2598 ab Werk mit fest eingebautem Sound-Decoder
- HN2597 und HN2598 ab Werk mit digital schaltbarer Triebwerksbeleuchtung
- HN2597 und HN2598 ab Werk mit 6-poliger Digitalschnittstelle nach NEM 651
- HN2597/S mit Kohlekasten, HN2598/S mit Ölfeuerung
- Beide Modelle mit modernisierten Sandkästen

**Spielemesse**  
**Stuttgart**

20. Nov. - 23. Nov.

In Halle 1 / Stand 1D53

# 58 Details an Details: meisterliches Bilderrahmen-Diorama mit Tramway und Bootsverkehr nach niederländischen Impressionen



## Aktuell

### 6 Neuheiten im Überblick

Neue Modelle für den Handel

### 80 N ist gemeinsam noch schöner

Vorschau auf die European N-Scale Convention 2025 Stuttgart

## Anlagen

### 18 Vielfalt der Themenwelten

Die Minidioramen des NBM-Wettbewerbs 2025, Teil 2

### 26 Spur-N-Momente: Nahverkehr

2. Minidioramen-Wettbewerb des *N-Bahn-Magazin* anlässlich der „Welt der kleinen Bahnen“ 2026

### 28 Zurück zum Ursprung

Oberwinter als Anregung für kompakte Bahnhofsumsetzungen

### 34 Lass die Tram fahren!

Ein Schaukasten für das Bücherregal mit viel Betrieb, Teil 1: Verlegung von Gleis und Magnorail-Kette

### 58 (Alt)meisterlich gestaltet

Modellbahn-Wandgemälde „Ansicht auf ein Dorf am Fluss“

### 68 (K)eine halbe Sache

BuBiModel-Halbreliedhäuser für städtische Hintergrundkulissen

### 78 Konsum im Lampenschein

Gleichmäßige Gebäude-Innenbeleuchtung mit LED-Platine



**34** Ein Trambahn-Diorama mit Autoverkehr entsteht: Tipps zur Verlegung des Nm-Sträfgleises und der Magnorail-Antriebskette

**80** Spur N ist international: große Vorschau auf die 19. European N-Scale Convention 2025 während des Stuttgarter Messeherbstes



Foto: G. Selbmann

**18** Originell und anregend: weitere Modelleinsendungen zum Minidioramen-Wettbewerb des N-Bahn Magazin

**12** Auch bei der DB eingesetzt: Vergleich der neuen SBB-Leichtstahlwagen von MW-Modell/AVM zu den alten von Arnold-N

**68** So wirkt es realistisch: Aufbau, Platzierung und Kombination der Halbreilgebäude von BuBiModel



## Fahrzeuge

**12** Innovative Leichtläufer  
SBB-Leichtstahlliniendwagen von MW-Modell/AVM und Arnold-N

**42** Entlang der Nebenbahn  
Reisezüge auf Nebenbahnen seit 1949 bis in die 1990er-Jahre

**74** Feinfühlig und kontaktsicher  
Umbau und Optimierung der alten Minitrix-Modelle der DB 111 (2)

## Service

**40** Kleinanzeigen/N-Bahn-Börse

**86** Vorschau, Leserbriefe, Impressum

**Kurz und vielfältig:  
Zugbildungen auf Nebenbahnen, mehr dazu ab Seite 42**

Fotos: Horst Meier,  
W. Besenhardt, J. Rymarz  
und F. Skowron

November / Dezember 6/2025

**N-BAHN MAGAZIN**

Fahrzeuge • Anlagen • Praxistipps

EXTRA Zug-Grafiken zum Ausklappen  
Nebenbahn-Betrieb bei DB, DR, ÖBB und SBB

Wie man ein Betriebs-Diorama als Wandgemälde umsetzt

Authentische Garnituren für fast jede Anlage

**Das fahr auf der Nebenbahn**

Personenzug-Vielfalt der Epochen III, IV und V

Tips & Tricks: Lok-Tuning  
Neuer Motor und Farbkästen

Auf geht's! So läuft unser Dioramen-Wettbewerb  
Highlight im Herbst: Was bei der N-Scale-Convention in Stuttgart geboten wird

Hintergrund-Kollage in 3D  
Halbreilgebäude: Das muss man für die Wirkung beachten

■ Neue Modelle für den Handel

# Neuheiten im Überblick

**Neue Modelle von Kato: Class 66/77 und DR 175 • Hobbytrain: Re 4/4 IV-Varianten der SBB und SOB und Lokomotion Weihnachtslok • MW-Modell/Mende: StLB Leichtstahlwagen • Eichhorn Modellbau: Betonprellbock • Noch: 3D-Figuren, Kohlebansen, Blumeninsel und Palmen • Stärz: Programmer V3**



**Kato: Stirnseiten der Freightliner, Lineas und DB Cargo GB**

■ Kato/Lemke

## Class 66/77 Wiederauflagen

Ziemlich genau 20 Jahre nach der Markteinführung gibt es nun von Kato eine Neuauflage der weit verbreiteten Großdiesellok der von EMD gebauten Baureihen 66 und

77. Die Class 77 ist eine ab 2005 gelieferte, überarbeitete 66 mit einigen Verbesserungen (zum Beispiel Führerstands-Klimaanlagen).

Angeboten wird die Class 77 nun als verkehrsrote DB Cargo (Art.-Nr. K10833) und dunkelgrün/weiße

Freightliner Polen/Basalt AG „Willi Brandt“ (Art.-Nr. K10834).

Bei der Class 66 gibt es die bunte „climate hero“ der DB Cargo GB (Art.-Nr. K10835), eine orange/schwarz/gelbe der Rotterdam Rail Feeding (Art.-Nr. K10836), eine

schlichte silberne der RheinCargo (Art.-Nr. K10837) und eine blaugrüne der belgischen Lineas (Art.-Nr. K10836), alle zu 169,90 Euro. Digitale Soundversionen sind für 284,90 Euro ebenfalls geplant.

Nach wie vor haben sie eine NEM 651-Schnittstelle und NEM- Kurzkupplungskulisse mit Normschacht. Nun sind zwei Hafstreifen aus Gummidiagonal auf den inneren Rädern der Drehgestelle eingebaut, was sich sehr positiv auf die Zugkraft aber leider negativ auf den Auslauf auswirkt. Die Lokomotiven laufen leise und lassen sich in allen Geschwindigkeitsbereichen gut regeln. Alle Beschriftungen wurden nun im UV-Druck nachgebildet. Erstmals bei der Class 66 sind die Sandkästen und der Tank mehrfarbig beschriftet. Zwei Pufferbohlen-Füllstücke mit Kupplungs- und Bremsschläuche-Nachbildungen liegen bei.

HR  
Fotos (4): Horia Radulescu



**Kato: Class 66 von RheinCargo und als DB Cargo GB „climate hero“**



**Kato: Die Class 77 von DB Cargo und Freightliner (oben) sowie Class 66 von Lineas und Rotterdam Rail Feeding unten**





**Hobbytrain: Die Lokomotion/Railpool Weihnachtslok in voller Dekorpracht, hier die Seite mit der „Weihnachtsmaus“**

■ **Hobbytrain**  
**Lokomotion/Railpool 193**  
**im Weihnachtslok-Design**

Als Sonderserie für die Modellbahnhändlervereinigung „modellbahnen-experten.com“ bringt Hobbytrain das exklusive Modell der von Railpool gemieteten 193 146-8 von Lokomotion im bunten Weihnachtsdesign (analog mit Next18-Schnittstelle Art.-Nr. H30182, 179,95 €/digital mit Zimo-Sounddecoder Art.-Nr. H30182S, 279,95 €).

Die von Railcolor Design entwickelte Gestaltung ist sehr aufwendig und zeigt verschiedene typische Weihnachtsmotive, die teilweise an der Eisenbahnhistorik adaptiert sind. So wird der Schlitten des Weih-

nachtsmanns statt von Rentieren – Lokomotion gerecht – von Zebras gezogen. Das Design wurde hervorragend auch in 1:160 von Ajin nachgebildet. Auch die technischen Anschriften sind sehr fein, nun sind auch die Bodenaggregate sowie der Trafo mehrfarbig bedruckt. Die Vectron MS ist auf dem aktuellen Stand mit feineren Stromabnehmern aus Ätzteilen, Next18-Schnittstelle und weiß/rotem Lichtwechsel. Es ist der neue fünfpolige Motor eingebaut, welcher der Lok sehr gute Fahreigenschaften verleiht. Dieser läuft besonders leise in allen Geschwindigkeitsbereichen und verfügt über zwei Schwungmassen aus Messing. Anleitung und eine kurze Vorbildgeschichte liegen bei. HR



Fotos (2): Horia Radulescu

**Hobbytrain: Teilmotiv mit Häusern von der anderen Lokseite**

■ **Kato/Lemke**  
**SVT „Görlitz“ kommt wieder**

Nochmals aufgelegt wird der SVT „Görlitz“. Es sind der vierteilige Museumszug VT18.16 mit blauem Streifen der Epoche VI (Art.-Nr. K10-713-9, 219,90 €/digital mit Sound Art.-Nr. K10-747-1, 454,90 €) sowie der sechsteilige DR 179 „Ernst Thälmann“ für die Epoche IV (Art.-Nr. K10-747-1, 319,90 €/digital mit Sound Art.-Nr. K10-746-1, 549,90 €).

Konstruktiv sind sie mit ihren vorherigen aufwendigen Modellserien weitgehend gleich. Neu ist allerdings eine Digitalschnittstelle.

Leider hat sich in der Zwischenzeit herausgestellt, dass diese falsch verschaltet ist. Nach Auskunft von Lemke wird es zur Problemlösung einen Next18-Adapter als kostenloses Teil geben. Es kann dann direkt oder über den Handel abgerufen werden. GS



**Kato: nach dem Vorbild des Museumszuges wird der VT 18.16 für die Epoche VI aufgelegt**

Foto: G. Selbmann

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

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

**Wir haben das besondere Zubehör im Maßstab 1:160 für Ihre Anlage, besuchen Sie uns online!**

**MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ** **NEU**  
 Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

**Weichen-, Licht- und Funktionsdecoder WLFD 3**

- Ausgabemodul mit 8 Doppelausgängen über eine SX-Adresse oder 16 Einzelausgänge über zwei SX-Adressen
- Kombination von WDMiba 3, LDMiba 3, LDMiba 3d
- Bereitstellung zusätzlicher Funktionen wie Anschluss von Signalen von Viessmann (Art.-Nr. 4470, 4471, 4472, 4700, 4701, 4702) sowie deren Weichenantrieb (Art.-Nr. 4554)
- Anschluss von Weichen, Formsignale, Lampen, Beleuchtungen, Lichtsignale, Entkuppler, Andreaskreuze und Relais einer Modellbahnanlage an das Selectrix-System
- Der WDMiba 3, LDMiba 3 sowie der LDMiba 3d können mit dem Software Update in einen WLFD 3 umgebaut werden

WLFD 3	Bausatz	47,40€
WLFD 3 ZF	Fertigmodul & Freilaufdioden	79,50€
WLFD 3 ZM	Fertigmodul (mot. Weichen)	85,00€
PIC WLFD 3	Softwareupdate WLFD 3	13,00€

**Info@firma-staerz.de** [www.FIRMA-STAERZ.de](http://www.FIRMA-STAERZ.de) Tel./Fax: 03571/404027

## Hobbytrain: SBB Re 4/4 IV 10104 und SOB-Varianten



Die Re 4/4 IV 10104 im Ablieferungszustand mit zwei verschiedenen dekorierten Seiten

Bei der Neuausgabe wurde nun der Stromabnehmer verfeinert (obere Lok)



**G**ut ein Jahr nach der ersten Auflage gibt es nun von Hobbytrain vier neue Varianten der neu konstruierten SBB Re 4/4 IV. Es handelt sich um die vierte Prototyplok 10104 im verkehrsroten Anstrich mit zwei unterschiedlich gestalteten Stirn- und Seitenwänden, das heißt mit so-

wie ohne Zierlinie in steingrau (Art.-Nr. H28405, 189,90 €). So mit wurden nun alle vier Prototyploks in ihren unterschiedlichen Ursprungsfarbbegebungen realisiert. Neu sind auch drei SOB-Varianten als Re 446 im jüngeren silber/roten Standardfarbkleid (Art.-Nr. H28406,

189,90 €). Sehr schön gestaltet sind die SOB-Werbeloks „25 Jahre VoralpenExpress“ in Blaugrün (Art.-Nr. H28407) und die graue „Fernweh/Sehnsucht“ (Art.-Nr. H28408), beide je 199,90 Euro. Die sehr fein lackierten und beschrifteten Loks haben viele angesetzte Bauteile am Lokkasten

und dank neuem Motor sehr gute Fahreigenschaften (siehe auch NBM 4/24). Die Beleuchtung (3 x weiß vorne und 1 x weiß rechts hinten) erfolgt durch LED. Die in NEM-Schächten angebrachten Kupplungen sind an den Drehgestellen federnd angelehnt.

Deutlich feiner sind bei den vier neuen Modellen die Stromabnehmer mit Oberteil aus geätztem Metall statt wie früher aus gebogenem Draht. Sound-Varianten mit Decoder von Zimo (Art. Nr. H2804xS) sind erhältlich für 304,90 Euro in den Standard-Lackierungen und 314,90 Euro für die SOB-Werbeloks. *HR*



Die SOB-Varianten 25 Jahre VoralpenExpress (oben) sowie unten im schlichteren Silber/Rot und im Werbedekor „Fernweh/Sehnsucht“



Fotos (5): H. Radulescu



MW-Modell/Mende: ex SBB Leichtstahlwagen der Steiermärkischen Landesbahn

### MW-Modell/Mende StLB Leichtstahlwagen

1987 übernahmen die Steiermärkische Landesbahnen StLB von den SBB einen 1955 von SWP als C4ü 6115 gebauten Leichtstahl-Mittleinstiegswagen und setzten diesen als EB 22 zwischen Feldbach und

Bad Gleichenberg ein. Später erhielt der Wagen die aktuelle rot/weiß/grüne StLB-Lackierung und die Betriebsnummer BRpz A-STLB 50 81 8532 001-9. MTR Mende bring jetzt dessen Nachbildung (Art.-Nr. N-AT-201, 79,90 €). Das sehr fein detaillierte und lackierte Modell wurde exklusiv von MW-Modell/AVM hergestellt. Ausgezogene Tauschfaltenbälge liegen bei. HR

■ **Fleischmann**

### ÖBB 1044 mit hohen Lüftern

Bei Fleischmann wurde die alte Roco-Form der ÖBB 1044 im Laufe der Zeit konsequent überarbeitet. Schon vor einigen Jahren gab es eine Formvariante mit hohen, unterschiedlich gestalteten Seitenlüfttern nach dem Vorbild der Mitte der 1980er-Jahre gebauten Loks.

Nun erscheint eine Farbvariante als 1044 107-9 im Ablieferungszustand mit Lokkasten in Blutorange und elfenbeinfarbenem Dach und drei Zierlinien in gleicher Tönung. Der Langträger und die Drehge-

stelle sind jedoch schon in Umbragrau statt dem Tiefschwarz älterer Loks gehalten. Wie bei den zuletzt gelieferten Modellen trägt auch diese Lok sehr feine Stromabnehmer.

Das einst bei Roco vorhandene Umschalterloch im Dach wurde beseitigt. Durch die präzise Gravur erscheint das Modell immer noch zeitgemäß. Sie ist analog mit Next18-Schnittstelle (Art.-Nr. 7560052, 229,90 €) und digital mit Zimo-Sounddecoder MS590N18 (Art.-Nr. 7570052, 329,90 €) lieferbar. Die fein lackierte und be-



Fotos (2): Horia Radulescu

Der neue Stromabnehmer (unten) fällt deutlich zierlicher aus



Die 1044 107-9 mit hohen Lüftern und umbragrauem Rahmen

**LEMKE**  
setzt : Maßstäbe

**HOBBYTRAIN**  
Präzisionsmodelle : Spur H0 & N  
L.S. Models Exclusive MEHANO ALBANY COLLECTION HELJAN MF TRAIN ALBERT MODELL RSM Arndt Spezial-Modelle

## SPEKTAKULÄRE NEUHEITEN AB SOFORT IN UNSEREM NEUEN HERBST/WINTER KATALOG 2025

AUSSERDEM IM KATALOG:

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





**Noch: DB AG Zugpersonal**



**Noch: Reisende mit Koffern**



**Noch: Hochzeit**

schriftete Lok überzeugt in ihren Fahreigenschaften. Die Stirnlampen leuchten mittels warmweißer und roter LED, NEM-gerechte Kurzkupplungskulissen oder -schächte fehlen nach wie vor. **HR**



**Noch: Lagerarbeiter mit Transportgeräten und Stückgut**

21973, 18,99 €). Sie bestehen aus einem hellbraunen strukturierten Kunststoff-Stamm und darauf ge-stecktem durchbrochenen Wedelkranz aus grün eingefärbtem Kunststoff. **GS**

### ■ Modellbahn digital Funktionsdecoder WLFD 3

Der Weichen-, Licht- und Funktionsdecoder WLFD 3 ist ein Ausgabemodul mit acht Doppelausgängen über eine SX-Adresse oder 16 Einzelausgängen über zwei SX-Adressen. Er ist eine Kombination von WDMiba 3, LDMiba 3 und LDMiba 3d mit zusätzlichen Funktionen wie Anschluss von Signalen von Viessmann sowie vom Weichenantrieb derselben Herstellers.

Es können damit Weichen, Formsignale, Lampen, Beleuchtungen, Lichtsignale, Entkuppler, Andreaskreuze und Relais einer Modellbahnanlage an das Selectrix-System angeschlossen werden. Folgende Betriebsarten stehen zur Auswahl: Dauerbetrieb mit Dimmen, gedimmtes Blinken, Blinken und Betrieb für Flügelsignale von Viessmann. Zwei Zeitgeber stehen zur Auswahl. Der WDMiba 3, LDMiba 3 sowie der LDMiba 3d können mit dem Software Update in einen



**Noch: gelaserter Kohlebansen**

Fotos (7): G. Selbmann

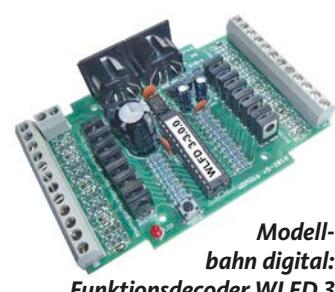


**Noch:  
gelaserte  
Blumen-  
inseln**

WLFD 3 umgebaut werden. Erhältlich ist der WLFD 3 als Bausatz (Art.-Nr. 688, 47,40 €), als WLFD 3 ZF Fertigmodul mit Freilaufdioden (Art.-Nr. 689, 79,50 €) und außerdem als WLFD 3 ZM Fertigmodul für motorische Antriebe (Art.-Nr. 690, 85,00 €). **GS**

### ■ Eichhorn Modellbau Beton-Prellbock

Aus Beton ist das Vorbild eines Prellblocks mit Puffern, den es als gealtertes Fertigmodell (Art.-Nr. 15134-F, 12,00 €) und im Bausatz zu drei Stück (Art.-Nr. 15314-B, 16,00 €) zu bestellen gibt. **GS**



**Modell-  
bahn digital:  
Funktionsdecoder WLFD 3**

Foto: Modellbahn digital

### ■ Noch Kohlebansen, Blumeninseln und Palmen

Für die Landschafts- und Szenengestaltung sind als Lasercut-Bausätze neu erhältl. eindreifach gegliederter kleiner Kohlebansen (Art.-Nr. 14615, 16,49 €) aus Naturholz und Profilen aus Karton sowie ein Set mit zwei Blumeninseln (Art.-Nr. 14609, 10,29 €) für Parkanlagen oder auch Fußgängerzonen. Beide Packungen werden ohne Zubehör geliefert. Bei Noch gibt es außerdem ein Vierer-Set mit 45 mm hohen Palmen (Art.-Nr.

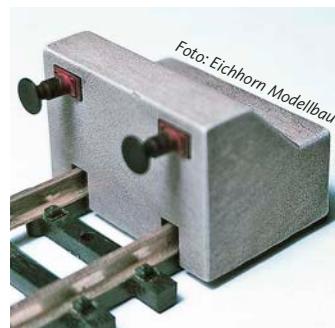


**Noch:  
Palmen aus  
Kunststoff**

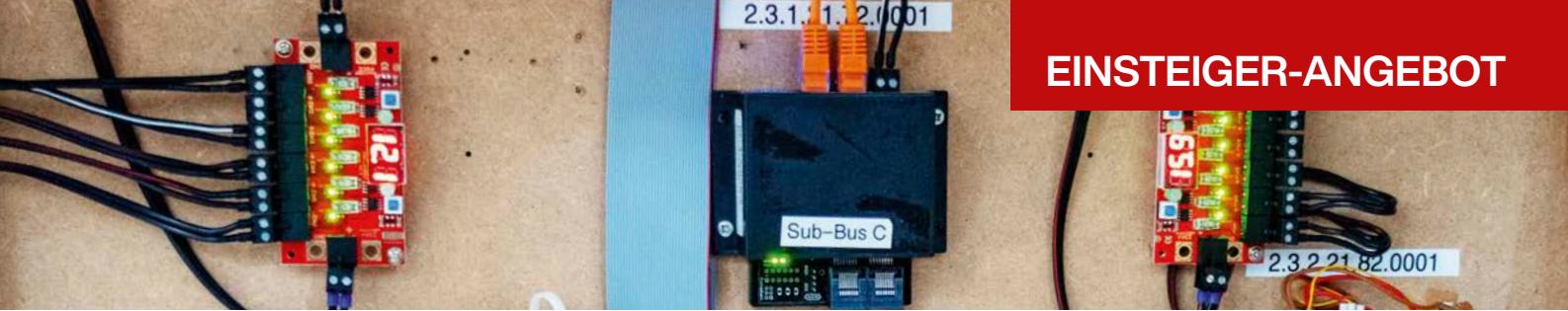
### ■ Modellbahn digital Programmer V3

Ab der Version 3.4.0 können die Programmierung des neuen WLFD 3 und der Basisplatine vorgenommen sowie über PC Stärz-Module und Lokdecoder im Selectrix, Selectrix-2 und DCC-Format programmiert und ausgelesen werden. Ein SX-Monitor ist integriert. Der Programmer V3 (Art.-Nr. 538, 15,00 €) ist kompatibel mit anderen Selectrix-Zentralen. Voraussetzung ist, dass die Zentrale mit dem PC per Interface nach Trix-Standard kommuniziert.

Die auf der herstellereigenen Webseite kostenfrei angebotene Version ermöglicht das Programmieren der Stärz-Module. Als kostenpflichtige Lizenz kann zusätzlich die Option der Lokprogrammierung freigeschaltet werden. **GS**



**Eichhorn Modellbau: Beton-  
Prellbock als Fertigmodell**



# Ihr digitaler Einstieg

**Digitale Modellbahn**

3-2025

4-2025

Brandaktuell Vor Auslieferung schon getestet!

Intellibox 3 Was Uhlenbrocks neue Zentrale kann

**Mit Selbstbau sparen und Spaß haben**

- Digitalzentralen, Decoder und Zubehöransteuerungen
- Individuelle & kreative Lösungen
- Tipps für Einsteiger und Profis

2 Ausgaben nur **8,90** Euro statt € 17,80

86 von Märklin, Ziegler-Decoder, YaMoRC-RailCom-Melder u.v.m.

Mit Diese Anlage

## Wie geht es weiter?

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

Testen Sie 2x  
*Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

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

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

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

Hier geht's direkt zum Abo



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



Die DB 18 624 fährt 1960 mit dem D 93 „Bavaria“ nach München durch den heute aufgelassenen Haltepunkt Kempten-Eich. Der Zug besteht aus fünf SBB-Leichtstahlwagen (D, A, 2 B u. AB) sowie einem DB B4ümg und einem Buffet-Wagen BR4yw-36

Foto: Helmut Röth/Eisenbahnstiftung

■ Die Leichtstahl-Inlandswagen der SBB von MW-Modell/AVM und Arnold-N

## Innovative Leichtläufer

Die ersten Leichtstahlwagen der 1930/40iger-Jahre beeinflußten prägnant für Jahrzehnte die Rollmaterialentwicklung in der Schweiz. Nach den Modellen von Arnold-N von 1986 sind nun endlich die ersten Formneuheiten von MW-Modell/AVM erhältlich. Peter Hürzeler stellt Vorbilder und Nachbildungen vor

Die Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 1930er-Jahre setzte auch die Schweizerischen Bundesbahnen unter Druck. Der aufkommende Automobilverkehr zwang die SBB wirtschaftlicher zu operieren. Vor diesem Hintergrund überdachte ihre Zugförderung die bisherigen Konstruktionen von Personenwagen und begann, Ideen aus der Automobiltechnik zu adaptieren. Zusammen mit der Schweizer Rollmaterialindustrie wur-

de ein erster Prototyp einer neuen Wagengeneration entwickelt – die Leichtstahlwagen waren geboren. Es gab kein schweres Untergestell mit Langträger mehr, der komplette geschweißte Wagenkasten aus Stahl 37 war in sich als rechteckiges Rohr ausgebildet. Leichtere Drehgestellkonstruktionen zusammen mit konsequent angewandtem Leichtbau im Innern (z. B. Wagentüren aus eloxiertem Alu oder Sitzgestelle aus Alurohren) ergaben ein

Gewicht von 27-29 t im Vergleich zu etwa 37 t bei den letzten Stahlwagen. Außerdem sind sie Vorreiter der Niederflurbauweise mit je nach Wagentyp teils unterschiedlich abgesenkten Wagenböden. Zwischen 1937 und 1957 wurden 1.163 Leichtstahlwagen abgeliefert. Durch die lange Bauzeit verbunden mit der knappen finanziellen Lage der SBB und dem 2. Weltkrieg kamen immer nur kleine Wagenserien zur Ablieferung. Erkenntnisse und



**MW-Modell:**  
Erstmals gibt es nun auch einen B mit Mitteleinstieg im Maßstab 1:160 aus Großserienfertigung



**B 000-059 und 000-149 (ex C4ü)** von 1953-57 mit zehn Sitzkärees (2+2) in zwei Großräumen, hier 1982 der Nr. 132 mit Zulassung für Italien im schweizerischen Koblenz AG

## Leichtstahlwagen im Ausland Auch bei DB, FS, ÖBB u. SNCF

Eigentlich als Inlandswagen gebaut, fuhren einige dennoch als „CH“-Wagen ins Ausland. Für den „Bavaria“ und „Isar-Rhône“ (Genf)–Zürich–München wurden 12 C4ü Mitteleinstieg, 6 BC4ü, 7 AB4ü sowie 6 F4ü angepasst und ab 1954 für rund zehn Jahre eingesetzt. 1964 kamen „Volkswagen“ auf die Strecke Basel–Karlsruhe und 1967 nach Heilbronn – sowie nach Frankreich (Bern–Belfort). Für Gastarbeiterzüge nach Italien erhielten 150 C4ü Mitteleinstieg die 3.000 V=

**A 000–032 (ex AB4ü)**  
aus 1944–49 auch für  
den Auslandsverkehr mit  
SIG-Drehgestellen und  
nur sieben geschlossenen  
Seitengang-Abteilen  
(3+0), hier Nr. 001 1978  
in Chur zwischen EW I B  
und B RIC Schlieren/BLS



Foto: G. Selbmann

Heizung eingebaut. Ein Teil davon wurden nach erfolgter Ausrangierung an verschiedene italienische Privatbahnen verkauft und überlebte teilweise bis heute. Ein 1986 er-

folgter Probebetrieb bei den jugoslawischen JZ war dagegen nicht erfolgreich. Dafür gelangten einige Leichtstahlwagen zu den Steiermärkischen Landesbahnen in Österreich.

**MW-Modell:**  
AB symmetrischer Bauart mit vierteiligen Falttüren



**Arnold-N:**  
AB in ebenfalls symmetrischer Bauform, aber in der Variante mit dreiteiligen Falttüren



Verbesserungen wurden dafür laufend integriert, sodass sich schlussendlich 21 Wagentyphen, teilweise noch mit Untergruppen ergaben. Es entstanden Wagen für alle drei Wagenklassen, Gepäck- und Gepäck/Postwagen, Speise- und Buffetwagen sowie Steu-

erwagen. Die letzten Wagen der SBB im Personenverkehr wurden kurz vor der Jahrtausendwende ausgemustert. SBB Historic betreibt einen historischen Pendelzug aus Leichtstahlwagen, auch hat der Prototyp von 1937 als betriebsfähiges Exemplar überlebt.

Foto: G. Selbmann



Asymmetrische AB (ex BC4ü) 020-099 u. 500/501 aus 1951–54, hier Nr. 040 mit NR-Sitzen im älteren helleren Grün in Rorschach 1983

Der symmetrische AB (ex BC4ü) 000-019 aus 1940–48 mit acht Sitzkarrees (1+2 bzw. 2+2) in vier Großräumen



Foto: SBB Historic ([https://de.wikipedia.org/wiki/Leichtstahlwagen\\_\(SBB\)#/media/](https://de.wikipedia.org/wiki/Leichtstahlwagen_(SBB)#/media/)) CC BY-SA 4.0

## Erste Modelle von Arnold-N

Auf Veranlassung des damals sehr umtriebigen Schweizer Importeurs legte Arnold-N 1986 erstmals einige Leichtstahlwagen auf. Aus der Vielfalt der Vorbildtypen wählte man die typischsten Vertreter: als Zweitklasswagen die B4ü 5401-5715 mit Türen in den Drittelpunkten, als Erstklasswagen die A4ü 2201-2280 ebenfalls mit Türen in den Drittelpunkten (je 24,50 CHF) sowie den Gepäckwagen F4ü 18850-18999. Die Vorbildwahl war insofern gut durchdacht, indem sich mit den Formen auch der Erst/Zweitklasswagen der Serie AB4ü 3701-3810 herstellen ließ. Alle Vorbildwagen liefen zudem auf

Anzeige

**TrainSetter**

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

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



**MW-Modell:**  
Nachgebildet  
ist ein A aus  
der Serie nur  
mit Großräumen



**Arnold-N:**  
A aus der ersten  
Modellsrie. Die  
Türfenster sind  
nach unten zu  
kurz geraten

Fotos (4): G. Selbmann



Foto: Werner Ballon/Sig. P. Hürzeler

**A 040-049 und 750-779**  
von 1951/52 (ex B4ü) mit  
acht Sitzkarrees (2+1/  
1+2) in drei Großräumen,  
hier der Nr. 757 in einem  
Schnellzug nach Brig.  
Man sieht, dass der  
Boden und die Sitzebene  
des mittleren Abteils  
tiefer liegen als bei den  
äußeren, Spiez 1991

identischen Drehgestellen des Typs SWS II L und hatten, abgesehen vom Gepäckwagen, alle eine Länge von 22,70 m über Puffer. Arnold konnte so durch geschickte Kombination von gleichen Bauteilen bei der Produktion profitieren. Leider wurde die Wagenserie aber nie mit weiteren Vertretern wie dem Zweitklasswagen mit Mitteleinstieg, Speisewagen oder auch Steuerwagen ergänzt. Die Modelle sind für die damaligen Verhältnisse gut proportioniert und weitgehend maßstäblich. Die Griffstangen wur-

den wie seinerzeit meist üblich nur angespritzt. Auch fehlen besonders die charakteristischen Handläufe/Trittbügel an den Wagenenden für das Rangierpersonal. Eindeutig zu kurz geraten sind die Fenster bei den Wagentüren. Die Inneneinrichtungen sind ein einteiliges einfarbiges Spritzgussteil und in Bezug auf die Vorbilder deutlich vereinfacht ausgeführt. Trotz mehrerer Auflagen auch aus neueren Arnold/Hornby-Zeiten gab es sie leider nie mit einer Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahme nach NEM 355. Je nach Produktionscharge waren die Wagen mal besser, mal schlechter bedruckt, wobei gerade das zuletzt durch Hornby ausgelieferte Set Nr. HN4063 als Negativbeispiel dient. Noch von Arnold-N gab es nebst den Versionen mit UIC-Beschriftung für die Epoche IV auch Wagen für die Epoche IIIa mit vierstelliger Wagennummer. Ferner erschienen Sonderauf-

lagen von an die schweizerischen Privatbahnen SOB und MThB sowie auch die italienische Privatbahn FP verkauften Wagen.

## Modelle von MW-Modell/AVM

Bereits 2015 gab es durch MW-Modell eine erste Ankündigung, sich der Leichtstahlwagen annehmen zu wollen. Nun zehn Jahre später liegt das Ergebnis der Arbeiten vor. Mitentscheidend bei der Verwirklichung des Projektes war der Einstieg von Aare Valley Models (bekannt durch seine Schweizer Getreidewagen des Typs Tgpps) im Bereich der Projektentwicklung. Realisiert wurden vorderhand als Zweitklasswagen die Serie B4ü 6001-6210, der sogenannte „Volkswagen“ mit Mitteleinstieg. Analog zu Arnold entstand zudem der Erstklasswagen der Serie A4ü 2201-2280 sowie der Erst/Zweitklasswagen der Serie AB4ü 3701-3810. Auch MW-Modell profitiert so aktuell von Synergien im Bereich der Fahrzeulgänge (allesamt 22,70 m) und der identischen Drehgestelle vom Typ SWS II L.

Die Modelle werden in einer exklusiven Kartonschachtel mit Schaumstoffinlay ausgeliefert. Sie präsentieren sich als maßstäbliche, wohlproportionierte und fein detaillierte Modelle nach heutigem Technikstand. Sämtliche Griffstangen sind aus angesetzten, sehr fein ausgeführten und dennoch stabilen Ätzteilen freistehend montiert. Die Faltenbälge im eingezogenen Zustand verfügen über silbern abgesetzte Stirnrahmen und Übergangsbleche. Zudem liegen Tauschfaltenbälge im ausgezogenen Zustand bei. Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei und verleihen den Wagen ein sauberes Finish. Die Wagen verfügen über eine Kurzkupplungskinematik mit Steckaufnahme nach NEM



**Ein B (ex C4ü) der Serien 500-503, 002...349**  
und 500...638 von 1939-54 mit neun Sitz-  
karrees (2+2) in drei Großräumen. Wie viele  
ältere SBB-Wagen jener Zeit weist er eine  
grün/rostbraune Verwitterung auf. Auch  
hat er noch die alten Holzbänke, Bern 1963



**Arnold-N: B mit**  
Zwischeneinstie-  
gen aus der ersten  
Modellsrie. Nach  
gebildet sind auch  
die Wasserkästen  
über den WC

355, welche den Einsatz bis zum handelsüblichen Radius 2 (etwa 220 mm) erlaubt. Mit montierter Kurzkupplung und ausgezogenen Faltenbälgen wird ein geschlossenes Zugbild erreicht.

Die Drehgestelle sind je nach Epoche mit unterschiedlichen Anbauteilen zusätzlich detailliert. Bremsgestänge und Bremsbacken sind Anbauteile, letztere liegen schön in den Radebenen. Die Wagen sind bereits vorbereitet zur Montage einer Innenbeleuchtung. Die Drehgestelle verfügen entsprechend über eine eingebaute Stromabnahme ab Achslagerspitzen über Kontaktbleche ins Wageninnere. Fahrtests auf einer großen Modulanlage sowie auf einem Testkreis mit unterschiedlichen Gleismaterialien zeigten keine Auffälligkeiten.

## Inneneinrichtungen



**Ursprungszustand der C4ü von 1937 mit Holzlattenbänken, Kopfpolster und seitlichen Armlehnen. Später erhielten sie einen Polsterüberzug**

Foto: SBZ ([https://de.wikipedia.org/wiki/Leichtstahlwagen\\_\(SBB\)#/media/](https://de.wikipedia.org/wiki/Leichtstahlwagen_(SBB)#/media/))



**Nichtraucher-Großraum mit Holzfurnier-Wandverkleidung und geteilter Sitzbank mit durchgehendem Kopfpolster (1989)**

Foto: G. Selbmann

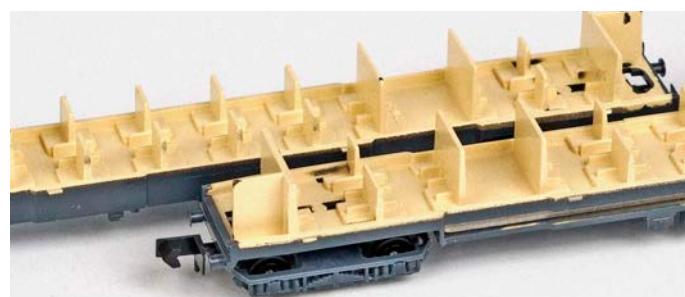
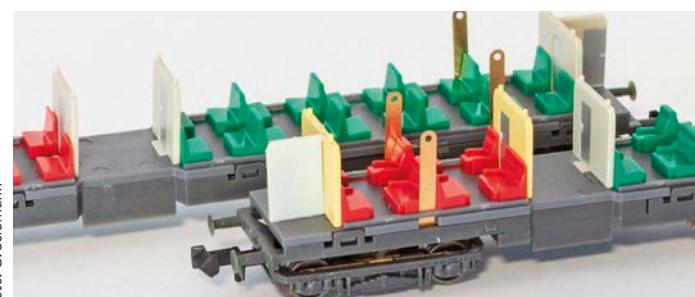


Foto: G. Selbmann

**Arnold-N:** Die einfarbigen Inneneinrichtungen sind einfach gehalten und haben nur sehr flach angeformte Sitzbänke. Hier kann man mit farblichen Nacharbeiten noch deutliche Aufwertungen erreichen



**MW-Modell:** Die Sitzbänke sind je nach Klasse unterschiedlich gestaltet und nach R/NR-Abteilen in Rot oder Moosgrün eingefärbt. Die Wände der 1. Klasse sind beigebraun und alle Türen alufarben

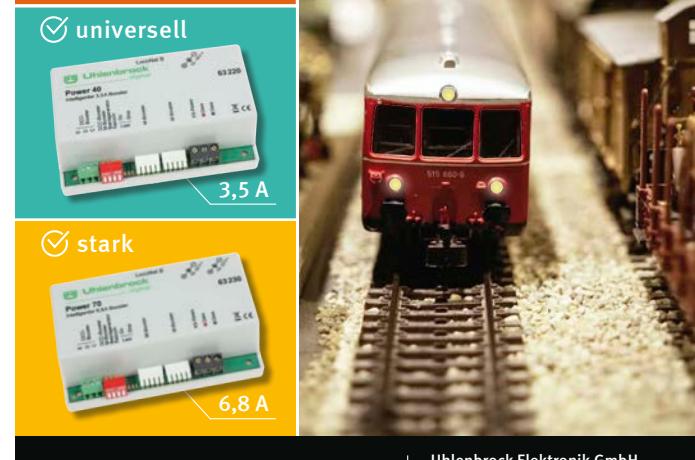


Mit 1500+ einzigartigen Fahrzeugen & Figuren aus eigener Produktion der größte und günstigste Ort für hochwertige N-Spur Scenery.



## Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration



**Uhlenbrock** digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH  
Mercatorstr. 6  
46244 Bottrop  
Tel. 02045-85830  
[www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)

## Proportionen- und Kuppelvergleiche



Abstand mit Normklauenkupplung



Abstände mit Peho-Köpfen zu Ls von MW-Modell, EW I von Piko und EW II von Brawa



MW-Modell und Arnold-N (rechts) passen in den Höhenproportionen zueinander

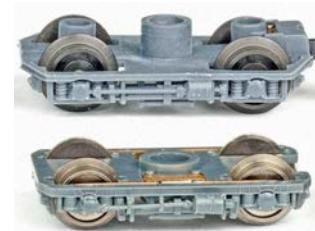


Die EW I von Piko (rechts) sind geringfügig höher als die Wagen von MW-Modell



Der EW II von Brawa (rechts) ragt gegenüber MW-Modell deutlich höher auf

Leitungen und Bremsanlage sind bei beiden Fabrikaten angeformt.  
Die Drehgestelle von MW-Modell (unten) haben feine Bremsgestänge



Die Drehgestelle von Arnold-N (1. Serie) oben und MW-Modell



Die Stirnseiten von MW-Modell mit beiden Faltenbalg-Versionen (B und A) sowie des A von Arnold-N (rechts, ohne Kurzkupplung)

Die Inneneinrichtungen der Wagen bestehen aus einzeln eingesetzten Sitzgruppen und entsprechen dem gewählten Vorbild sowohl bei der Ausführung der Sitze (Einzelsitze, Sitzgruppen, mit/ohne Armlehnen) als auch bei der Farbgebung. Abteilwände und -türen sind ebenfalls bedruckt. Zuerst in der Schweiz begann die Auslieferung eines Dreier-Sets mit AB und zwei B (Art.-Nr. N-CH-220c, 239,00 €), eines Zweier-Sets mit A und B (Art.-Nr. N-CH-220d, 159,00 €), eines Dreier-Set mit drei B in Sonderlackierung „Jurail-Express“ (Art.-Nr. N-CH-220f, 239,00 €) sowie eines Wagens der Gleisbaufirma Sersa

(Art.-Nr. N-CH-220g, 79,00 €). In Produktion befinden sich je ein Dreier-Set mit AB und zwei B (Art.-Nr. N-CH-220a, 236,00 €), ein Zweier-Set mit A und B (Art.-Nr. N-CH-220b, 159,00 €) sowie ein Einzelwagen mit Sonderbeschriftung „Der 1000ste Leichtstahlwagen“ (Art.-Nr. N-CH-220e, 79,00 €) für die Epoche IIIb.

Mit den beiden oben erwähnten Sets der Epoche IIIb lässt sich der Einsatz im „Bavaria“ oder „Isar-Rhône“ nachempfinden.

MW-Modell hat in Zusammenarbeit mit Aare Valley Models mit den aktuell gelieferten Wagen

sehr schöne und durchaus vielfältig einsetzbare Wagen herausgebracht. Der Appetit auf weitere Vorbildtypen zur Ergänzung der Serie ist damit geweckt. Gerade für den Schweizer Inlandverkehr wäre nebst dem Zweitklasswagen mit Zwischeneinstiegen auch der Gepäckwagen F4ü sehr wichtig (beide analog zu Arnold).

Wünschenswert wäre auch eine Ergänzung durch den Speisewagen Dr4ü, einen der zahlreichen Steuerwagentypen zur Bildung von Pendelzügen mit Lokomotiven des Typs Re 4/4 I oder auch den reinen Erstklasswagen mit Seitengang (Serie 1101-1133). *Peter Hürzeler*



MW-Modell: Farbvariante als Jurail Express der SBB



MW-Modell: private weiße Sersa-Version für den Bahnbau

Regionalzug mit Ae 4/7, Ls B, EW I B, Ls AB und Ls D bei Eglisau 1987 Foto: Bernd Schaaf/Slg. P. Hürzeler

## Im Regionalverkehr

### 16711 Elektrolokomotive Baureihe 112

**Vorbild:** Elektrolokomotive 112 118-5 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1992. Betriebszustand um 2021.



€ 335,- \*

**Neukonstruktion einer BR 112 mit Gehäuse und Träger aus Zinkdruckguss.**



steig ein und  
fahre mit!

# Vielfalt der Themenwelten



Die vielfältigen Themen der nachfolgenden zehn Dioramen reichen von eher ländlich geprägten Motiven, Bahnübergangsszenen, Arbeitswelten, aufgelassenen Bahnanlagen bis hin sogar zu einer Filmszene.

## Kai Eichstädt: „Freizeit am Badesee unterhalb einer Nebenbahn“

Die Idee für das liebevoll ausgestaltete Diorama kam Kai Eichstädt beim Durchstöbern seiner vielen Bastelkisten in denen sich, wie er schreibt, im Laufe eines Lebens so einiges ansammelt. Viele Sachen hat man irgendwann irgendwo gekauft, um sie mal irgendwann zu verbauen. So war ein kleines Ruderboot der Auslöser für sein ländliches Thema mit der kleinen Bahnbrücke und dem Weiher. Passende Figuren und weiteres Zubehör war schnell gefunden, und so konnte die Gestaltung beginnen. Die Landschaft wurde von Kai Eichstädt aus Styrodur geformt, die kleine Brücke von Nordmodell liegt dabei direkt auf dem Dioramaboden auf. Dieser wurde

zunächst mit Tiefengrund vorbehandelt, um beim Arbeiten mit verdünntem Weißleim ein Aufquellen und Verziehen des hölzernen Dioramakastens zu vermeiden. Danach kam gesiebte Erde als Grundlage drauf. Die Begrünung erfolgte mit den vorhandenen Materialien verschiedener Hersteller. Das Wasser von Faller wurde in mehreren Schicht gegossen. Ein in sich sehr stimmiges Diorama, das hier aus dem Fundus diverser Bastelkisten kostengünstig entstand.

## Richard Uhrig: „Bahnübergang mit Museumszug im Herbst“

Endlich kommt der schon aufgeregten erwartete Museumszug! Richard Uhrig lässt hier eine Szenerie entstehen, wie sie immer wieder auf Sonderfahrten zu beobachten ist. An den Straßen stehen sie, die begeisterten Eisenbahnfans, ja selbst eine mitgeführte Haushaltsleiter wird für einen optimalen Fotostandpunkt in Stellung gebracht, und natürlich auch in den Feldern, sogar in der museumsreifen Isetta stehen die Fans.

Der Herbst ist für Richard Uhrig seine bevorzugte Jahreszeit. Die vielen Farben – gekonnt verwendet – geben einen lebendigen Eindruck einer Natur wieder, die sich doch bald in eine triste winterliche Landschaft verwandeln wird. Das Diorama selbst ist auf einer Depafit-Platte und unter Verwendung von Styrodur entstanden. Die Geländehaut ist aus Gewichtsgründen und der guten Bearbeitbarkeit wegen aus Nohc/Woodland Special Hydrocal entstanden. Bei den Bäumen und Sträuchern handelt es sich um Produkte von MBRmodel und Model Scene. Begruft wurde mit Hilfe eines Grasmasters. Besonders gelungen ist auch der Übergang zum Hintergrund, der – ausgerundet – kaum einen Unterbruch zu den Seitenblenden erkennen lässt.

## Walter Kating: „Bahnübergang im Überschwemmungsgebiet“

Das Diorama von Walter Kating zeigt eine Nebenbahn-Situation im Main-Kintzig-Kreis bei der Ortschaft Eichen, wie sie sich im Januar

Im zweiten Teil über die eingesandten Arbeiten zu unserem ersten Minidioramenwettbewerb von 2025 stellen wir auch in dieser Ausgabe des *N-Bahn-Magazin* in loser Reihenfolge weitere Teilnehmer mit ihren Dioramen vor. Lassen Sie sich inspirieren von der Vielfalt der Motivideen und der Gestaltungsvariationen

**Kai Eichstädt: „Freizeit am Badesee unterhalb einer Nebenbahn“** – Bereits mit wenigen Szenenelementen lässt sich das Thema vor großer Landschaftskulisse darstellen. So wirkt das Diorama nicht überladen. Die Bahndammenden sind durch üppigen Bewuchs getarnt



**Richard Uhrig: „Bahnübergang mit Museumszug im Herbst“** – Buntes Laub an den Bäumen sorgt für die Herbststimmung. Auffällige 90 Grad Ecken sind am Verlauf des Hintergrundbildes vermieden



Fotos: W. Besenhardt

**Walter Kating: „Bahnübergang im Überschwemmungsgebiet“** – Dieses Diorama kommt mit wenigen Gestaltungselementen aus und zeigt einen Zug zwischen beidseitig überflutetem Gelände. Prägend für die Szenenstimmung ist das farbliche Zusammenspiel zwischen Himmel und Wasserflächen. Zumindest ein Knick ist in der Hintergrundbildecke vermieden



2023 während starker Überschwemmungen darbot. Es thematisiert also die zunehmenden Starkregenfälle durch den Klimawandel. Das bei Überschwemmungen in der Regel graubraune Wasser reflektiert aus einer flachen Perspektive auch die Färbung des Himmels. Dieser ist auf dem Diorama eben nicht graubraun, sondern eher blau. Die Wellen deuten auf etwas stärkeren Wind hin. Eine sehr gekonnte und beeindruckende Gestaltung mit aktueller Thematik, die Walter Kating hier gelungen ist.

### **Andreas Werner: „Werft mit altem Eisenbahn-Trajektschiff“**

Auf der kleinen Werft von Andreas Werner wird ein altes Trajektschiff noch einmal aufgearbeitet, obwohl das Ende des Trajektbetriebes bereits abzusehen ist. Diese Melancholie spiegelt

sich auch in der Abendstimmung wider. Es ist bald Feierabend, momentan sind jedoch noch Schweißer damit beschäftigt, Rostlöcher am genickten Eisenrumpf notdürftig zu flicken. Auf dem alten Werftgelände verteilen sich diverse Unterleghölzer und rostige Metallteile im hohen Gras und Buschwerk. Ein Fuchs-Bagger räumt Schrott in eine Absetzmulde, die bereits gut gefüllt ist. Am Kopfende des Stumpfgleises lagert die Werft die für Schweißarbeiten benötigten Gasflaschen in einem Gefahrgutlager. Davor steht eine Kreissäge für die Herstellung weiterer Kanthölzer bereit. Rechts neben dem Gaslager befindet sich das kleine Werftbüro, hinter dem sich allerlei Gerümpel angesammelt hat. Neben dem Gastank modert ein verrosteter Opel Blitz vor sich hin, der sich dort die Reifen platt steht und Öl verliert. Dahinter hat der

Werftbesitzer ein altes Motorrad unter einer blauen Plastikplane abgestellt, ein Herzensprojekt, das er irgendwann einmal herrichten will. Während die Spundwände auf der linken Seite der Werft von Büschen gesäumt werden, deutet rechts eine marode Betonmauer mit Stacheldraht auf ein benachbartes Firmengrundstück hin. Durch ein rostiges Rohr in dieser Mauer läuft der dünne Strahl einer dubiosen Flüssigkeit, die sich von dort den Weg hinunter zum Wasser sucht. Viele der verwendeten Teile stammen vom Kleinserienhersteller StePsWorld ([www.stepsworld-shop.de/](http://www.stepsworld-shop.de/)).

### **Randolf Armbruster: „Im Wandel der Zeit – ICE trifft „Lost Place““**

Der Kontrast in Randolf Armbrusters Diorama kann den Betrachter zunächst etwas irritieren.

**Andreas Werner: „Werft mit Eisenbahn-Trajektschiff“** – Abendstimmung über dem bevorstehenden Feierabend auf einem Werftgelände. Neben dem originellen Schiff lebt das Motiv von den Arbeitsszenen und der Geräte- und Materialausstattung



**NEU!**  
konstruktion



7560038

DC

4/1

7570038

DCC



4/1

Photomontage  
Elektrolokomotive Rh 1110, ÖBB



6260063

Eilzugwagen 2. Klasse, ÖBB



6260064

Eilzugwagen 2. Klasse, ÖBB

## Star der Nachkriegsjahre

In den boomenden Nachkriegsjahren setzten auch die österreichischen Bundesbahnen auf Modernisierung. Die wichtigsten Verbindungen im Land wurden elektrifiziert. Mitte der 1950er-Jahre schlug damit die Geburtsstunde der sechsachsigen Elektrolokomotiv-Reihe 1010. Für den Einsatz auf den Gebirgsstrecken wurde aus dieser Bauart eine Serie von Maschinen mit höherer Leistung bei einer etwas geringeren Höchstgeschwindigkeit entwickelt. Diese Fahrzeuge wurden als Reihe 1110 in den Bestand der ÖBB eingegliedert.

Optisch wissen die Modelle durch ihre filigrane Ausführung zu begeistern: Feinste Scheibenwischer, Dachleitungen und Stromabnehmer ohne zentrale Befestigungsschraube. Eine Augenweide sind auch die authentisch und tief gravierten Drehgestelle, die den Blick auf die Speichenräder frei geben.

### 7560038 / 7570038

- Fein detailliertes Modell mit vielen separaten angesetzten Steckteilen
- Vollständige Gravur der aufgesetzten Lampeneinfassungen
- Erstmals mit Next18-Sounddecoder

### 7570038

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung (7570038)

**Hier geht's zu den Modellen ►**



**Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause.  
Besuchen Sie einfach unseren e-shop: [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)**

**TRADITION UND LEIDENSCHAFT**

**Randolf Armbruster: „Im Wandel der Zeit – ICE trifft „Lost Place“ – Ein Angler träumt von vergangenen Zeiten der Nebenbahn“**



Ein ICE rauscht über eine verfallene Szenerie, die von längst vergangenen Zeiten zu berichten scheint. Sie erzählt vom alternden Rentner Heinz Schlegel, der immer wieder an dieser Stelle zum Fischen sitzt und in Erinnerungen schwelgt. Als kleiner Junge hatte er oft die frische Milch zur Bahnstation/Pension „Sulzbach Heuwies“ mit zwei Gästezimmern gebracht und war heimlich verliebt in die schöne Anneliese, die Tochter vom Bahnhofsleiter August Maier-

höfler, die aber leider schon groß war. Einst hielt hier der Zug mit der rußenden Dampflok aus der großen Stadt und brachte Urlauber zu einer langer Reise zur Kur auf dem Lande. Was früher für alle immer ein aufregendes Ereignis war, ist heute für die Bahnreisenden nur ein kurzer Moment dort oben im rasenden Zug, der auf der Längentalbrücke das Tal durchschneidet und in die Zukunft verschwindet. Das Graureiherpärchen aber war auch schon immer hier am Bach,

denkt Heinz. Eine schöne, aber auch nachdenkenswerte Geschichte in einem zunehmend urwüchsigen Gelände, die Randolph Armbruster zu seinem Diorama „Im Wandel der Zeit“ erzählt.

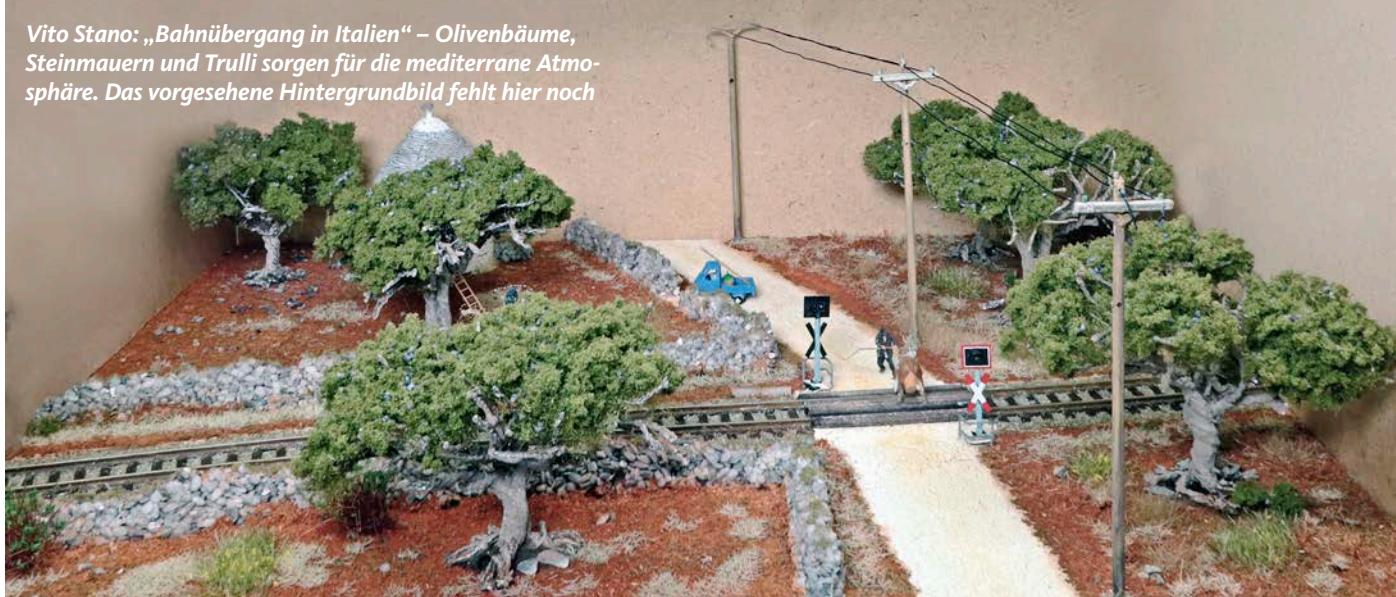
### **Markus Prax: „Gleisbaustelle“**

Nachdem auf der eingleisigen Nebenbahn im Bereich einer kleinen Unterführung Oberbau mängel festgestellt worden sind, rückt der Gleisbautrupp mit seinem Zweiwegebagger an, um

**Markus Prax: „Gleisbaustelle“ – Durch den Bahndamm wird der frontale Übergang zum Hintergrund wirkungsvoll kaschiert. Die Wiese ist durch eine aufwendige Befaserung lebhaft begrünt**



**Vito Stano: „Bahnübergang in Italien“ – Olivenbäume, Steinmauern und Trulli sorgen für die mediterrane Atmosphäre. Das vorgesehene Hintergrundbild fehlt hier noch**



Ausbesserungsarbeiten durchzuführen und das Schotterbett neu zu stabilisieren. Unbeeindruckt davon geht das normale Leben abseits der Strecke weiter. Die Landwirtschaft ist im Dauereinsatz und bringt ihre Heu- und Strohvorräte ins Trockene. Aufgebaut wurde das Diorama in Leichtbauweise. So entstand der Bahn-damm aus Styrodur. Zur Ausgestaltung wurden Materialien und Details diverser Hersteller verwendet und teilweise auch noch umgebaut und verfeinert. Wie so oft bei vielen von uns inspirierten auch Markus Prax die „Wiederentdeckungen“ in seiner Bastelkiste zum Bau und zur Gestaltung eines Dioramas.

#### **Vito Stano: „Bahnübergang in Italien“**

Wie sein Name vermutlich erahnen lässt, so schreibt er, komme er aus dem tiefsten Süden

Italiens. Mit seinem Diorama stellt Vito Stano die Atmosphäre seiner Heimat zwischen Trulli und Olivenbäumen dar. Den Trullo aus etwa 2.000 Steinchen selbst zu bauen, hat ihn mindestens zwei Dioptrien gekostet, meint er augenzwinkernd. Auch vieles weitere ist im Selbstbau entstanden, so die Olivenbäume oder die für den Süden so typischen Trockenmauern. Sein Perfektionismus stehe ihm oft selbst im Wege, daher schaffte er auch nicht mehr rechtzeitig vor Einsendeschluss, einen passenden Hintergrund zu gestalten. Schade! Aber es war sein erstes Diorama, und er hatte sehr viel Spaß daran. Weitere werden also sicher folgen.

#### **Jörg Krey: „Zurück in die Zukunft“**

Ein Diorama für Insider, mit dem Jörg Krey hier angetreten ist: eine Szene aus dem Kultfilm „Zurück in die Zukunft“.

Um eine möglichst originalgetreue Lokomotive zu erhalten, wurde eine alte Minitrix-Lok entsprechend umgebaut. Auch der silberne DeLorean – ein zunächst unlackiertes 3D-Druck-Modell aus Spanien – wurde entsprechend der Filmvorlage umgebaut und mit der Zeitmaschinenattrappe ausgerüstet. So konnte also die Filmfigur Marty McFly als Preiserlein auf dem Sitz Platz nehmen. Das Gelände schuf Jörg Krey mit Polyschaumplatten, Modellergips und Steinen, die er in seiner häuslichen Umgebung fand. Die Bäume sind von Woodland Scenics. Dazu noch ein paar Gräser und Moos als dürre Büsche sowie eine eher bräunliche Begräsun (der Wilde Westen ist dürr) vervollständigen das Bild. Ein kleiner Gimmick: Es sollte nicht nur die Szene aus „Zurück in die Zukunft III“ sein... Also wurde vorne links auf der Parkbank Forrest

**Jörg Krey: „Zurück in die Zukunft“ – Ein Dioramenthema ganz anderer Art ist eine Filmszene in den Weiten nordamerikanischer Landschaften. Cineasten werden die Zeitmaschine und den Hauptakteur Marty McFly wiedererkennen. Dazu gesellt sich wider Erwarten noch Forrest Gump auf der Bank links**





Gump (ein Reisender mit Handkoffer von Preiser) platziert. War Forrest Gump denn nicht immer schon überall mit dabei gewesen?

### **Tjorben Fleckner: „Kleinbahn mit Bahnübergang und Zirkustruppe“**

Ein Buch über die Plettenberger Kleinbahn und ein vor längerer Zeit selbst konstruiertes 3D-Modell der Plettenberger Kastenlok animierten Tjorben Fleckner zum Bau seines Dioramas. Als erfahrener 3D-Konstrukteur druckte er die Schwellen, den Rollwagen und die Gebäude aus Resin. Die Brücke entstand aus Hekidur-Platten, und die weitere Gestaltung erfolgte mit Serienprodukten. Als kleine Abwechslung wurde ein Zirkus auf dem Weg vom Bahnhof zum Festplatz

dargestellt. Am Kassenwagen (MiNis) in der Seitenstraße können die Plettenberger bereits Eintrittskarten kaufen. Die Figuren von Preiser und Noch wurden zum Teil umgebaut und neu lackiert. Tjorben Fleckner zeigt mit dieser Szenerie, wie einfach es sein kann, in einer eher tristen, gewöhnlichen Umgebung überraschende und interessante Motive zu platzieren.

### **Gunnar Geiger: „Nebenbahn-Endstation im Rückbau“**

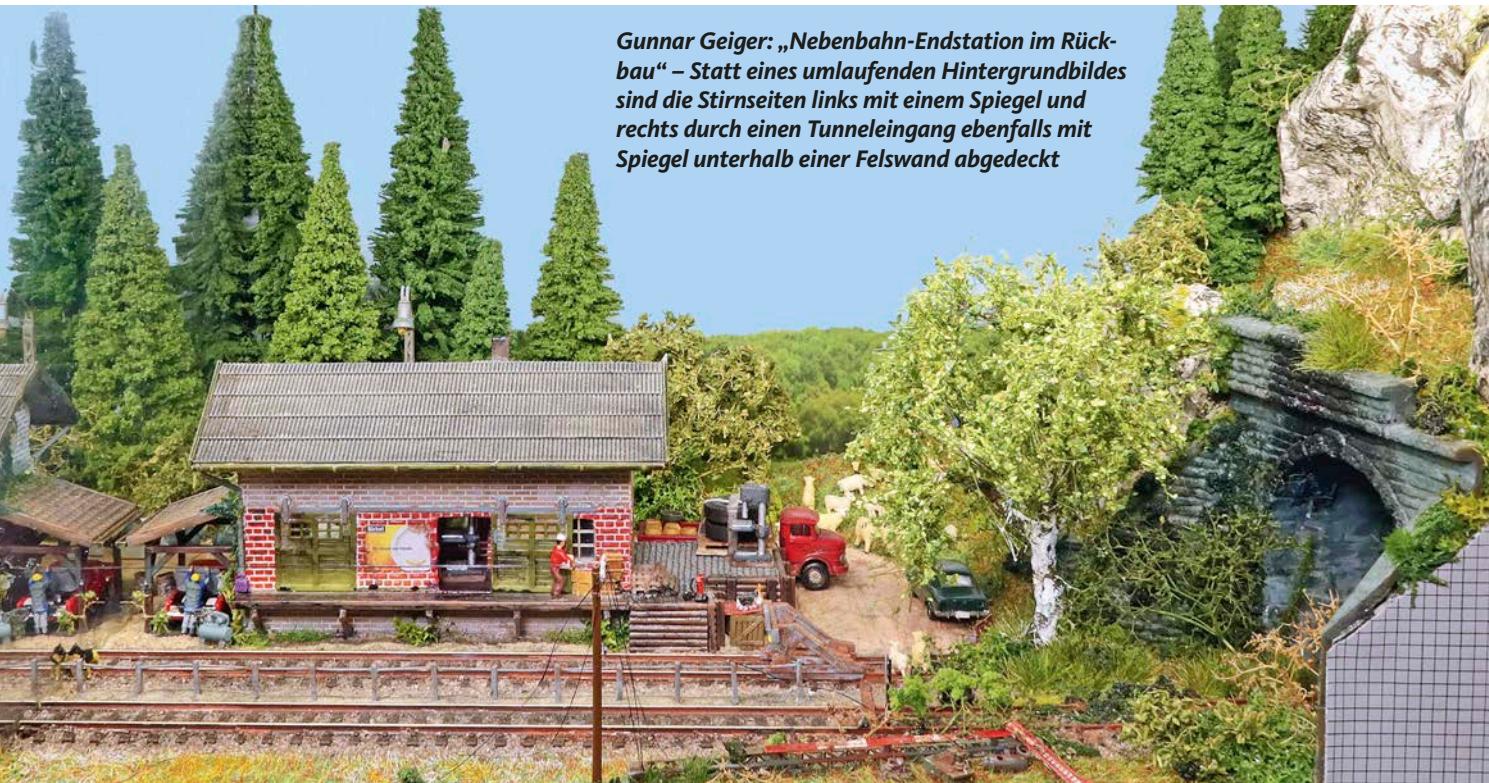
Ursprünglich als Teil einer größeren Anlage geplant, schuf Gunnar Geiger das Endstück einer eingleisigen Nebenbahn, die im Laufe der Jahre immer weiter abgebaut wurde. Der Zustand des Güterschuppens, die gekappten Telegrafenlei-

tungen, das vergessene bayerische Ausfahrtignal und das zuwuchernde Tunnelportal belegen dies sehr anschaulich. Ein kleiner Spiegel im Tunnel erzeugt eine interessante Tiefenwirkung, und der Spiegel, der die komplette linke Seite einnimmt, schafft die Illusion einer über den Bildausschnitt weiterführenden Landschaft.

Anders als vorgesehen, wird Gunnar Geiger sein Diorama nun als separates Ausstellungsstück im Wohnzimmer präsentieren. Eine gute Idee, denn so wird es wirklich zu einem 3D-Bild, einem kleinen Kunstwerk.

Weitere eingesandte Minidioramen unserer Leser werden wir im NBM 1/26 vorstellen.

Wolfgang Besenhart



**Gunnar Geiger: „Nebenbahn-Endstation im Rückbau“** – Statt eines umlaufenden Hintergrundbildes sind die Stirnseiten links mit einem Spiegel und rechts durch einen Tunneleingang ebenfalls mit Spiegel unterhalb einer Felswand abgedeckt

# Faszination Modellbau



FAN-AUSSTELLUNG

31. OKT. - 2. NOV. 2025



Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

## MESSE FRIEDRICHSHAFEN

**Öffnungszeiten:**

**Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00 - 17.00 Uhr**



[WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE](http://WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE)

[faszination.modellbau](https://faszination.modellbau)

[@faszination.modellbau](https://faszination.modellbau)

[FaszinationModellbau](https://FaszinationModellbau)

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 .  
F +49 (0)7025 9206-88100 . [modellbau@messe-sinsheim.de](mailto:modellbau@messe-sinsheim.de) . [www.messe-sinsheim.de](http://www.messe-sinsheim.de)

*Das Thema Nahverkehr ist sehr vielfältig und epochenübergreifend. Dieses Motiv zeigt einen Lokalbahnverkehr bei der DB in Bayern in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre*

*Foto: Wolfgang Besenhardt*



■ 2. Minidioramen-Wettbewerb des *N-Bahn-Magazin* anlässlich der „Welt der kleinen Bahnen“ 2026

## Spur-N-Momente: Nahverkehr

Der große Erfolg unseres letztjährigen Dioramenwettbewerbs wollen wir zum Anlass nehmen, auch in diesem Jahr wieder zu einem Wettbewerb in Kooperation mit Spur-N-Teile.de aufrufen. Die Gestaltung ist dabei völlig frei. Einzig das Thema „Nahverkehr“ sollte in irgendeiner Weise wiedergegeben sein

Wie beim letzten Wettbewerb, so sollen auch diesmal wieder auf einer Fläche von 25 mal 20 Zentimetern Ihrer Fantasie und Kreativität freien Lauf gelassen werden, also individuelle *Spur-N-Momente* entstehen. Im Gegensatz zum letzten Mal ist jedoch diesmal ein Grundthema vorgegeben, nämlich der „Nahverkehr“. Dieser ist ein weiter Begriff, der bewusst gewählt wurde, um die vielfältigen Möglichkeiten dieses Themas nutzen zu können. Von der Straßenbahn-Haltestelle, dem S-Bahnaufgang bis zu einem beschaulichen Haltepunkt einer Vorortbahn im Grünen, alles ist möglich. Auch die dargestellte Epoche spielt keine Rolle. Erschaffen Sie eine kleine Welt für sich. Erfüllen Sie Orte und Momente aus Erinnerungen und Fantasien mit Leben. Auch kritische Betrachtungen der Bahnwelt sind dabei ebenso wieder möglich.

Aus organisatorischen Gründen ist die Teilnahme diesmal ausschließlich mit den speziell für den Wettbewerb zusammengestellten „Dioramenwettbewerb 2026“-Sets von Spur-N-Teile.de möglich. Jedes Set enthält den Dioramabausatz mit den genauen Maßen von 250 x 200 Millimetern, die passenden Hintergrund- und Seitenblenden, einen exakt bemessenen Versandkarton mit Verpackungssicherung, ein Figurenset von Noch sowie ein freigemachtes Versandlabel, das sowohl für die Einsendung als auch für die Rücksendung des Dioramas genutzt wird. Die Sets können direkt bei Spur-N-Teile.de bestellt werden.

### Einsendeschluss und Präsentation

Der definitive Einsendeschluss für alle Wettbewerbsbeiträge ist der **24. April 2026**. Der Versand muss aus logistischen Gründen zwingend

per DHL mit dem beiliegenden Label erfolgen, eine persönliche Abgabe ist nicht möglich – auch nicht beim Verlag in München oder auf Messen. Vom 22. bis 25. Mai 2026 werden sämtliche eingereichten Dioramen auf der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“ auf Frauenchiemsee präsentiert. Die Ausstellung erfolgt hinter dekorativen Rahmen mit passender Beleuchtung, sodass der Eindruck dreidimensionaler Bilder entsteht. Auf Grund der identischen Abmessungen der Dioramen ist eine faire und ausgewogene Bewertung durch das Publikum gewährleistet. Nach der Messe werden alle Arbeiten direkt von Frauenchiemsee aus an die einzelnen Teilnehmer zurückgeschickt. Die Auswertung der Stimmzettel erfolgt am Ende der Messe direkt vor Ort. Die Sieger werden dann wieder in der nächst möglichen Ausgabe des *N-Bahn Magazin* ausführlich vorgestellt. *NBM*

## Wettbewerbsbedingungen Spur-N-Momente 2026

**Regeln, Ablauf, Preise: Das müssen Sie als Teilnehmer wissen****Der Dioramakasten-Bausatz**

- Aus ausstellungsorganisatorischen und präsentations-technischen Gründen ist zwingend die Verwendung der vorgefertigten Diorama-Basislemente von Spur-N-Teile.de einschließlich des sicheren Versandkartons vorgegeben. Dieses Set kann zu einem Preis von 29 Euro bei Spur-N-Teile.de bestellt werden. Hintergrundplatte und Seitenblenden sowie Versandkarton und Verpackungssicherungen liegen bei.
- Im Set-Preis eingeschlossen ist das freigemachte DHL-Versandlabel zur Fraueninsel. Dieses kann nach Fertigstellungen des Dioramas bei Spur-N-Teile.de angefordert werden.

**Motivgestaltung**

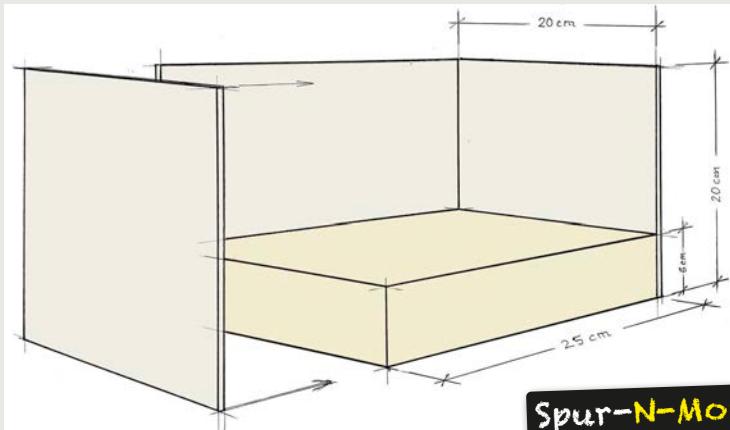
- Die Grundfläche des Dioramas beträgt 250 x 200 Millimeter. Die Gestaltung ist vollkommen frei, solange es sich um ein Diorama in der Nenngröße N mit dem Thema Nahverkehr handelt. Alle N-Maßstäbe wie 1:160, 1:150 oder 1:148 und Spurweiten sind zugelassen. Geländeform, Beleuchtung oder bewegte Funktionen sind nicht vorgeschrieben – erlaubt ist, was gefällt. Verpflichtend ist die Verwendung von zwei Figuren aus dem Noch-Figurenset, das im oben angeführten Wettbewerbsset enthalten ist.
- Falls Beleuchtung, bewegte Elemente oder andere elektrische Funktionen eingebaut sind, müssen sie über ein Netzteil für eine Schuko-Steckdose betrieben werden. Dieses muss der Teilnehmer dem Diorama beilegen. Batteriebetriebene Elektronik ist nicht zugelassen, da vor Ort keine Batteriewechsel möglich sind.

**Ein- und Rücksendung**

- Die Einsendung muss bis spätestens **24. April 2026** mit dem angeforderten Versandlabel erfolgt sein. Hinweise und Tipps auch zum sicheren Versand werden in den kommenden NBM-Ausgaben nochmals anhand einiger Beispiele beschrieben.
- Die gestalteten Dioramen können weder bei Spur-N-Teile.de noch auf der Fraueninsel oder beim Verlagssitz oder an dessen Messeständen persönlich abgegeben werden. Der DHL-Versand ist aus logistischen Gründen zwingend notwendig.
- Es werden nur eingesandte Dioramen zugelassen. Jeder Teilnehmer kann nur ein Diorama einreichen.
- Die Rücksendung der eingegangenen Dioramen per DHL erfolgt durch den Messeveranstalter direkt von Frauenchiemsee aus.

**Präsentation und Bewertung**

- Gezeigt werden die Miridioramen vom 22. bis 25. Mai 2026 während der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“ auf Frauenchiemsee. Die Prämierung erfolgt durch das Publikum vor Ort. Da alle Dioramen die gleichen Abmessungen haben, ist die Präsentation in Regalen auf je zwei Ebenen möglich. Die Frontseiten der Regale werden mit Dekoplatten abgedeckt, die – mit Beleuchtungen und Rahmen versehen – die ausgestellten Dioramen wie dreidimensionale Bilder wirken lassen.
- Die Präsentation der Dioramen erfolgt neutral ohne Angabe des Namens oder sonstiger Hinweise des Erbauers.



**Schematische Ansicht des bemaßten Dioramakastens, wie er im Set von Spur-N-Teile.de bezogen werden kann. Hintergrund- und Seitenblenden sollten idealerweise entsprechend dem Motiv gestaltet werden**

**Spur-N-Momente**  
Dioramenbau-Wettbewerb 2026

- Die Kosten der Präsentation werden vom Messeveranstalter übernommen.
- Alle qualifizierten Teilnehmer erhalten freien Eintritt zur Messe.

**Und das gibt es zu gewinnen**

- Die Erbauer der drei bestbewerteten Dioramen erhalten folgende Gewinne
  1. Platz: Gutschein über 300 Euro von Spur-N-Teile.de
  2. Platz: Noch Gras-Master 4.0 Profi Set im Wert von 249 Euro
  3. Platz: Lemke MiNis Drive-Set (T2 plus exklusivem MiNis-Anhänger) im Wert von 140 Euro
- Jeder Teilnehmer erhält von Noch ein kleines Präsent, das der Rücksendung beigelegt wird. Damit unterstreicht Noch einmal mehr seine Unterstützung für die kreative Arbeit der Spur-N-Modellbauer.
- Für die organisatorische Unterstützung und Preisestiftungen danken wir uns bei den Firmen Spur-N-Teile.de, Noch GmbH & Co. KG und Wolfgang Lemke GmbH sowie Wolfgang Besenhardt als Veranstalter der Expo „Die Welt der kleinen Bahnen“ ganz herzlich.

Wir wünschen allen Teilnehmern an unserem Dioramenwettbewerb kreative Ideen und viel Spaß beim Bauen und Basteln!

Kontakt für Rückfragen: [info@spur-n-momente.jetzt](mailto:info@spur-n-momente.jetzt)

Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb Spur-N-Momente sind alle Leser und Modellbau-Enthusiasten, die das 18. Lebensjahr vollendet haben. Minderjährige dürfen mit Zustimmung eines Erziehungsberechtigten teilnehmen, die schriftlich dem Diorama beiliegen muss. Mitarbeiter der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und ihrer Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Mit der Einsendung eines Dioramas versichert der Teilnehmer, dass er Urheber des Dioramas ist und dass dieses frei von Rechten Dritter ist. Der Teilnehmer räumt dem Veranstalter das Recht ein, Bilder und Beschreibungen der eingereichten Dioramen für redaktionelle und werbliche Zwecke im Zusammenhang mit dem Wettbewerb und der Ausstellung zu nutzen. Dies schließt die Veröffentlichung in Print- und Onlinemedien ein.

Die Dioramen müssen stabil und transportfähig verpackt sein. Der Veranstalter haftet nicht für Beschädigungen, Verluste oder Verzögerungen, die im Rahmen des Versands, der Ausstellung oder der Rücksendung der Dioramen entstehen.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, den Wettbewerb bei unvorhergesehenen Ereignissen abzusagen oder zu ändern. Änderungen der Teilnahmebedingungen werden den Teilnehmern rechtzeitig mitgeteilt.

Die im Rahmen des Wettbewerbs erhobenen personenbezogenen Daten werden ausschließlich zur Durchführung des Wettbewerbs und der Preisvergabe genutzt.



Die fabrikneue E 40 162 mit einem Güterzug unter der ebenfalls neuen Fahrleitung ist 1959 Richtung Köln unterwegs. Hingegen sind die Bahnhgebäude noch aus der Kaiserzeit

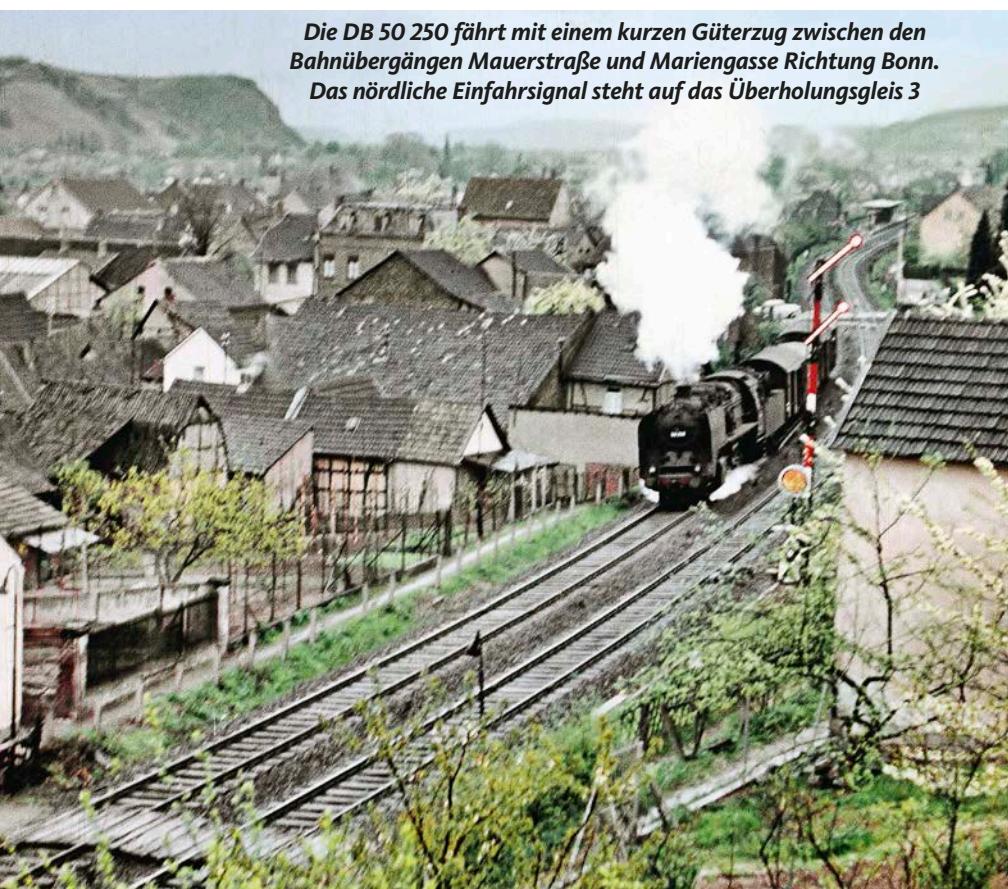
Foto: Fischer/Eisenbahnstiftung

■ Der Bahnhof Oberwinter als Anregung für kompakte Bahnhofsumsetzungen

## Zurück zum Ursprung

Die Nenngröße N verleitet zwar zu Gedankenspielen, Vorbildbahnhöfe vielleicht sogar weitgehend maßstäblich nachzubauen. Das mag zwar bei einer Lokalbahnstation noch realistisch sein. Bei Hauptbahnen kommen schnell Meter um Meter zusammen, also sind wohnraumtaugliche Stationen gesucht

Die DB 50 250 fährt mit einem kurzen Güterzug zwischen den Bahnübergängen Mauerstraße und Mariengasse Richtung Bonn. Das nördliche Einfahrtsignal steht auf das Überholungsgleis 3



Das N-Bahn Magazin 1/25 bot einen exemplarischen Abriss der Reisezugbildung im Mittelrheintal ab den 1950er-Jahren bis heute. Man kann dieses Thema als anpassungsfähige reine Streckenanlage bauen. Vor der Nachbildung eines Bahnhofs dieser Magistrale – etwa wie vom Modellangebot naheliegend Bonn Hbf (siehe NBM 5/23) – bereitet dies schon mehr Kopfzerbrechen angesichts des zu erwartenden Platzbedarfs.

Schaut man sich die beiden Rhein-Strecken genauer an, findet man jedoch durchaus auch unkompliziertere Stationen. Besonders günstig sind solche, die sich in der Länge recht einfach kürzen lassen, ohne dass ihre Funktionalität und ihre glaubwürdige Darstellung vollkommen verloren geht. Interessant sind ferner Anlagen, deren Empfangsgebäude und Bahnsteigzugang unsymmetrisch, also nahe an einer Ausfahrtseite platziert sind. Beispiele sind Rhöndorf (siehe NBM 1/19), Königswinter, Bonn-Beuel, Brühl, Bonn-Mehlem (siehe NBM 5/19) oder auch Oberwinter.

### Am Anfang war ein Haltepunkt

Das linksrheinische Oberwinter bekam Kontakt zur Eisenbahn mit der Weiterführung der Strecke Köln – Rolandseck nach Koblenz im Jahre 1858. Eine eigene Bahnstation gab es jedoch erst 1899! Diese bestand lediglich aus einem 225 m

Foto: Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

langen Bahnsteig zwischen den auf 10,5 m auseinander gelegten Streckengleisen mit Wartehalle, Stationsbüro, Güterschuppen und Abort hintereinander aufgereiht. Der Personenzugang erfolgte durch eine schmale niedrige Unterführung im Bahndamm (heute immer noch vorhanden als Fußgängertunnel Nord), deren Treppe durch ein Bahnsteigdach geschützt war. Hängseitig gab es außerdem eine schmale Zufahrt mit Schranke über das Richtungsgleis Koblenz für den Güterumschlag.

## Der große Bahnhof

Nach der Jahrhundertwende erwiesen sich nicht nur in Oberwinter die Bahnanlagen für die Verkehrsentwicklung als nicht mehr zweckmäßig. Dies führte 1913 unmittelbar südlich des alten Haltepunktes zu einem kompletten Neubau der Station. Sie bekam zwei 620 m und 600 m lange Überholungsgleise und zwei teilüberdachte 224/242 m lange Zwischenbahnsteige mit eigenem Personentunnel, der ebenerdig in das vor dem Bahndamm neu errichtete kleine Bahnhofsgebäude (ca. 15 x 12 m) mündete.

An das Empfangsgebäude schließt direkt die Güterannahme und ein kleiner Güterschuppen (ca. 15 x 8 m) mit Gepäcktunnel (siehe Kasten oben) für Eil- und Expressgut an. Im Amtlichen Bahnhofsverzeichnis war folglich der durch die Einsparung eines Ladegleises beschränkte Güterverkehr in Oberwinter vermerkt: „nicht für Gegenstände, zu denen Ver- oder Entladung

## Die „geheimnisvollen“ Bahnsteighäuschen



**D**a auf der Gleisebene nunmehr keine Möglichkeit für die direkte Güterabfertigung bestand, wurde der Güterschuppen durch einen eigenen Tunnel mit den Bahnsteigen verbunden. So kam die Station III. Klasse zu zwei etwas kurios anmutenden großen Lastenaufzug-Bauten auf den Bahnsteigen, die nicht mal Godesberg oder Bonn aufweisen konnten.

eine Kopframpe oder eine Seitenrampe erforderlich sind“. Die Bahnsteig-Aufzüge hatte eine Gesamttraglast von 1,5 t.

Zusätzlich führte vom Güterschuppen ein einfacher schräger Weg den Bahndamm hinauf für den Transport kleinerer/leichterer Sendungen

wie jene der Post. Er verlief dann oben parallel des Gleises 4 zu einem Bohlenübergang zum Bahnsteig 1 hinter dem Bahnsteigdach.

Versetzt am Ende des Perrons 1 ermöglichte ein weiterer Überweg über die Hauptgleise den Zugang zum Bahnsteig 2.

## Das Empfangsgebäude

**D**as EG hat keine geräumige Schalterhalle, sondern man betritt durch den Eingang einen Vorraum zum anschließenden Personentunnel (einst mit Bahnsteigsperrre). Früher waren links der Schalterbereich für Fahrkarten und Gepäck sowie eine

Tür vorhanden. Vom Büro konnte das Gepäck direkt zum Schuppen gebracht werden. Rechts im Parterre lagen vorne der Wartesaal 1./2. Klasse mit Bogenfenster und weiter nach hinten jener der 3./4. Klasse, die man im Verlaufe der Jahrzehnte aufgab.



Auch 2025 hat sich am Eingang nicht viel geändert. Seine Unterführung dahinter ist allerdings modernisiert



Originelle Vorlage für die Modellbahn (2000): 1999 malten Kinder der Grundschule die Unterführung mit Aquariumsmotiven aus, die aber nicht von Dauer waren





**Blick auf die Bahnsteigdeckung 2009, die ehemalige Trasse von Gleis 4 dahinter ist inzwischen überwuchert**

**Modernes Design als witterungsgeschützte Metallgitterbänke. Inzwischen gibt es weiße Bahnsteigkanten-Abstandslinien, 2009**



**Moderner Zug zwischen Bahnhofsarchitektur des Kaiserreichs: Die orientrote DB AG 112 138-3 mit einem InterRegio Richtung Köln 1994. Der Lastenaufzug ist inzwischen abgebaut**

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude wurde hinter den Gleisen das Fahrdienstleiter-Stellwerk Of (ca. 10 x 5 m) errichtet. Am südlichen Ende stand außerdem das Wärterstellwerk Os. Insgesamt hat man es also mit einem klassischen Ensemble einer viergleisigen Durchgangsstation zu tun, mit der Besonderheit, dass Empfangsgebäude/Güterschuppen und die Bahnsteige

auf unterschiedlichen Ebenen liegen. Dies macht es für die Modellbahn sehr interessant.

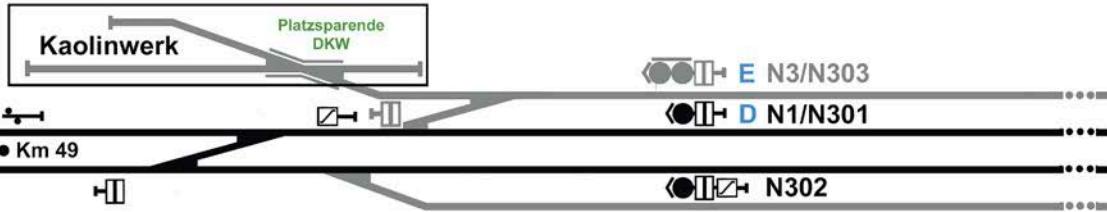
## **Elektrisch schalten und fahren**

1954 vollzog man die Umstellung vom mechanischen Stellwerk zum Drucktasten-Stellwerk Dr S2 (Stellkasten für Kreuzungs- und Überholbahnhöfe mit 2 x 4 Zugstraßen) infolge der

Bahnhof Lichtsignale der Bauart 1959 erhielt. Das Wärterstellwerk wurde damit überflüssig. Bald darauf veränderte sich das Erscheinungsbild des Bahnhofs durch die Aufstellung von Turmmasten mit Querseilverspannungen für die Aufnahme des elektrischen Betriebes 1958. Der nächste Schritt war die Aufrüstung auf ein Spurplan-Stellwerk Sp Dr S 60 im Jahre 1978, das



**Seite Remagen verläuft die Bahnlinie in einem engen Bogen. Daher sind zwei Vorsignalwiederholer für jedes der beiden Einfahrsignal notwendig, 1980**



**Skizze der Wandlung zum Hp: Die schwarzen Gleise und Signale entsprechen dem Zustand als Hp. Die grauen wurden schrittweise stillgelegt/abgebaut. Die blauen Bezeichnungen gelten für den**

**Zustand bis 1978 mit Signalen der Bauart 1959. Die braunen Streifen geben in etwa die Lage der einstiegen Bohlenübergänge wieder. Der gepunktete Gleisverlauf bietet Kürzungspotenzial**

## Feldbahn und Werksanschluss Basalt und Kaolin

Entlang des Mittelrheins wurden traditionell Rohstoffe abgebaut, so auch im Raum Remagen/Oberwinter. Bis auf eine tunnelartige Unterführung der Bahnlinie im Süden zum Rhein hin hatte die Unkelbacher Basaltbahn mit den eigentlichen Bahnanlagen der Rheinstrecke nichts gemein. Sie war eine schmalspurige Feldbahn, die bis 1951 genutzt wurde – ab 1914 mit Lokomotiven statt Pferden. Bei der Nachbildung älterer Betriebszustände des Bahnhofs könnte sie eine willkommene Ergänzung des Bahnumfeldes abgeben.

Hingegen gehörte der Anschluss des Kaolinwerkes (1928–1995) zum südlichen Teil des Bahnhof. Es wurde Ende 2005 abgetragen. Bis 1969 schwebte das Material über eine lange Seilbahn aus der Kaolingrube Oedingen (nun Naturschutzgebiet) hinter den Höhen des Rheintals herbei. 1977 wurden ihre maroden Reste abgerissen. Die für die Beladung von Klappdeckel/Hubschiebedach-Wagen ausgelegte Verladeanlage war über eine Weiche an das Überholgleis 3 angeschlossen. Bedient wurde sie letztendlich von Güterzügen im Ahrtal/Bonn-Verkehr mit DB 260 oder 211/212.



Die orientrote DB AG 103 154-1 fährt 1994 mit einem IC am Kaolinwerk vorbei. Dessen Gleise sind nicht mit Fahrleitung überspannt, wie das Signal E16 in der Fahrleitungskette anzeigen

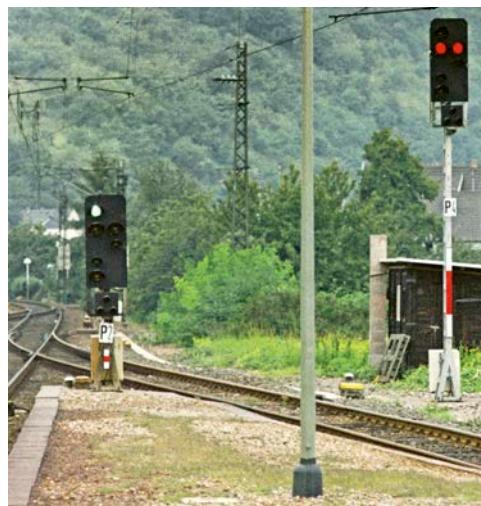
die Fernsteuerung durch das neue Zentralstellwerk in Remagen ab 1982 ermöglicht. Dazu erhielt das Fahrdienstleiter-Stellwerk einen zweistöckigen Technikanbau (ca. 18 x 5 m). Seither ist auch der signalmäßige Gleiswechselbetrieb möglich, das heißt, die Einfahrt- und Ausfahrtsignale sind doppelseitig vorhanden. Durch Personen- und Straßenunterführungen wurden bis 1978 auch die letzten der ursprünglich zahlreichen beschränkten Bahnübergänge entlang der großen Kurve am Berghang um das Unterdorf

von Oberwinter ersetzt. Der Güterschuppen wurde überflüssig und das Empfangsgebäude privatisiert. Im Rahmen netzweiter Rationalisierungsmaßnahmen bei den Bahnanlagen wurde Mitte der 2000er-Jahre zunächst das Überholgleis 4, dann auch Gleis 3 abgebaut. Der Werksanschluss war ohnehin passt. Somit war Oberwinter wieder zu einem Haltepunkt mit zwei Durchgangsgleisen und beidseitigen Spurwechseln zurückgebaut. Die unversehrten Bahngäbäude vermittelten allerdings noch 15 Jahre lang

den vermeintlichen Eindruck eines „vollwertigen“ Bahnhofs mit gewissem nostalgischem Ambiente – zumindest für Eisenbahnfreunde mit historischer Betriebskenntnis.

### Barrierefreier „Haltepunkt“

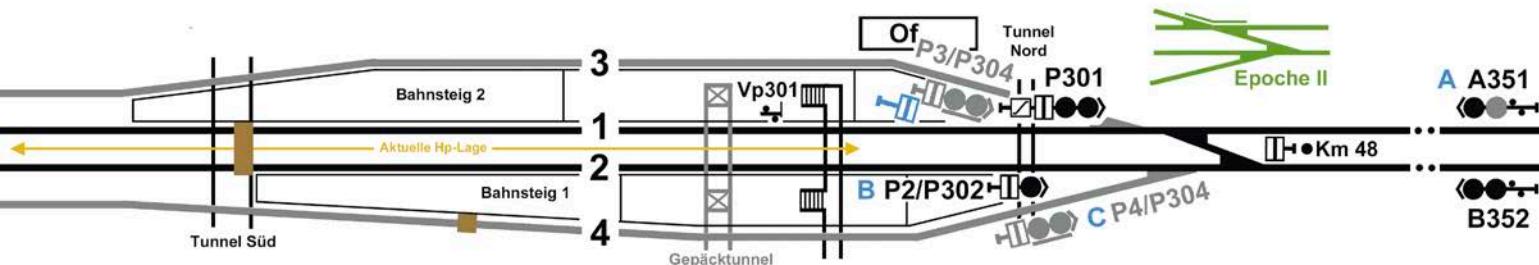
Die Umgestaltung zu einem de facto Haltepunkt moderner Prägung war also vorgezeichnet. Die Integrierung der historischen Bahnsteigdächer erwies sich dabei als problematisch. So wurden 2020 zunächst die Bahnsteigdächer,



Das Sp Dr S 60 mit den Ausfahrtignalen P1 und P4 Bauart 1969 mit Ortsbedienung ist erst wenige Wochen in Betrieb. Zum Rangieren gab es mehrere Sprechsäulen



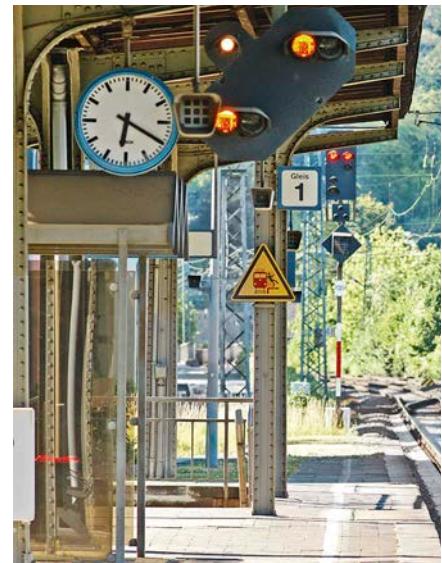
Seite Rolandseck ist eng und kurvig: 2009 fahren zwei 460 der Mittelrheinbahn am Signal A351 vorbei. Die Straße links entstand 1978



## Haltepunktbetrieb im alten Bahnhof



Die RB26 aus zwei 425 fährt aus Remagen kommend auf Gleis 2 ein. Beidseitig stehen die Ausfahrsignale N302 mit integriertem und N301 mit separatem Hilfssignal



Vorsignalwiederholer für P301 unter dem Bahnsteigdach nach Abbau von Gleis 3



Wenn er halten müsste, hätte der siebenteilige 411 auf Nordfahrt hinreichend Platz am neuen Hochbahnsteig am Gleis 2. Die Bahnsteige werden von üppiger Vegetation flankiert



Statt Bahnsteigdächern oder gar Wartesaal gibt es je drei Wartehäuschen mit Bänkchen

Vorbildinfos gedruckt und online

### Bilder und Pläne

- Atzler, Hans: ... bitte einsteigen! – Oberwinter und seine Eisenbahn, [www.Rathausverein-Oberwinter.de](http://www.Rathausverein-Oberwinter.de), 2020
- Atzler, Hans: <https://heimatjahrbuch.kreis-ahrweiler.de/wp-content/uploads/2023/12/eisenbahn-fuer-oberwinter.pdf>
- Stern, Volkhard: Luftiger Transportweg – Die Drahtseilbahn Oberwinter – Oedingen, <https://kreis-ahrweiler.de/kvar/VT/hjb2017/hjb2017.45.pdf>
- Wohlfahrt, Siegfried: Der Abbruch des Kaolinwerkes Oberwinter 20005, [www.wohlfahrt-a-s.de/verl\\_002-001.html](http://www.wohlfahrt-a-s.de/verl_002-001.html)
- Initiative Bahnhof Oberwinter, [www.bahnhof-oberwinter.de](http://www.bahnhof-oberwinter.de)
- Fuchs, Hermann Josef: <https://heimatjahrbuch.kreis-ahrweiler.de/vor-40-jahren-nahm-unkelbach-abschied-vom-balsaltbaehnchen/>
- Bing Maps Satellit, Google Earth Satellit u. Geoportal RLP: Oberwinter



Zwischen den Ausfahrsignalen P301 und P302 verlässt 2025 die SBB-Garnitur mit elf EC-Wagen den Bahnhof. Sie zählt zu den seltenen, mit Rückblickmöglichkeit auf die Strecke

letztendlich auch die verbliebenen Bahnsteige abgerissen. Statt ihrer entstanden zwei 225 m lange, 76 cm hohe Außenbahnsteige mit je drei Unterständen. Anstelle der Bahnsteigtreppen baute man bis 2022 sehr lange nicht überdachte Rampen. Hinzu gekommen ist neu ein ebenerdiger Zugang von der Straße hinter dem Bahnhof.

Derzeit sind auch noch das Stellwerk samt Anbau und die Signale Bauart 1969 vorhanden, bis in einigen Jahren die Aufrüstung dieses Streckenabschnitts auf elektronische Stellwerks-technik und Kombinationssignale erfolgen wird.

### Oberwinter auf der Modellbahn

Die Grundkonfiguration der Gleisanlagen und der Bahnbauten hat von der Epoche I bis hinein in die Epoche VI überdauert. Für eine original-gerechte Umsetzung kommt man um den Selbstbau der Gebäude nicht herum. Nach wie vor vermisst man typische von den Rheinstrecken. Generell gibt es noch Nachholbedarf bei epochengerechten Bahnsteigdächern, -treppen und -kanten auf aktuellem Fertigungsniveau. Empfangsgebäude für Gleisanlagen auf Dämmen fehlen ebenso. Veränderungen gab es bei der Stellwerkstechnik und Traktionsart. Entspre-chende Signalfamilien und Fahrleitungsmasten sind in Zubehör erhältlich.

Da beidseitig nur kurze Weichenstraßen vorhanden waren/sind und die Bahnsteige unsym-metrisch auf der Nordseite liegen, können die vier/zwei parallel verlaufenden Stationsgleise abseits der Bahnsteige längenmäßig nach Be darf gekürzt werden. Allein unverkürzte Bahnsteige könnten schon über acht D-Zug-Wagen mit Lokomotive(n) aufnehmen. Die rund 80 m langen Bahnsteigdächer sind eine noch „hand-lische Größe“ in Modell. Bei Nachbildung des aktuellen Haltepunktes besteht weiteres Kür-zungspotenzial in den durchgehend geraden



**Der Stellwerksanbau von 1978, dahinter das betagte Of von 1913. Der Außenbahnsteig reicht 2025 nun nicht mehr bis zum Stellwerk wie einst der Mittelbahnsteig**

Außenbahnsteigen, da ihre Zugangsrampen an der nördlichen Seite liegen. Sie sind ausgelegt für Züge der Mittelrheinbahn in Dreifach-Trak-tion, also neun Wagen oder auch den RRX in Doppeltraktion mit acht Wagen. Somit hat so-  
gar ein Fernzug wie der 411 mit sieben Wagen dort problemlos Platz. Fährt man kürzere Ein-hheiten, kann man die Bahnsteige entsprechend anpassen. Die Gesamtlänge der Durchgangs-  
gleise wird (wie bei einer älteren Ausführung mit Mittelbahnsteigen) dann der Länge nicht hal-tender Fernreise/Güterzüge angepasst.

Das Bahnhofsareal liegt dicht am Hang und be-ansprucht so wenig Modelltrassenfläche. Der Hintergrundabschluss wird vom Vorbild gleich mit vorgegeben. Die Strecken schließen beid-seitig mit Kurven an, sodass man recht elegant Möglichkeiten für das Verschwinden in Schat-tenbahnhöfen oder besonders auf der nördli-chen Seite zur L-förmigen Weiterführung hat. Die Quellen im Kasten führen zu weiteren Vor-bildinformationen zur Modellumsetzung. GS



**Der lange Weg nach oben 2025: Um der ge-forderten Barrierefreiheit gerecht zu werden, sind die Zugänge als gegenläufig geteilte Rampen(schächte) ausgeführt. Die Treppe dient als Abkürzungsoption zum Bahnsteig 2**

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

ab 199,90 €\*

LIMITED  
**PATINIERT**  
WEATHERED  
EDITION

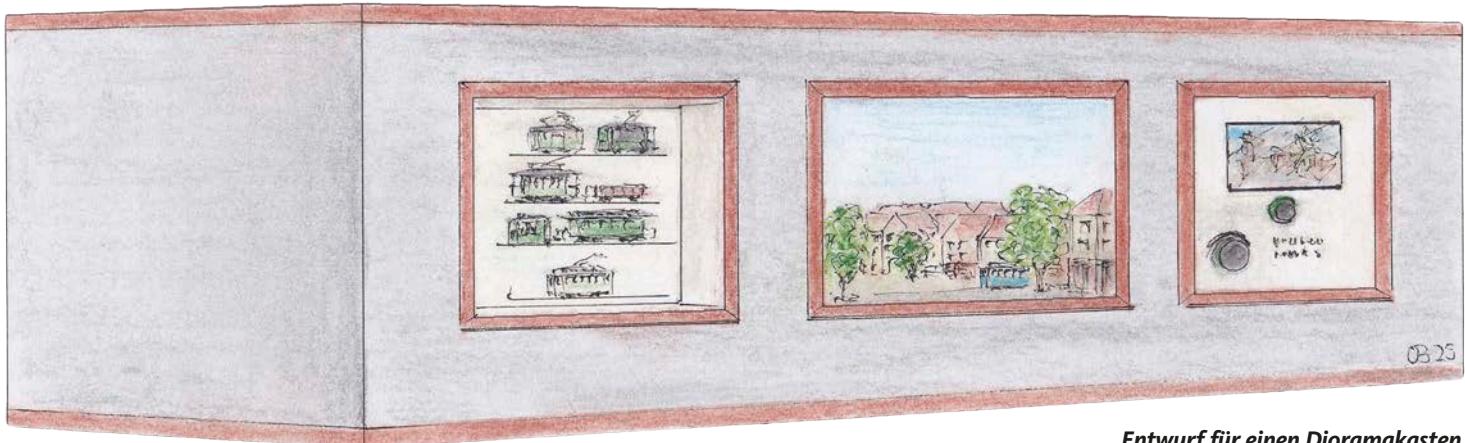


MANCHE MODELLE LASSEN WIR GANZ SCHÖN ALT AUSSEHEN...

Unter den BRAWA Neuheiten 2025 in Spur N ist das Modell der Diesellok BR 132 DR als patinierte Version in limitierter Auflage im Fachhandel erhältlich. Jedes Modell wird einzeln und von Hand mit realistischen Alterungsspuren veredelt. Die mit Pinsel und Airbrush-Technik aufgetragenen Rost- und Schmutzstellen wirken täuschend echt. Das Modell kommt mit zahlreichen Details wie z. B. Führerstandsbeleuchtung, Zugschlussignal, in Fahrtrichtung wechselndem Spitz-licht, nachgebildetem Kühlventilator und fein gravierten Details und ist außerdem auch als Variante mit originalgetreuem Sound und Decoder erhältlich.

Best.-Nr.  
**61044 / 61045**





Entwurf für einen Dioramakasten mit Fahrzeugvitrine und Steuerungselementen

- Ein Schaukasten für das Bücherregal mit viel Betrieb, Teil 1: Verlegung von Gleis und Magnorail-Kette

# Lass die Tram fahren!

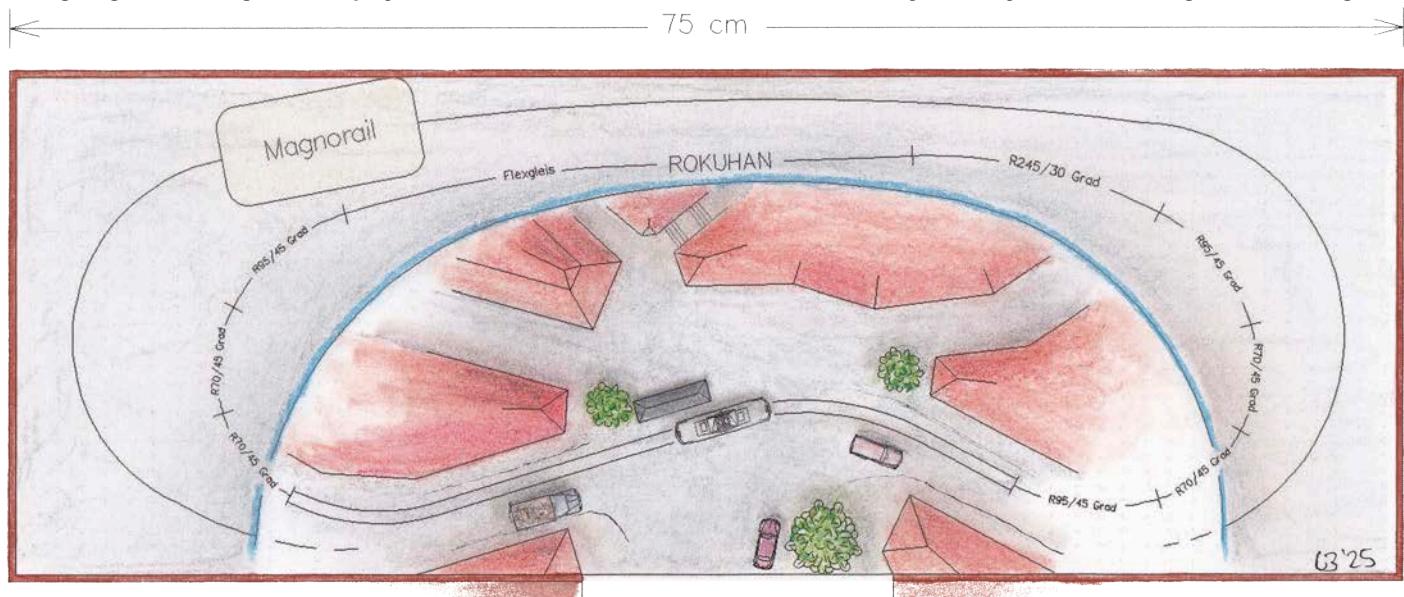
Ein Dioramakasten zur Präsentation eines kleinen, speziellen Themas, entworfen für die Präsentation auf Messen und Ausstellungen, aber auch geeignet für das heimische Bücherregal: Wolfgang Besenhart beschreibt detailliert in mehreren Folgen dieses Projekt von der Konzeption bis zur Fertigstellung

Wie wir alle wissen, ist unser gemeinsames Hobby Spur N äußerst vielfältig. Für viele beginnt es mit dem klassischen Anlagenthema, der Platte mit Schienenoval, ein- oder zweigleisig, dazu ein paar Weichen für Überhol- und Abstellgleise. Wichtig ist, man kann die Züge fahren lassen. Die Landschaft und Umgebung wird dann schon irgendwie dazu gebaut. Als bald steigt man etwas tiefer ein und nimmt immer mehr die Ungereimtheiten wahr, die hier entstehen oder bereits entstanden sind. Man sucht wirklich Existierendes nachzugestalten oder zu in-

terpretieren. Auch der Zeitraum wird eingeschränkt, in dem sich das Wiedergegebene abspielen soll. Spätestens hier beginnt die Vielfalt unseres Hobbys. Oft wird noch versucht, einzelne Themen in eigenen Arealen nebeneinander darzustellen, unbeschadet davon, ob diese wirklich in so enger Nachbarschaft zueinander passen. Für einen wird der Fahrbetrieb durch die Landschaft auf möglichst langen Strecken immer interessanter, was in Spur N sehr gut realisierbar ist. Andere fokussieren sich mehr auf bestimmte Themen wie Bahnhöfe, Betriebswerke oder den Güterverkehr

mit seinen vielfältigen Rangiermöglichkeiten. Je weiter man eintaucht in sein eigenes Thema, je mannigfaltiger werden wiederum die Umsetzungsoptionen wie vorbildgetreue Betriebsabläufe, bedient durch Digitaltechnik, dazu, oder wiederum schwerpunktmäßig, eine möglichst realistische und stimmige Gestaltung. Es wird also gesamt betrachtet immer vielfältiger. Nun ist es selten, dass man sich – so man die Freiheit hat – nur auf ein Thema fokussiert. Es wird daher immer wieder interessante Themen geben, die man eigentlich gestalten möchte, die aber nicht ins vorhandene Anla-

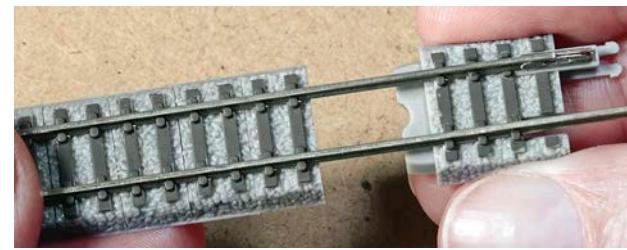
Die Szenerie des Dioramas in der Aufsicht, mit der geschickten Platzierung der Gebäude und Straßenführungen, die in Verbindung mit dem gebogenen Hintergrund eine perfekte Quartiersillusion herstellen. Parallel zur Tram fahren außerdem auch einige Autos entlang



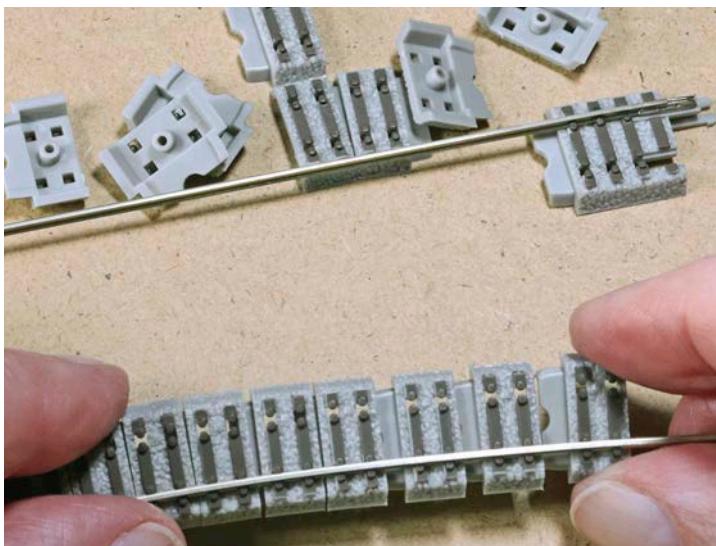
## Montage des Bettungs-Flexgleises von Rokuhan



Die einzelnen Bettungselemente werden mit einem Seitenschneider ohne Wate gradfrei vom Anguss getrennt



Die Elemente werden bündig aneinander aufgeschoben



Der Schienenprofil-Überstand wird gradfrei abgetrennt



Der bündige Schienenstoß zwischen dem Flexgleis links und einem fertigen Bogengleis-Element

Die untereinander greifenden Bettungsgleis-Elemente werden zunächst auf die Innenschiene aufgefädelt

genkonzept passen. Eine Lösung sind kleine Dioramen und Module, die man auch noch im Bücherregal präsentieren kann. Das *N-Bahn-Magazin* stellt hier und in den nächsten Heften den Bau eines solchen Dioramas vor.

### Die Vielfalt interessanter Themen

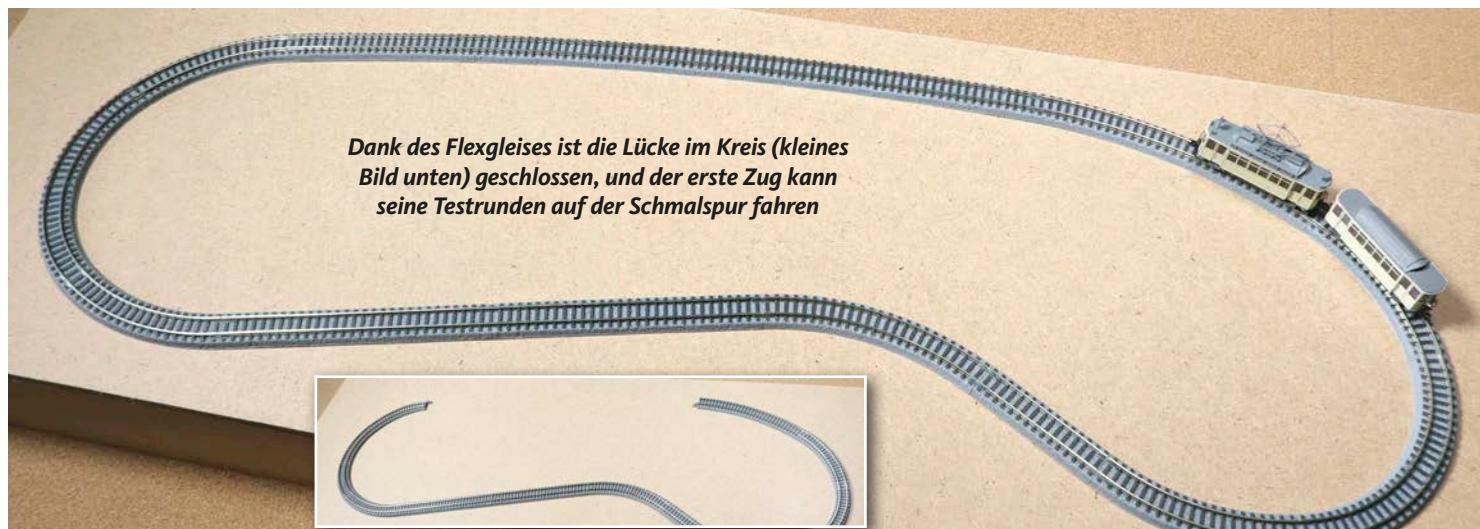
Wer mich kennt, weiß, dass ich mich viel zu sehr für die unterschiedlichsten Themen interessie-

re, um alles in einem einzigen größeren Anlagen- oder Dioramenprojekt umsetzen zu können. So lässt sich Vielfalt gepaart mit meiner Detailverliebtheit und meiner Hingabe zum Perfektionismus am besten in kleineren Dioramen und Einschubmodulen verwirklichen. Diese Arbeiten bieten zudem auch immer wieder die Möglichkeit, Neues auszuprobieren. Die Entwicklungen im Zubehörbereich bleibt ja nicht

stehen. So können neue Produkte und Techniken kreativ ein- und umgesetzt werden.

### Die Idee zum Diorama

Mit dem hier beschriebenen Dioramakasten geht es mir in erster Linie um erste Erfahrungen mit dem bekannten Magnorail-System (Info: [www.magnorail.com](http://www.magnorail.com)) und einer Nm-Straßenbahn auf Spur-Z-Gleisen von Rokuhan (über



Dank des Flexgleises ist die Lücke im Kreis (kleines Bild unten) geschlossen, und der erste Zug kann seine Testrunden auf der Schmalspur fahren

## Einbau des Magnorail-Antriebs



Die Position des Antriebs wird ermittelt, angezeichnet und anschließend ausgesägt



Nachdem die Korkplatte flächig auf den Dioramakasten geklebt wurde, wird aus dieser der Ausschnitt für den Magnorail-Antrieb von unten herausgeschnitten



Der Antriebsblock wird von oben provisorisch eingesetzt

Noch erhältlich) mit Steuerungselementen von Digimoba ([www.digimoba.de](http://www.digimoba.de)). Auf Tastendruck fährt nach kurzem Gebimmel eine Straßenbahn langsam an, um dann zwischen den Häusern zu verschwinden. Kurze Zeit später kommt wieder eine Straßenbahn aus der gleichen Richtung, um langsam an der Haltestelle anzuhalten. Erst erneutes Betätigen des Tasters lässt auch diese wieder zwischen den Häusern verschwinden.

Das Magnorail-System bewegt mittels Magneten, die in einer Kette geführt werden, jede Art von Fahrzeugen. Diese Kette verläuft in einem vorgegebenen Kunststoffkanal, der unter einer Straße oder einem Weg verläuft.

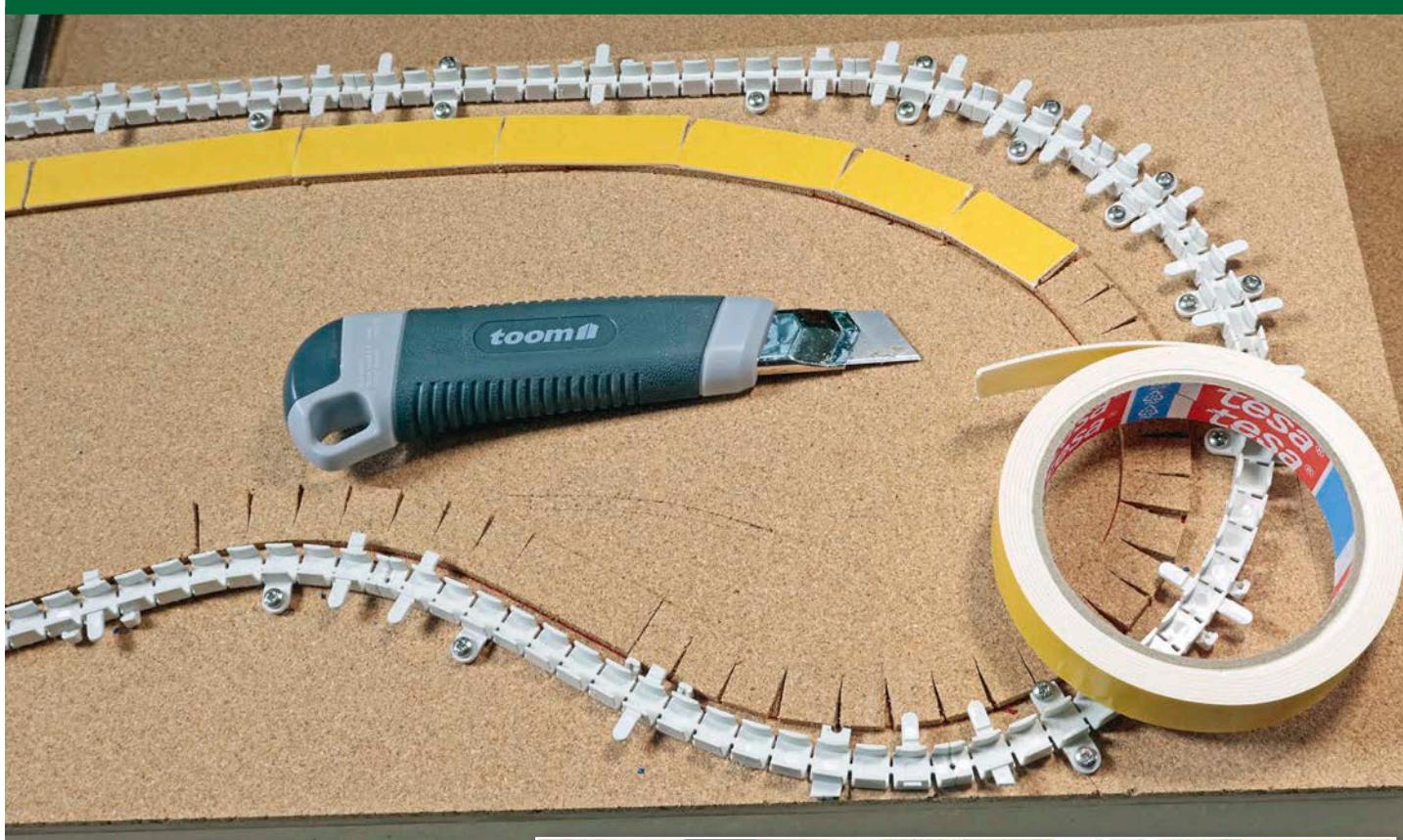
Zu all dem kommen natürlich auch wieder neue Ideen zur Gestaltung und deren Umsetzung. So wird der komplette Selbstbau von Gebäuden beschrieben, und auch einige Szenen mit Bewegungen sind geplant. Insgesamt soll ein kleines, „unbekanntes Basel“ entstehen, keine konkrete Szenerie, sonder eher so etwas wie ein vage erinnerter Eindruck, der bei einem lange zurückliegenden Spaziergang durch die kleinen Gassen und Plätze der Basler Altstadt entstand. Dazu aber mehr in den kommenden Ausgaben. Wie aus den Entwurfzeichnungen ersichtlich ist, zeigt das Diorama im Verhältnis zur Kastenlänge einen sehr begrenzten Blick in dieses 3D-Bild eines unbekannten Basels. Es ermöglicht daher im vorliegenden Fall links eine kleine eingerahmte Vitrine für themenbezogene Fahrzeuge und rechts, ebenfalls mit einem Rahmen versehen, die Bedienelemente.

## Basis und das Rokuhan-Gleisoval

Für den Unterbau entschied ich mich für die Fertigung eines Dioramakastens, der in der Größe 76 x 25 cm zu meinen bereits vorhandenen Einschubmodulen passt. Als Geräuschdämmung benutzte ich wieder selbstklebenden 3-Millimeter-Korkplatten ([www.korkshop.eu](http://www.korkshop.eu)). Zunächst wurde nun der Schienenkreis zusammengesteckt. Etwas ungewöhnlich ist die Montage des Flexgleises. Durch das Auffädeln einzelner Segmente mit je zwei Schwellen entsteht letztendlich ein sehr stabiler Gleiskörper, wie im



Auf dem nun mit einer zugeschnittenen Korkschicht belegten Boden wird die Streckenkontur der Straßenbahn beidseitig mit einem Filzstift durchgehend angezeichnet

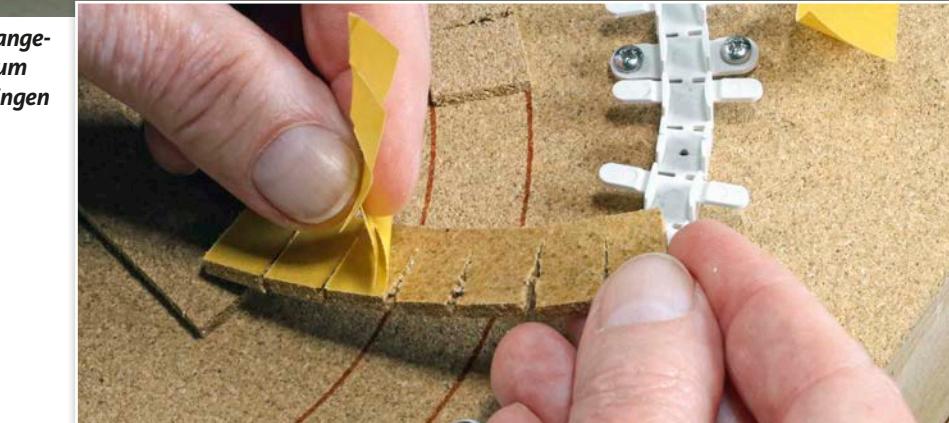


**Zugeschnittene Korkstreifen und das darüber angebrachte Doppelklebeband sind der Unterbau, um das Rokuhan-Gleis auf die richtige Höhe zu bringen**

Kasten beschrieben. Nachdem der Schienenkreis zusammengesteckt war, markierte ich ihn in der endgültigen Position auf der Korkunterlage. Zuvor wurden noch die Lagen der Magnorail-Elemente, insbesondere die des Antriebs, festgelegt und diese dann bereits eingebaut.

Wie die Querschnittzeichnung deutlich zeigt, benötigt das Rokuhan-Gleis einen Unterbau, um zusammen mit dem Magnorail-System ein gleiches Straßenniveau zu ermöglichen. So schnitt ich mehrere Streifen der selbstklebenden Korkplatte in Schienenkörperbreite aus und klebte sie auf den angezeichneten Gleisverlauf.

Durch Einschneiden kürzerer Streifen lassen diese sich auch in Gleisbögen sehr gut verlegen. Die Klebekraft dieser Korkstreifen ist äußerst stark und für einen stabilen Gleiskörper völlig ausreichend. Voraussetzung ist ein wirklich staubfreier Untergrund: am besten absaugen und mit einem feuchten Tuch nachwischen. Nachdem die Korkstreifen auf dem angezeichneten Gleisverlauf aufgeklebt und ebenfalls



**Als Unterlage für das Rokuhan-Gleis dient Kork mit werkseitiger Klebeschicht auf der Unterseite. Zum Biegen muss er eingeschnitten werden**

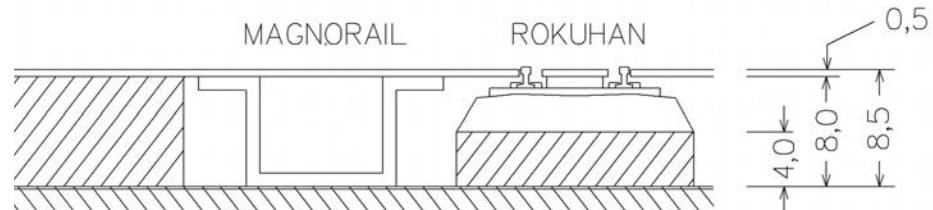
gründlich vom Staub befreit waren, klebte ich mit einem ebenfalls sehr gut haftenden und einen Millimeter starken Doppelklebeband von Tesa die Schienen auf.

### Der Magnorail-Antrieb

Die Kernidee von Magnorail ist, mittel Magnetkraft mehr Bewegung auf die Straße zu bringen. Drei Grundelemente wurden dazu entwickelt: eine Antriebseinheit, unterschiedliche Ketten-

elemente, in welche die Magnete eingesteckt werden können, sowie die flexiblen Kanäle, in denen die Kette entlang läuft. Die Startpackung beinhaltet neben diesen drei Elementen auch eine ausreichende Anzahl kleiner Neodymmagnete sowie unterschiedliche Metallplättchen, die unter die Pkw und Lkw montiert werden müssen. Für unseren Maßstab leider nicht brauchbar: ein Radfahrer in H0, der unermüdlich trend seine Runden fährt. Dem Ganzen

**Maßgeblich für das Pflasterniveau ist der 8 mm hohe Magnorail-Antriebskanal. Entsprechend hebt eine Korkschicht mit Doppelklebeband darauf das Rokuhan-Gleis um 4 mm an. Im so entstehenden Hohrraum werden 8 mm starke Holzleisten als Auflagen für die Straßendecke auf den Korkboden geklebt, wie links zu sehen ist**



## Zusammenbau der Magnorail-Kette



Die Glieder müssen gradfrei vom Anguss getrennt werden



Verdreht in den Zapfen des jeweils letzten Kettengliedes eingesteckt, rasten die sauber abgetrennten Glieder der Antriebskette beim Geraderichten miteinander ein



liegt eine sehr ausführliche und sehr gut bebilderte Beschreibung und Bauanleitung bei.

### Der Kanal für die Kettenelemente

Damit der Kanal, durch den die Kette gezogen wird, in Bögen und Kurven verlegt werden kann, besteht dieser aus verschiedenen langen, beweglichen Elementen. Diese können – frei verlegt – mit dem Untergrund verschraubt, oder links und rechts durch acht Millimeter starke Holzleisten fixiert und aufgeklebt werden. Die Elemente liegen als Spritzlinge bei. Diese sind aus einem relativ weichen und biegsamen Kunst-

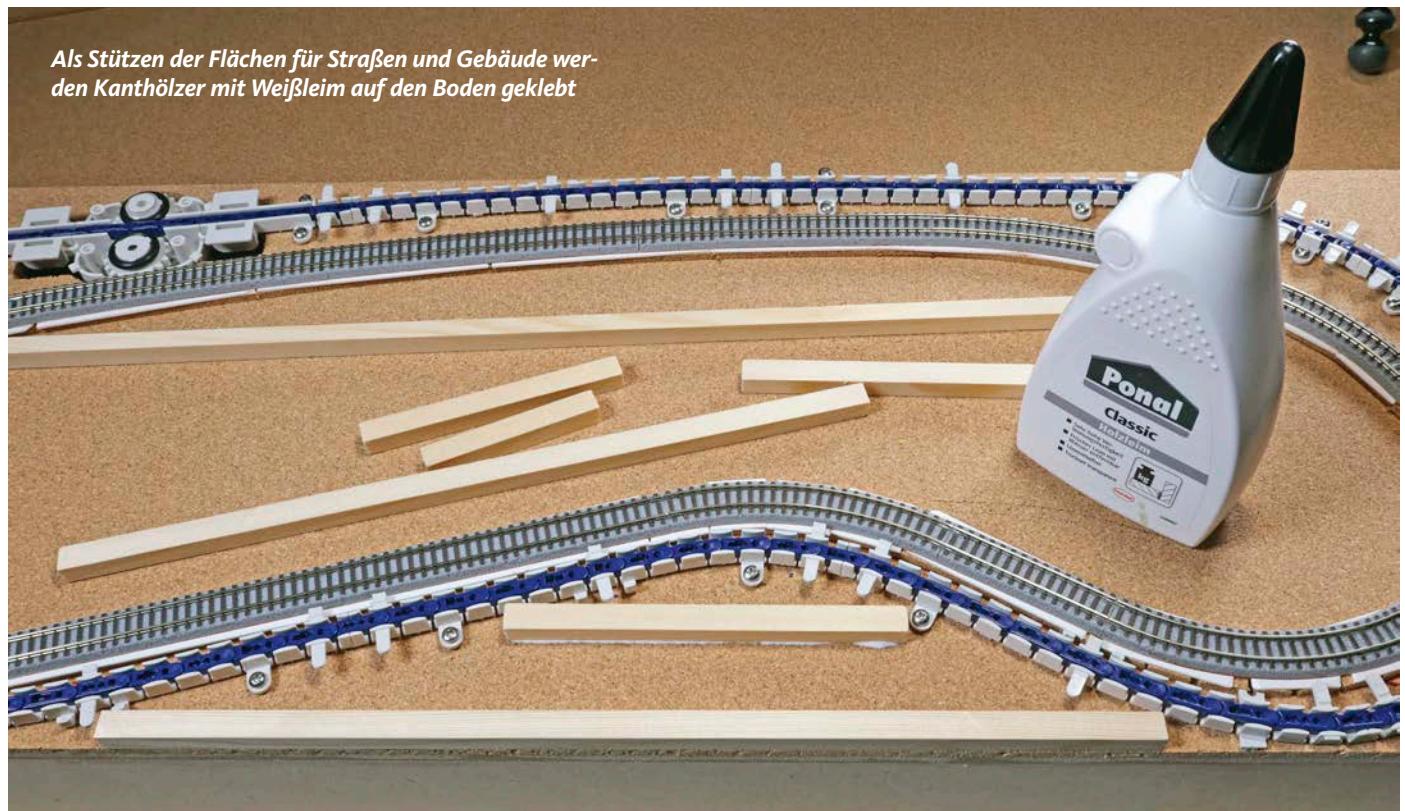
stoff und lassen sich leicht mit einem Bastelmesser oder einem Seitenschneider ohne Wate von den Angüssen trennen. Verbunden werden diese Kanalelemente durch ein verschränktes, miteinander verhaftetes System, das auf einfache Weise für ein sicheres Verlegen sorgt.

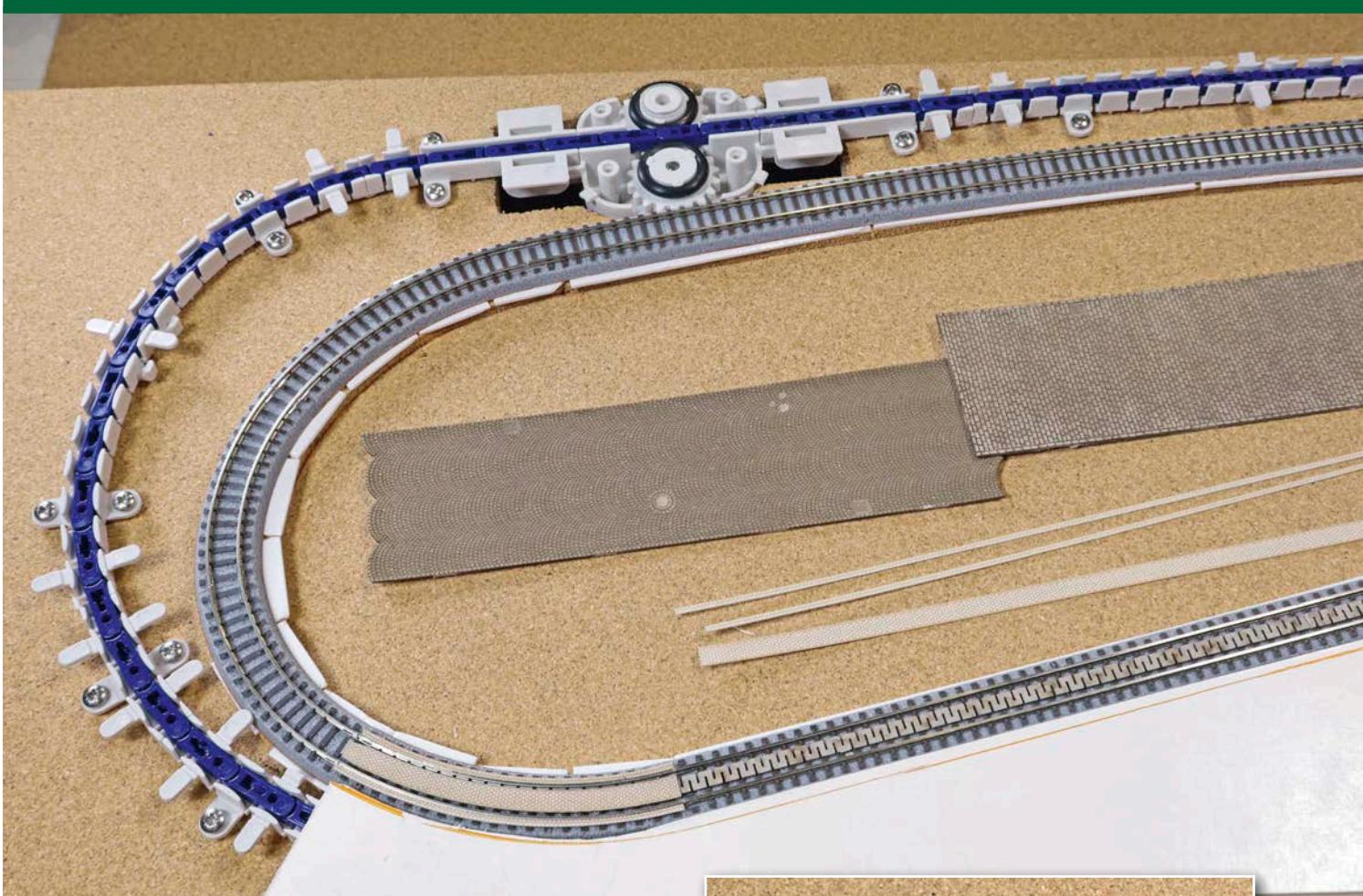
### Die Antriebskette

Es gibt fünf verschiedene Typen dieser kleinen blauen Glieder, die sich durch unterschiedliche Abstände zum Einsticken der Magnete unterscheiden. Je nach dem, wie diese Kettenglieder kombiniert werden, ergeben sich unterschied-

liche Abstände zwischen den Magneten. Diese Abstände werden durch die Länge der Fahrzeuge bestimmt, die mit diesem System bewegt werden sollen. Zwei Magnete sollten jeweils unter dem vorderen und dem hinteren Fahrzeugteil liegen. Den entsprechenden Fahrzeugen werden jeweils zwei Eisenplättchen in möglichst gleichem Abstand unter dem Fahrzeugboden montiert. Somit erfolgt eine exakte Ausrichtung in der Längsachse auch in engen Kurven. Da auch die Kettenglieder an Spritzlingen zu jeweils zwölf Stück beigelegt sind, müssen auch diese mit einem Bastelmesser und noch besser ebenfalls mit

Als Stützen der Flächen für Straßen und Gebäude werden Kanthölzer mit Weißleim auf den Boden geklebt



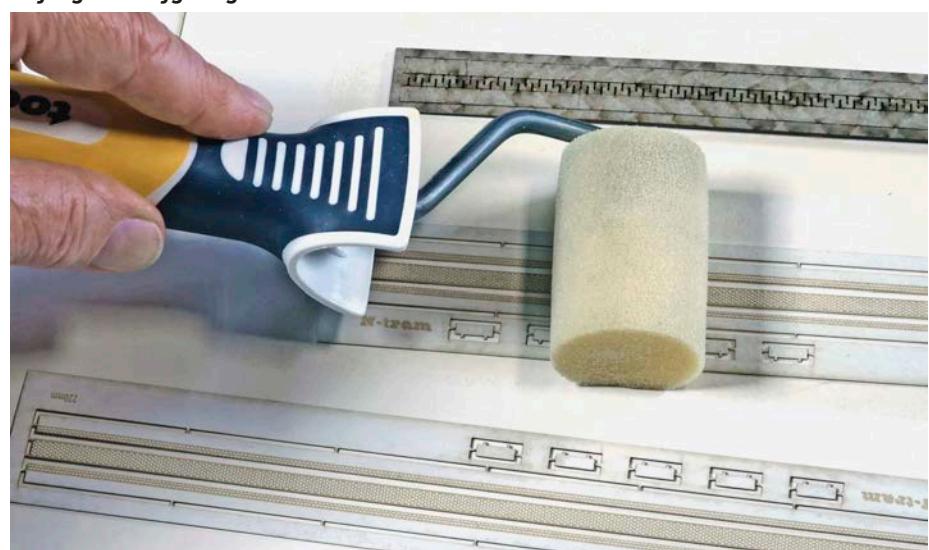


**Die Tram-Gleise werden mit den Pflastereinlagen von N-tram abgedeckt. Für die Straßenfläche liegen gelaserte Kartonstreifen bereit. Unten ist eine Untergrundplatte als Träger der Häuserzeile an die Gleise angesetzt**

einem Seitenschneider ohne Wate von den jeweiligen Angüssen abgetrennt werden. Hier ist allerdings besonders darauf zu achten, dass beim Abtrennen kein Grad stehen bleibt. Dieser würde die Beweglichkeit einschränken oder gar die Montage verhindern. Das Zusammenfügen der Kette ist einfach. Stark verdreht in den Zapfen des jeweils letzten Kettengliedes gesteckt, rasten beide beim Geraderichten miteinander ein (siehe auch die Abbildungen im Kasten)

**Die gelaserten Gleispflasterstreifen von N-tram werden einfach mit dem Messer herausgetrennt**

**Auf die Pflasterelemente von N-tram wird mittels einer Schaumgummirolle Tiefengrund aufgetragen**



## Grundlage für den Fahrbahnbelag

Wie schon erwähnt, haben die Kanäle der Magnorail eine Höhe von acht Millimetern. Der Fahrbahnbelag muss also auf die entsprechende Höhe gebracht werden. Eine Möglichkeit ist das Unterlegen mit entsprechenden Holzleisten in einem Abstand, der ein sauberes, glattes Befestigen der Fahrbahn ermöglicht. Magnorail empfiehlt dazu einen stabilen 0,5 Millimeter starken Karton. Wie fast überall sollten Bauteile aus Karton mit einem Einlassgrund behandelt werden, um das Aufquellen und Wölben bei der Weiterbearbeitung zu vermeiden. Im nächsten N-Bahn Magazin wird ausführlich beschrieben, wie ein vordbildgetreuer Straßenbelag entsteht und Straßenbahn und Magnorail zuverlässig in Betrieb genommen werden. Wolfgang Besenhart

# Fachgeschäfte und Versandhändler

Hier finden Sie Ladengeschäfte und Versandhändler in Ihrer Nähe.

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

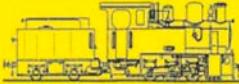
**Kontakt:** Bettina Wilgermein · Telefon 089 130 699 523 · Fax 089 130 699 529 · E-Mail: [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)



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

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

[mein-mbs.de](http://mein-mbs.de)



Modellbahnen am Mierendorffplatz  
**märklin** Shop Berlin  
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · [www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)

Auch Second-Hand! Ihr freundliches **EUROTRAIN**-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl  
 Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, **Tel.:** 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09

**MÄRKLIN & SPIELWAREN**  
 Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodele, **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**  
 Minitrix - Auslaufmodelle zum Sonderpreis !



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

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

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

**ANKAUF**

Sammlungen  
 Einzelstücke  
 Raritäten

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

**Feine:** Feines für Spur **N**  
 in feinster MODELL - BAHN Ausführung

 - Räder

 - Gleise

 - Lasercut Bausätze

 - Gleis nach Vorbild

 - Waggons

 - Lasercut Bausätze

 - feine Kupplungen

[www.mago-finescale.de](http://www.mago-finescale.de)



95.000 Ersatzteile und Zubehörartikel

Der Spur-N-Spezialist  
[www.Spur-N-Teile.de](http://www.Spur-N-Teile.de)

Spur-N-Teile.de | Daniel Mechling | Wendelsteinstraße 1 | 82110 Germering | [info@Spur-N-Teile.de](mailto:info@Spur-N-Teile.de)

**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](mailto:info@werst.de)



**modellbahnen & modellautos** **Turberg**

Ihr Modellbahnhofgeschäft 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 21999099 · [www.turberg.de](http://www.turberg.de)

Mit Millimeter-Anzeigen im  
**N-BAHN MAGAZIN** erfolgreich werben!

Unser neues Format: 90 mm x 37 mm



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

Modell Center Aachen

[www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de) [info@huenerbein.de](mailto:info@huenerbein.de)

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

**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](mailto:sales@modellbahnecke.de)



# Riesig!

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

Das größte  
Modellbahn-  
Fachgeschäft im  
Bergischen Land!



Modellbahn  
Apitz

günstige Vorbestell-  
preise auf Neuheiten  
Heckinghauser Str. 218  
42289 Wuppertal  
Fon (0202) 626457  
[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)

Mit Millimeter-Anzeigen im

**N-BAHN MAGAZIN**

erfolgreich werben!

Unser neues Format: 90 mm x 37mm

**Böttcher Modellbahntechnik**



**Dampföl & Reinigungsöl** BM 7503 9,90 €  
- wirkt sofort schmutzlösend  
- greift keinen Kunststoff an  
- geeignet für Schienenreinigungswagen  
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter

**Gleisschotter** Spur N / Z Grau 250g  
Spur H0 / TT 1,30 €  
Spur BM 7941 (5,20 € / kg)

DIREKT VOM HERSTELLER [www.boettcher-modellbahntechnik.de](http://www.boettcher-modellbahntechnik.de)

Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried  
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • [info@boettcher-modellbahntechnik.de](mailto:info@boettcher-modellbahntechnik.de)

ständig neue Angebote im Onlineshop



MODELLBAHN-Spezialist

28865 Lillenthal b. Bremen  
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521  
[Info@haar-lillenthal.de](mailto:Info@haar-lillenthal.de)

**Richtig beraten  
von Anfang an!**

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

## N-Bahn-Börse

### VERKÄUFE

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, Kleinserien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, [info@meiger-modellbahnpardies.de](mailto:info@meiger-modellbahnpardies.de), Tel-FN.: 02252/8387532, Mobil: 0151/50664379

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

verständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, [meiger-modellbahn@t-online.de](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

Senden Sie uns Ihre Textanzeige

bitte nur per E-Mail an:

[bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

Anzeigenschluss für die

nächste Ausgabe:

14. November 2025

### TERMIN

**23.11.25 BUTZBACH** Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459, Nächster geplanter Termin: 25.01.26

**FREIBURGER SPIELZEUGBÖRSE** SA 15.11.25 11:00-16:00 Uhr, Messe Freiburg im Breisgau, Infotelefon: 0761/2922242

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)



## N-Bahn Magazin digital lesen!

Bequem, günstig, unbegrenzt.

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

Jetzt Jahresabo digital bestellen!

■ Reisezüge auf Nebenbahnen seit 1949 bis in die 1990er-Jahre

# Entlang der Nebenbahn

Nebenbahnen haben beim Vorbild eine untergeordnete Bedeutung, sie sind in Modell aber ein öfters nachgebildetes, wenn nicht gar das häufigste Motiv. Horia Radulescu gibt einen kurzen historischen Aufriss ihres Betriebes der Epochen III bis V und Hinweise für Modellzugbildungen



Foto: Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

**Nebenbahnbetrieb der DB, wie man ihn sich vorstellt: die 064 097-9 mit einem kurzen aus zwei dreiachsigem Umbaupärchen gebildeten Zug im Mai 1973 bei Vohenstrauß. Auch wenn es sich hier um eine Abschiedsfahrt Weiden – Eslarn handelt, ist die Zugbildung planmäßig**

**S**chon wenige Jahre nach den Anfängen des Eisenbahnbaus wurde es offensichtlich, dass der Bau und Betrieb mancher Bahnen vor allem im ländlichen Raum mit dem für die ersten überregionalen Strecken vorgeschriebenen Standard nicht kostendeckend zu finanzieren waren. So musste man eigene Regeln für Bahnen von lokaler Bedeutung setzen.

Im deutschsprachigen Raum wurde das Königreich Bayern zum Vorreiter. Am 29. April 1869 wurde das sogenannte Vizinalbahngesetz verabschiedet, das den Bau der „Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit“ regelte. Beim Bau von Vizinalbahnen wurden gegenüber Hauptbahnen größere Steigungen, engere Bogenradien und leichtere Schienen vorgesehen. Durch die enger an die Geländeform angepassten Trassen konnten aufwendige Kunstbauten vermieden werden. Auch die Anzahl des für den Betrieb nötigen Personals wurde reduziert.

1872 wurde die erste Vizinalbahn von Siegelsdorf nach Langenzenn in Betrieb genommen. Es folgten bis 1879 noch 14 weitere Strecken mit 168 km Gesamtlänge. Auch wenn im Vizinalbahngesetz Steigungen von 1:25 möglich gewesen

wären, blieb man in der Praxis unter 1:40. Auch bei den Radien (mindestens 100 m) baute man mit Mindestradien von 180 m etwas großzügiger. Auch wenn das Ende des Vizinalbahnbaus schon 1882 beschlossen wurde, blieb der Name nicht nur in Bayern noch lange erhalten.

## Einheitliche Normen

Die seit den 1860er-Jahren von der Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen VDEV aufgearbeiteten Grundsätze für sekundäre Bahnen wurden am 1. Juli 1878 in dem als „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ genannten Reichsgesetz übernommen. Darin wurden die wichtigsten Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb wie folgt definiert: Wegfall der Bahnbewachung, einmal tägliche Kontrolle der Gleisanlagen statt dreimal täglich bei Hauptbahnen, weniger zu besetzende Bremsen,

keine Bahneinfriedungen, Wegfall von Schrankenanlagen an Bahnübergängen, Wegfall von Signalen an Bahnhöfen sowie großzügigere Verschleißgrenzmaße an den Radreifen der Wagen und Lokomotiven.

Mit dem Reichsgesetz generalisierte sich auch den Begriff „Sekundärbahn“ im deutschsprachigen Raum, der über Jahrzehnte überregional Verwendung fand. Anders in Bayern – hier wurde nur die 1886 eingeweihte und 1963 stillgelegte Strecke Erlangen – Eschenau in Franken offiziell so genannt und allgemein als „Seku“ (oder gar „Seekuh“) im Volksmund bekannt.

Alle weiteren ab 1884 in Bayern geschaffenen Nebenstrecken wurden dagegen offiziell als „Localbahnen“ errichtet. Der Name wurde auch in Österreich-Ungarn („Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen“) übernommen.



**Typischer Personenzug der Wiesentalbahn um 1968, hier gebildet nur mit Fleischmann-Modellen. Die E 32 und die 3yg-Wagen gibt es inzwischen neu konstruiert auch bei Piko**

1893 tauchte in der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen in Deutschland“ ein weiterer Begriff auf. Im Laufe der Zeit wurde aus „Nebeneisenbahn“ einfach „Nebenbahn“. Um die Verwirrung noch größer zu machen, gab es in Preußen (und nur dort) ab 1892 per Gesetz außerdem noch „Kleinbahnen“. Gemeint waren damit Strecken, die noch einfacher als sonstige Nebenbahnen zu bauen und zu betreiben waren.

Erst 1905 wurden in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) die baulichen und betrieblichen Anforderungen an eine Nebenbahn definiert. Die meisten preußischen Kleinbahnen konnten diese gar nicht erfüllen. Die amtliche Terminologie wurde vereinfacht – nun wurde zumindest offiziell in Deutschland nur noch von Nebenbahnen gesprochen.

## » Die DRG versuchte so weit wie möglich, die ex-Länder-Nebenbahnen zu vereinheitlichen

Ab 1920 versuchte die Deutsche Reichsbahn, die von den Länderbahnen übernommenen Nebenbahnen soweit wie möglich zu vereinheitlichen, was aber nie vollständig gelang. Man stieß auf eine gewisse Hartnäckigkeit der an die alten Gebräuche gewöhnten Beamten und enorme Kosten. So blieb vielerorts in Bayern die alte Signalechnik bis in die Epoche IV erhalten. In Mecklenburg wurden Gleise aus Kostengründen noch für Jahrzehnte einfach hin Kies statt DRG-gemäß in Schotter eingebettet.

Mit der mitten im Krieg 1944 in Kraft getretenen Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst (VND) wurde erstmals der sogenannte Zugleitbetrieb eingeführt, um nicht nur Fahrdienstleiter, sondern auch Eisenbahner allgemein im Fahrdienst einsparen zu können.

**Preußische Schlepptenderlokomotiven, die auch auf Nebenbahnen eingesetzt wurden: 57.20 (pr. G 10) von Minitrix und 38.10 (pr. P 8) von Fleischmann als DB-Versionen**



Die 93 925 mit dem bunt gemischten P 1955 in Dahlbruch, Juni 1951

Foto: Carl Bellingrodt/Eisenbahnmuseum

## Nebenbahnbetrieb der ersten Jahre bei der DB Länderbahn- und Reichsbahnerbe

In den ersten Jahren war der Nebenbahnbetrieb der Deutsche Bundesbahn sehr ähnlich wie in den 1930er-Jahren, insofern die schwersten Kriegsschäden beseitigt waren. Es wurden sehr oft Länderbahn-Dampflokomotiven eingesetzt, davon Stückzahlen bedingt am meisten ehemalige preußische und bayerische Baureihen. Sehr typisch waren die 93.5-12 (pr. T 14.1), 94.5-17 (pr. T 16.1) und in Bayern die 98.8 (GtL 4/4). Schlepptenderlokomotiven waren im Vergleich zu Tenderloks in der Minderheit. Meistens handelte es sich um solche mit etwa 15 t

Radsatzlast wie die 57.20-30 (pr. G 10) oder die neue 50. „Schwere“ Lokomotiven wie die 55.25-57 (pr. G 8.1) und 38.10-40 (pr. P 8) durften nur auf gut ausgebauten Nebenstrecken verwendet werden. Auch bei den eingesetzten Reisezugwagen dominierten die Länderbahn-Bauarten, am meisten Zwei- und Dreiachsiger mit offenen Bühnen. Die höchste Komfortstufe auf den Nebenbahnen waren die zweiachsigen Durchgangspersonenwagen der Einheitsbauart in Ganzstahl-Bauweise, im Volksmund „Donnerbüchsen“ genannt.



Badische VI c (75.4) von Arnold und preußische T 9.3 (91.4) von Fleischmann (1. Serie)



Fotos (19): H. Radulescu



# Fahrzeuge

Foto: Joachim Claus/Eisenbahnmuseum



*In Modell nachbildbar: Die 70 047 mit Lokalbahnzug Endorf – Obing, 1979. Fleischmann bietet außerdem als weitere Bayerin auch die 98 an (Bild oben)*

Foto: Carl Bellingrodt / Eisenbahnmuseum



Foto: Kurt Eckert / Eisenbahnmuseum



## Hoch- und Herunterstufungen

Die Abgrenzung zwischen Haupt- und Nebenbahnen ist nicht immer einfach zu durchschauen, zumal sie bei einigen Strecken wechselte. So wurde die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) 1873 als Hauptbahn eröffnet, aber schon 1877 in eine Nebenbahn umgewandelt, um die Betriebskosten zu senken. Die Strecke Weilheim – Murnau, als Vizinalbahn gebaut, wurde 1898 zur Hauptbahn. Auch der Abschnitt Holzkirchen – Tölz wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg aufgewertet.

» Zwischen einer eingleisigen Haupt- oder Nebenbahn abzugrenzen, ist nicht immer einfach

Die verbreitete Meinung, die Bahnstrecke Freilassing – Berchtesgaden (siehe NBM 4/14) wäre auf voller Länge eine Nebenbahn, ist falsch. Der fast 15 km langen Abschnitt Freilassing – (Bad) Reichenhall gilt seit der Eröffnung 1866 als Hauptbahn. Nur die 20 km weiter nach Berchtesgaden wurden als Lokalbahn bis 1888 gebaut.

Die gesamte Länge einer Strecke ist auch kein Kriterium, um diese als Haupt- oder Nebenbahn zu definieren. Während einige Nebenbahnen nur wenige Kilometer lang sind, erreichen andere wie die 67 km lange Strecke Wega (Bad Wil-

**Preußische Lok mit moderneren Umbauwagen: Die 094 533 mit dem P 3214 zwischen Ewersbach und Steinbrücken 1971**



Foto: Burkhard Wöhrle/Eisenbahnmuseum



Typische Neubau-, Einheits- und Länderbahn-Zwei/Dreiachser der DB, hier als Modelle von Electrotren und Fleischmann



yg-Umbauwagen gibt es in aktueller Qualität mehrfach, hier zum Beispiel Vierachser von Minitrix und Dreiachser von Fleischmann

dungen) – Korbach – Brilon Wald in Hessen schon beachtliche Längen. Kriegsereignisse spielten auch eine große Rolle bei der Entwicklung verschiedener Verbindungen. Allgemein bekannt ist die 800 km lange „Kanonenbahn“ Berlin – Metz, als strategische Hauptbahn nach 1870 gebaut. Während manche Abschnitte (z. B. Moselstrecke u. Lahntalbahn) bis heute Hauptbahnen sind (letztere zum Teil nach dem Krieg auf ein Gleis zurückgebaut), waren andere schon von der DRG zu Nebenbahnen heruntergestuft worden. Der Abschnitt Leinefelde – Geismar wurde nach 1945 von der DR auf VND umgestellt, dann legte die DB AG ihn still, nun kann man ihn mit Draisinen als Tourist befahren.

### Einteilung nach Streckenklassen

Als Unterscheidungsmerkmal zwischen Haupt- und Nebenbahnen kann man heutzutage die sogenannte Streckenklasse nach EN 15528, wo die maximal zulässige Radsatzlast je nach der vertikalen Tragfähigkeit von Ober- und Unterbau definiert wird, verwenden. Praktisch alle Hauptbahnen nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa entsprechen der Klasse D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m). Die meisten Nebenstrecken entsprechen einer der diversen C-Klassen (Radsatzlast 20,0 bis 21,0 t). Bis auf Museumsbahnen fast verschwunden sind



Mit 15 t Radsatzlast war die 50 ein „Mädchen für alles“ auf Nebenbahnen (Fleischmann)



„Seku“-Idylle am Bahnübergang: der VT 70 942 in Weiher 1960

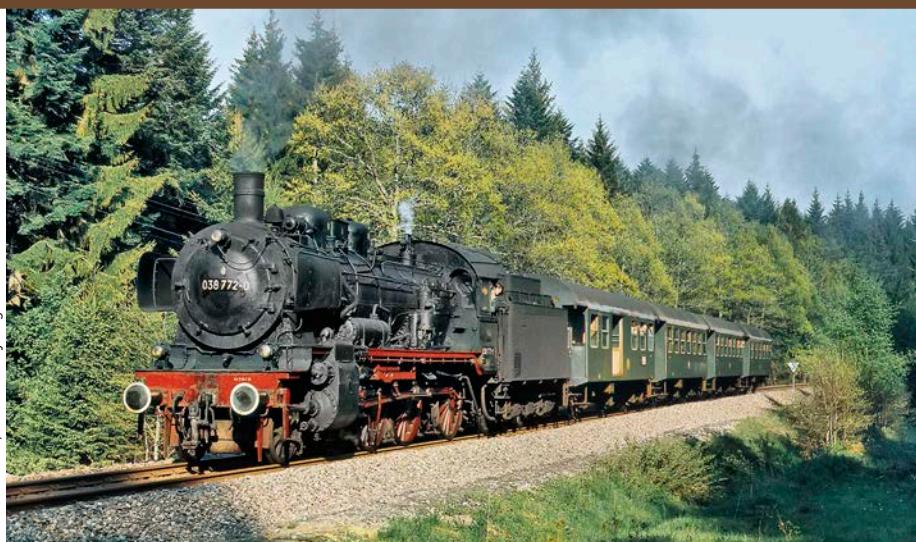
Foto: Reinhard Todt/Eisenbahnmuseum



Ein GmP wie auf der Modellbahnanlage: Die 260 223-2 wartet mit zwei „Donnerbüchsen“ im Bahnhof Wiesau im September 1972



Sogar die Köf 3 wurde mit „Donnerbüchsen“ im Personenverkehr eingesetzt, Erbendorf-Nord 1972



**Die DB 038 772 vor ihrer Versetzung 1973 mit der letzten planmäßigen Leistung durch das Kinzigtal vor dem N 4142 bei Loßburg-Rodt**

Die DB-Nebenbahnstrecken boten im Laufe der Zeit ein historisch bedingtes, sehr uneinheitliches Gesamtbild. Manche Bahnhöfe besaßen eine vollständige Ausstattung mit Form- oder Lichtsignalen wie auf Hauptstrecken und waren besetzt. Andere hatten nur noch Einfahrsignale und entweder ein einziges Gruppenausfahrsignal per Fahrtrichtung oder lediglich H-Tafeln. In der „untersten Stufe“ gab es nur noch Trapeztafeln statt Einfahrsignale und H-Tafeln statt Ausfahrsignale. Vorsignale wurden durch Kreuztafeln ersetzt.

Auch für Reisende war die Ausstattung sehr unterschiedlich: Manche Nebenbahn-Bahnhöfe verfügten nach wie vor über Empfangsgebäude mit Warteräumen und anderen Annehmlichkeiten. Anderorts musste man sich mit einer Sitzbank neben einem Lattenzaun am Kiesbahnsteig zufriedengeben.

## » Die DB-Nebenbahnen boten historisch bedingt ein sehr unterschiedliches Erscheinungsbild

Gleisführungen im Straßenplanum, wie bei der Schweizer Seetalbahn, waren im Bereich der DB selten. Bekannt und oft fotografiert wurde die Ortsdurchfahrt in Olef (Strecke Kall – Hellenthal, Personenverkehr 1981 eingestellt).

Einige in Urlaubsregionen angesiedelte Strecken wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren durch die Aufnahmen vieler (Hobby-)Fotografen bekannt, so zum Beispiel die schon genannte „Seku“ in Franken und die Lokalbahn Röthenbach - Scheidegg (im Volksmund Scheidegger Moosrutsche), eine knapp zehn Kilometer lange Stichbahn der Allgäubahn Buchloe – Lindau. In Röthenbach konnte man nicht nur typische bay-



**Die DB 211 318 mit dem N 36013 in Selbitz 1973. Auf dem Nebengleis umfährt gerade ein 795 seinen Beiwagen für die Rückfahrt**



**Aktuelle Modelle der 216 von Brawa und 211 von Fleischmann im klassischen purpurroten Farbkleid**

**Modelle der „Nebenbahnretter“:  
VT 98 (hier von Minitrix) und vorne  
VT 95 von Fleischmann**





Kurze, aber unterschiedliche „Silberling“-Wendezüge: links mit „Hasenkasten“-Steuerwagen und 141 in Oberammergau 1981, rechts mit „Karlsruher Kopf“ und 211/212 in Bornhausen 1989. Beide Züge lassen sich kompromisslos in Modell nachbilden

Foto: Martin Ritzau/Slg. P. Hürzeler

erische Nebenbahnloks (98.10), sondern auch ab und zu eine Schnellzuglok 18.5 oder 18.6 im Gmp-Einsatz beobachten. Der Personenverkehr wurde allerdings schon 1966 beendet, die Stilllegung erfolgte stufenweise bis 1993. Immer noch aktiv ist die lange Zeit von der Lokalbahn Aktien-Gesellschaft betriebene Lokalbahn Murnau – Oberammergau (NBM 5/16), Heimat der auch in Modell populären fünf zweiachsigen El-loks LAG 1-5 (bei der DRB/DB E 69 01 bis 05).

### Nebenbahn-Triebfahrzeuge der DB

Neben den eingangs erwähnten Länderbahnloks bildeten die Einheits-Tenderloks 64 und 86 sowie die mit der 64 teilweise baugleiche 24 die wichtigsten Baureihen für die Beförderung von Personenzügen. Seltener vor Reisezügen, aber nicht ausgeschlossen waren die 57.20 und die 50, ab 1958 auch mit Kabinettender. Als Nebenbahnen für Achslasten von mindestens 18 t umgebaut wurden, kamen auch „hauptbahnmäßige“-Loks wie die 38.10 und die neu gebauten 65, 66 und 82 zum Einsatz. Einige Länderbahnloks überlebten erstaunlich lange Zeit. Der letzte Glaskasten 98 307 fuhr bis 1963 zwischen Spalt und Georgensgmünd als „Spalter Bockerl“, und zwei 98.8 erhielten 1968 noch Computernummern. Die letzte P 8 der DB 38 1772 (030 772-0), Vorbild des ersten Fleischmann-Modells, wurde erst 1974/75 abgestellt.

Ab den 1950er-Jahren gewann die Dieseltraktion an Bedeutung. Neben Triebwagen und Schienenbussen kamen Dieselloks in allen Größen

**Trotz erhaltenem Empfangsgebäude nur noch ein Haltepunkt: Akku-Triebzug mit 515 in Katharinenheerd 1983**



Foto: Ludger Kenning/Eisenbahnmuseum

**In den 1950/60iger-Jahren ließen verschiedene Privatbahnen vierachsige Großraumtriebwagen bauen. Zu sehen ist hier der NVAG T3 in Niebüll mit DB Eilgutwagen 1973**



Foto: G. Selbmann

zum Einsatz: Köf 3, V 60 (260), V 80 (280), verschiedene V 100-Bauarten (211, 212, 213) und die V 160-Familie (215, 216, 218). Ersatz für die nicht mehr zeitgemäßen Schienenbusse kam ab Mitte der 1970er-Jahre mit den vierachsigen 627 und dem Doppeltriebwagen 628 der Vorserie und Hauptserie (628.2 ab 1986, 628.4 ab 1992).

Weil die Anzahl der elektrifizierten Nebenbahnen vergleichsmäßig gering war, ist auch die Anzahl der elektrischen Triebfahrzeuge eher begrenzt. Neben der schon erwähnten E 69 (169) sind die Einsätze der E 32 (132) und bis 1959 E 71 auf der Wiesentalbahn in Südbaden bemerkenswert. Auch die Altbau-Triebwagen ET 85 wurden



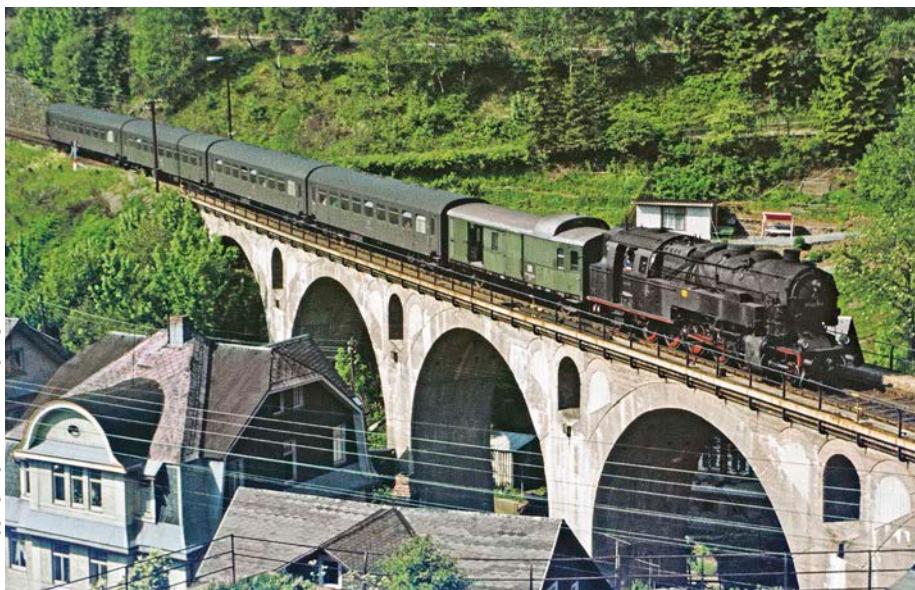
Der N 2840 Frankenberg – Korbach aus 1987, hier nachgebildet mit Modellen von Minitrix und Fleischmann sowie einer Roco 215 statt 216



**Typische DR-Nebenbahnwagen: DBz-Einheit von Minitrix, BDgwhw von Brawa und Dag, hier von Hosse**



**Große und kleine DR-Dieselloks: 119 und 110 von Brawa sowie 106 von Fleischmann**



**Die DR 95 0020 mit dem P 18004 auf dem Stadtviadukt in Lauscha 1977**

Foto: Wolfgang Bügel/Eisenbahnmagazin



**Inselbetrieb mit 25 kV bei der DR, hier die 171 001-1 mit Reko-Vierachsern in Blankenburg**

Foto: Andrew Flowers/Sig. P. Hürzeler

auf Nebenbahnen eingesetzt. In späteren Jahren kamen die Einheitselloks E 41 (141), E 40 (139, 140) und 111 unter anderem auf der Dreiseenbahn, im Ammergau und zwischen Freilassing und Berchtesgaden zum Einsatz.

## Nebenbahn-Reisezugwagen der DB

Reisezugwagen der Länderbahnbauarten mit blechverkleideten Holzkästen hielten sich auf Nebenbahnen bis weit in die 1960er-Jahre. Die einst sehr typischen preußischen dreiachigen Durchgangs- und Abteilwagen wurden zunehmend ab Ende der 1950er-Jahre in Umbauwagen umgewandelt. Die kurzen bayerischen Lokalbahnwagen blieben aber bis zur Ausmusterung fast unverändert. Mit der Zeit bestanden die Züge vermehrt nur aus Umbauwagen und „Donnerbüchsen“, letztlich nur aus Umbauwagen. Vierachser kamen auf Nebenbahnen zuerst in Gestalt der DRG-Einheits-Eilzugwagen, Umbauwagen dann Neubau-Eilzugwagen der yl-Bauart („Mitteleinstiegswagen“) und Regionalwagen der n-Bauart („Silberlinge“). In den 1980er-Jahren wurden vermehrt 25 bis 30 Jahre alte Schnellzugwagen der m-Bauart im Nahverkehr statt wie früher im Fernverkehr eingesetzt.

Übrigens zum Thema „Zuggattung“: Der nebenbahn-typische Reisezug war lange Zeit der Personenzug, ab 1969 Nahverkehrszug, teilweise mit Güterbeförderung. Seltener waren Eilzüge, und auch der eine oder andere Schnellzug befuhrt abschnittsweise eine Nebenbahn, zum Teil als Eilzug heruntergestuft. Der „Königssee“, als Fernschnellzug der Gattung FD, später auch als InterCity nach Berchtesgaden oder der IC „Nebelhorn“ nach Oberstdorf blieben ausnahmen.

## Nebenbahnen der DR

Bei der Deutschen Reichsbahn waren die Betriebsregeln auf Nebenbahnen noch strenger als bei der DB. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h (80 km/h, wenn die Zugsicher-



N 18005 Probstzella – Sonneberg um 1990 gebildet aus DR 119 und drei Bghw von Brawa sowie einem Eilgutwagen Gbqss-z von Minitrix

rungsanlagen bei mehr als 60 km/h denen der Hauptbahnen entsprachen). 1954 wurde der VND in eine neue Fassung überarbeitet, und es wurde so weit wie möglich flächendeckend der Zugleitbetrieb eingeführt.

## » Im Vergleich zur DB hielt sich der Reiseverkehr auf DR-Nebenbahnen länger bis in die 1990er-Jahre

Das Erscheinungsbild der DR-Nebenbahnen war genauso unterschiedlich wie im Westen. In einigen relativ dünn besiedelten Regionen, wie zum Beispiel in Mecklenburg gab es auch nach den Reparationsleistungen des Zweiten Weltkriegs immer noch ein dichtes Netz an normalspurigen Nebenbahnen. Auch in den hügeligen Regionen von Thüringen wurden trotz aufwendiger Trassierungen mit vielen Bauwerken viele Nebenbahnen gebaut, zum Teil mit Bahnhöfen, die wegen der schwierigen Topografie als „Spitzkehren“ ausgebildet werden mussten (zum Beispiel Lauscha, Rauenstein, Rennsteig). Anders als im Westen hielt sich der Personenverkehr auf den meisten Nebenbahnen zumindest bis zur „Wende“. Inzwischen sind einige nach 1990 stillgelegte Strecken wieder reaktiviert worden.

### Nebenbahn-Rollmaterial der DR

Auch die Deutsche Reichsbahn konnte lange Zeit nicht auf ihr Länderbahn- und DRG-Erbe verzichten. Preußische und sächsische 94 liefen bis 1971 beziehungsweise 1975. Die 95 (pr. T 20) überlebte zum Teil auf Ölfeuerung umgebaut sogar bis 1981. Auch die Einheitsloks 64 und 86 waren „im Flachland“ noch lange Zeit unverzichtbar. Mit die 65.10 und 83.10 gab es auch bei der DR zwei Neubaudampflokomotiven. Der Traktionswandel auf Nebenstrecken fand ab den 1960er-Jahren statt. Auch bei der DR wurden Dieselloks aller Größen eingesetzt, von der kleinen V 15 und V 22, oft mit einem einzigen vierachsigen Beiwagen, über die V 60 (106) und V 100 (110) bis hin zu den sechsachsigen Versio-



DR V 180 mit „Senftöpfen“ im Nebenbahnbetrieb, hier die 228 671-4 schon zu Zeiten der DB AG in Ilmenau

Fotos (2): Ralph Steinbäumen



So sauber, dass er für den Lokführer sogar ein Foto wert war: Der umgebaute 772 138-4 vor Epoche-III-Kulisse 1994 auf der Strecke Klostermansfeld – Wippra



Nach der „Wende“ kamen auch Bmh Halberstädter (Arnold) und UIC-Y Schnellzugwagen (Minitrix) auf Nebenbahnen zum Einsatz



Foto: Sammlung Peter Hüzeler



Foto: Thomas Pöhlkiewits / Stg. P. Hüzeler



Foto: Wolf-Dieter Loos / zem



nen der V 180 (118) und die in Rumänien gebauten U-Boote 219. Sehr verbreitet waren die als „Blutblasen“ bekannten Schienenbusse LVT/LVS (2.09, ab 1979 171/172) als Gegenstück zum DB VT 98. Die Altbauwagen verschwanden bei der DR meist ab Mitte der 1960er-Jahre und wurden durch die sogenannten Reko-Typen in 2/3-achsiger Bauart (Bag) und die vierachsigen Bghw(e) und BDghw(e) ersetzt. Gemischtklassi-

ge Wagen wurden nicht benötigt, weil die Personenzüge der DR zu diesem Zeitpunkt keine erste Klasse mehr führten. Auch Doppelstockeinheiten DBz und DBv (zum Teil als Dreiteiler verkürzt) und Doppelstock-Einzelwagen DBme wurden eingesetzt. Ab 1990 verwendete die DR auch verschiedene Schnellzugwagen der Bauarten Mod, OSShD B/UIC Y und Z2 im Reisezugdienst auf Nebenbahnen.

## Nebenbahnbetrieb bei den SBB Einst zeitlos beschaulich

Im Schweizer Eisenbahngesetz von 1957 wurden Nebenbahnen im Gegensatz zu Hauptbahnen für den inländischen und internationalen Durchgangsverkehr als normalspurigen Bahnen, die in der Hauptsache nur dem Verkehr in einer bestimmten Region dienen, definiert. Auch alle Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Straßenbahnen und Standseilbahnen gehörten dazu.

In den für uns relevanten Epochen III bis V konnte man vielerorts noch „echte“ Nebenbahnamphäre erleben: Bahnbauten aus der Anfangszeit, altertümliche Bahnsteige mit immer noch erhaltenen, aber stillgelegten Läutewerken und über Jahrzehnte dasselbe eingesetzte Rollmaterial. Schon in den 1950er-Jahren verdrängten grüne Leichtstahlwagen, später Einheitswagen I und II größtenteils die alten Wagen mit Holzaufbauten aus den SBB-Anfangszeiten. Als Triebfahrzeuge wurden neben verschiedenen Triebwagen gerne ältere Loks eingesetzt (Ae 3/6 I, II und III, Ae 4/7, Be 4/6), später auch Re 4/4 I und II sowie Ae 6/6. Sehr bekannt war die teils im Straßenplanum trassierte Seetalbahn. Das dort eingesetzte Rollmaterial bekam sogar Klebestreifen in Tagesleuchtfarben, um die Sichtbarkeit für den Straßenverkehr zu erhöhen.

Durch die landesweit konsequente stufenweise Einführung des integrierten Taktfahrplans und die Modernisierungsmaßnahmen verschwanden vielerorts die typischen Eigenheiten von Nebenbahnen in jüngerer Zeit. Auch auf dem Lande ist nun kaum etwas von der alten beschaulichen Nebenbahn geblieben. So musste man sogar das Eisenbahngesetz 2009 ändern und hob die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen ausdrücklich auf.

## Nebenbahn-Rollmaterial in Modell

Nicht mehr ganz aktuell sind leider die Modelle einiger Länderbahn-Dampfloks wie die 91.4 und 94.5 von Fleischmann, 93.5 und 74.0 und 75.4 von Arnold. Der 38.10 von Fleischmann wurde inzwischen ein Modell von Minitrix zur Seite ge-

Textfortsetzung auf Seite 55

P Emmelshausen - Boppard (1950)



Np 3358 Köln-Deutz - Bonn - Remagen - Ahrweiler (1951)



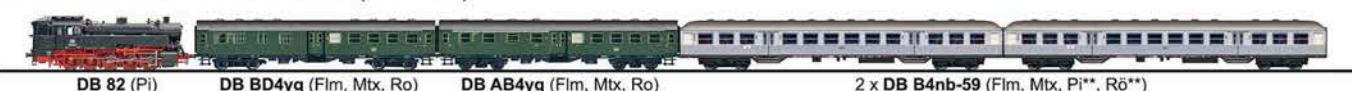
D Seebrugg - Titisee - Freiburg (1959) besteht aus einer Touropa-Kurswagengruppe



P 1193 Brilon Wald - Korbach (1959)



E 774 Karlsruhe - Freudenstadt (um 1966)



P Schopfheim - Basel Bad. Bf. (1968)



GmP 69445 Ilmenau - Großbreitenbach (1971)



P 4211 Korneuburg - Mistelbach (1972)



GmP 71332 Stammersdorf - Dobermannsdorf (1976)



P 18233 Heiligenthal - Hettstedt (1975)



P Saalfeld - Probstzella - Sonneberg (1979)



N Freilassing - Berchtesgaden (1978)



N Murnau - Oberammergau (1976)



P Vilshofen - Aidenbach (1954)



P Freilassing - Berchtesgaden (1958)



## Entlang der Nebenbahn

Zugbildung im Laufe der Zeit

1950 bis 1979

Pt Oberammergau - Murnau (1957)



P Murnau - Oberammergau (1955)

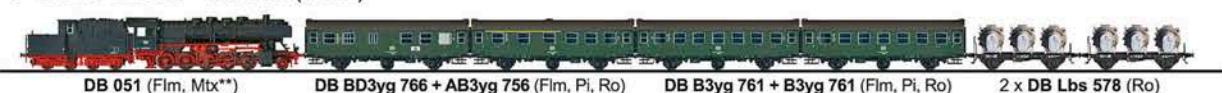


Zeichnungen (c)  
Horia Radulescu  
2025

GmP Röthenbach - Scheidegg (1962)



P 4059 Arolsen - Kassel (1969)



GmP Kandertalbahn Kandern - Haltingen (um 1965)



N Nürnberg - Allersberg (1972)

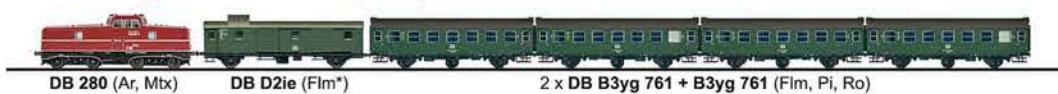


### Symbole:

\* - angekündigte, noch nicht ausgelieferte Modelle

\*\* - Kompromissmodell bzw. Modell in korrekter Grundlackierung, aber mit abweichenden Details

N Nürnberg - Neustadt/Aisch (1977)



P 1946 Freudenstadt - Eutingen (1973)



E 3547 Goslar - Bad Harzburg (1975)



P Eibenstock u. Bf - Eibenstock o. Bf (1975)



### Abkürzungen:

Ar: Arnold, Br: Brawa, DPP: Deutsche Post Philatelie, Elt: Electrotren, Flm: Fleischmann, HT: Hobbytrain, Ks: Kleinserie, JC: Jägerndorfer Collection, Lil: Liliput, Mtx: Minitrix, MU: Modellbahn Union, Ntr: N-tram, Pi: Piko, Ro: Roco, Rö: Röwa, versch: mehrere Hersteller.

N 6876 Krumbach - Günzburg (1982)



P Blankenburg (Harz) - Elbingerode (1977)



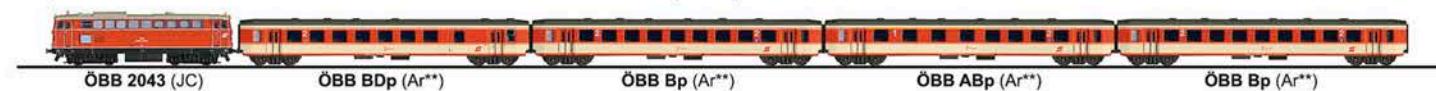
D 812 Oberstdorf - Ulm - Stuttgart - Frankfurt (M) - Gießen - Hagen - Dortmund (1983)



Nt Bamberg - Gefrees (1973)



Exp 432 Val Pusteria/Pustertal San Candido - Brennero (1984)



N 5932 Freudenstadt - Rastatt - Karlsruhe (1980)



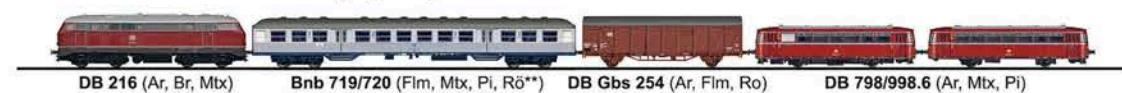
Regionalzug Rapperswil - Ziegelbrücke/Linthal (1990)



N Freilassing - Berchtesgaden (1988)



N 6737 Altenkirchen - Limburg (1988)



Regionalzug Solothurn - Büren an der Aare - Lyss (1994)



RE Oberammergau - Murnau (1998)



FD 1981 Königssee Hamburg - München - Freilassing - Berchtesgaden (1990)



RB 97214 Salzburg - Freilassing - Berchtesgaden (1998)



N Murnau - Oberammergau (1983)



N Marktberdorf - Füssen (1984)



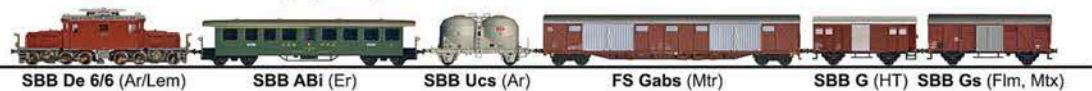
Nt Appenweier - Bad Griesbach (1982)



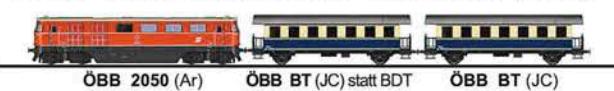
E Buchloe - Bad Wörishofen (1986)



G 7251 Beinwil - Lenzburg (1981)



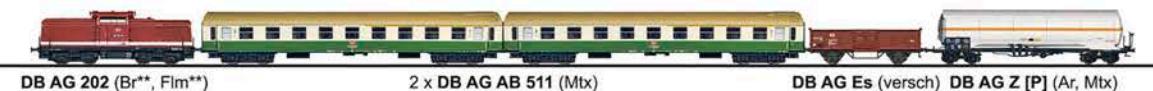
R 7315 Mistelbach Lokalbahn - Gänserndorf (1984)



Regionalzug Seetal (1984)



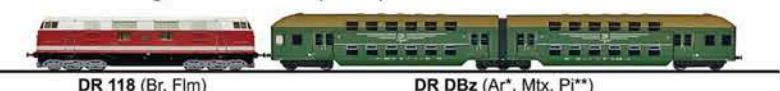
GmP 14954 Teterow - Gnoien (1995)



RB 4923/4926 Güstrow - Pritzwalk - Güstrow (1996)



P Schleusingen - Ilmenau (1988)



R 3216 Attnang-Puchheim - Kammer-Schörfling (1990)



#### Symbolen:

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

#### Abkürzungen:

Ar: Arnold, Br: Brawa, Bre: Brekina, Er: Eriam, Flm: Fleischmann, Ha: HAG, Hoc: Hochstrasser, HT: Hobbytrain, JC: Jägerndorfer Collection, Ka: Kato, Lem: Lemaco, Li: Lima, Mtx: Minitrix, Mtr: MTR-Mende, MW: MW-Modell, Pi: Piko, Ro: Roco, Rö: Röwa, versch: mehrere Hersteller.

Regionalzug St. Gingolph - St. Maurice (1993)



## Entlang der Nebenbahn

### Zugbildung im Laufe der Zeit 1973 bis 1998



DB 627.0 (Ar)



HzL MAN VT (Bre, HT) SNCF Gs (Flm, Mtx, Ro)

## Nebenbahnbetrieb in Österreich

## Wie zu Kaiserszeiten

Nebenbahnen werden bis heute laut Eisenbahngesetz als „für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind“ definiert. Die ÖBB übernahmen zwar zum Teil DRB-Dienstvorschriften, aber nicht der VND. Somit durfte es den Zugleitbetrieb erst 1971 auf der Zillertalbahn und 1983 auf der normalspurigen Strecke von Krems an der Donau nach Grein-Bad Kreuzen geben.

Auch wenn inzwischen größtenteils verschwunden, blieb der beschauliche Charakter vieler Nebenbahnstrecken in Österreich sogar länger erhalten als in der Schweiz. Bei vielen Bahnanlagen kam eine grundlegende Erneuerung erst in den 1990/2000er-Jahren. Abwechslungsreicher und farblich bunter als bei den SBB war aber das eingesetzte Rollmaterial. Die schwarzen Dampfloks (ex-DRB 86 und 52, ex-BBÖ 378 als 93) und dazu



ÖBB 5145-Einheit im Nebenbahnbetrieb in Bad Fischau-Brunn 1985

Foto: G. Selbmann

passend tannengrüne „Spannenwagen“ überlebten zwar bis in die 1970er-Jahre, die Wagen sogar länger. Dazu kamen beige/blaue Triebwagen mit zum Teil aus „Spannen“ und anderen Wagen adaptierten Triebwagenanhängern. Die am Anfang grün lackierten Dieselloks (2045, 2043/2143, 2050) wurden ab Ende der 1960er-Jahre Blutorange. Die vierachsigen Reisezugwagen (ex-DRB Eilzugwagen, sog. „Schlierenwagen“ usw.) bekamen in den 1970er-Jahren nach

und nach die bunten „Jaffa“-Farben Blutorange/Elfenbein. Auch die Typenvielfalt der auf Nebenbahnen eingesetzten Triebwagen und -züge war sehr groß. Zu den Altbau-Bauarten (5042, 5044) kamen ab 1964 Schienenbusse nach DB-Muster (Rh. 5081). Neben dem eigentlich für den Regionalverkehr entwickelten 5046/5146 setzte man später auch dessen Fernverkehrs-Ahnen 5145 ein, zum Ende des hier betrachteten Zeitraums auch neue 5047/5147.



Nebenbahnzüge mit Lok: 2143 (JC) mit „Schlieren“ (Arnold) und vorne 86 (Fleischmann) mit „Spannen“ (JC)



stellt. Minitrix bietet ebenfalls eine 57.20 (früher auch von Hobbytrain) an. Besser sieht es bei den bayerischen Bauarten aus, denn Fleischmann hat zeitgemäße 70 und 98.8. Einen „Glaskasten“ 98.3 und eine 89.8 (bay. R 3/3) findet man bei Minitrix. Fleischmann führt auch zeitgemäß detaillierte Modelle der Einheitsloks 64, 86 und 50, auch mit Kabinettender in Angebot, die 50 gibt es auch bei Minitrix. Von den DB-Neubauloks sind die 65 bei Fleischmann und 82 bei Piko erhältlich, eine DR 65.10 findet man bei Brawa.

Die Diesellokauswahl ist beträchtlich: DB Köf 3 gibt es aktuell bei Liliput, DB V 60, V 80, V 100 und verschiedene V 160 von mehreren Anbietern. Die DR V 60 findet man bei Arnold und Fleischmann, V 100 und V 180 bei Brawa und

Auf der Strecke Kempten – Reutte verkehrten 628.0, hier steht 1990 ein Zug vor dem Gleisübergang zum Zwischenbahnsteig, woran der ÖBB-Anschlusszug einfahren wird. 628.0 wurden auch auf der Außenfernbanh eingesetzt





**Generationswechsel: In Landau/Pf. zeichnete sich 1990 langsam die Ablösung der VT 98 durch moderne 628.2 Doppeltriebwagen ab**

Foto: Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

**Moderne Zeiten auch auf der Modelleisenbahn: Liliput bietet seit 2024 den 628.4, bei Arnold gibt es den 627.0**



Fleischmann. Die 219 und den LVT liefert Brawa. V15 und V22 gibt es derzeit nicht in Großserie.

Die E 40, E 41 und 111 der DB sind in Modell mehrfach erschienen. Eine feine DB E 69 05 findet man bei Fleischmann. Die alte Fleischmann E 32 kann man inzwischen durch das neue Piko-Modell ersetzen. Der Roco ET 85 ist etwas in die Jahre gekommen. Ex-K.P.E.V. Akku-Triebwagen gibt es bei Hobbytrain und Roco, den ETA 150 bei Hobbytrain und neu bei Fleischmann.

Im Reisezugwagen-Segment ist das Angebot üppig, hier sei auf unsere entsprechenden Artikel zu den DB-Personenzügen (NBM 4/21), DR-Personenzügen (3/23), „Silberlingen“ (2/17) und DB-Umbauwagen (3/18) hingewiesen. Neudazu gekommen sind die n- und 3yg-Wagen von Piko und 4yg-Wagen von Minitrix. Die Fleischmann-„Donnerbüchsen“ aus den N-Anfangszeiten verdienen eine Neukonstruktion.

## Moderne Zeiten

Die schon ab den 1970er-Jahren bei der DB angefangene Rationalisierungswelle setzte sich

nach der „Wende“ auch auf dem Gebiet der DR fort. Typisch für die frühen 1990er-Jahre sind kurze Züge mit nur einem oder zwei Wagen, oft verpendelt – beim Steuerwagenmangel auch mit je einer Lok an jedem Ende. Diese unwirtschaftlichen Zugzusammenstellungen wurden teilweise durch neue 628 und modernisierte LVT ersetzt, was aber die Stilllegung vieler Strecken nicht vermied.

## » Bis zur Jahrtausendwende blieb der urige Charakter trotz modernen Rollmaterials erhalten

Trotz verschiedener Rationalisierungsmaßnahmen konnten in vielen Teilen Deutschlands einige Nebenbahnen ihren ländlichen Charakter und zum Teil auch ihr Erscheinungsbild bis Ende des Jahrhunderts bewahren, nicht zuletzt durch die größtenteils erhaltenen Bahnanlagen und den immer noch vorhandenen Güterverkehr. Ihr

Ende kam ab 2001 unter anderem mit dem unter der Schlagwort „MORA-C“ (für Marktorientiertes Angebot Cargo) bekannten Sanierungsprogramm von DB Cargo, das die Schließung vieler Gleisanschlüsse und den Abbau der damit verbundenen Infrastruktur verursachte. Viele Bahnhöfe entlang von Nebenbahnen wurden aufgelöst und überleben nun als einfache Haltepunkte als Teil verschiedener Verkehrsverbundnetze.

## Privatbahnen

Nicht alle Nebenbahnen wurden und werden von der DB beziehungsweise DB Regio mit ihren Fahrzeugen betrieben. Dies findet auch ein wenig Eingang in den Modellangeboten. So hat Bemo den RegioShuttle1 auch in verschiedenen Privatbahn-Farbgebungen aufgelegt. Den MAN-Schienenbus haben Hobbytrain und Brekina/Modellbahn Union in mehreren Farbvarianten hergestellt. Auf dem Ausklapper sind Züge der Epochen III bis V in bunter Folge aus Deutschland, Österreich und der Schweiz zusammengestellt.

Horia Radulescu

**RS1 von Bemo, MAN-Busse von Hobbytrain und Brekina/ModellbahnUnion**



# MINITRIX

# Die Königin auf deutschen Schienen



16017 Dampflokomotive Baureihe 001    € 479,-\*

Schnapp dir die  
Königin und mache  
dich zum König!



18295 Personenwagen-Set Teil 1    € 169,-



18296 Personenwagen-Set Teil 2    € 139,-

\*\*\* Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

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

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

**mhi**  
märklin Händler-Initiative

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



Foto: H. v. Rhenen

*Henk van Rhenen (rechts) mit seinem Partner Ed Booms vor seinem Diorama im Stile flämischer Landschaftsmaler*

■ Niederländisches Modellbahn-Wandgemälde „Ansicht auf ein Dorf am Fluss“

## (Alt)meisterlich gestaltet

**Kleines Bild mit großer Wirkung: Ein Höhepunkt auf Modellbahnmessen war jüngst ein betriebsfähiges historisches Diorama von Henk van Rhenen, das in einem goldenen Bilderrahmen präsentiert wird.**

**Wolfgang Besenhart unternimmt einen Rundgang durchs Dorf mit seinen vielen Arbeitszenen**



Eine ganz besondere Attraktion auf der Messe „Die Welt der kleinen Bahnen“ 2025 stellten drei Arbeiten von Henk van Rhenen dar: „Das Gemälde“ mit goldenem Bilderrahmen sowie zwei in kleineren Formaten. Henk van Rhenen ist ein niederländischer Dioramenbauer mit einer großen Leidenschaft für Motive der ersten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts, die er im Maßstab 1:160 umsetzt.

### Konzentration auf kleiner Fläche

Die ersten Dioramen fertigte er in der Grundabmessung A4 an. In der Zurückgezogenheit während der Corona-Pandemie, als die Welt um ihn deutlich kleiner wurde, gerieten auch seine Arbeiten immer kleiner. Er baute nun auch Dioramen in den Formaten A5, A6 und sogar in den Größen einer Kreditkarte und eines Smart-Phones. Mehrere seiner Dioramen wurden prämiert. So gewann er zuletzt den ersten Preis für seinen Beitrag zu den niederländischen Modell-eisenbahntagen in der Broodfabriek in Rijswijk (Januar 2025). Sein Opus Magnum ist jedoch „Ansicht auf ein Dorf am Fluss“, (im umgangssprachlich „Das Gemälde“ genannt). Es wurde während des 8. Minibahnwettbewerbs des „Modelspoor Magazine“ am 28. und 29. September 2024 in Wieze, Belgien gezeigt und gewann sowohl den Publikum- als auch den Jurypreis.

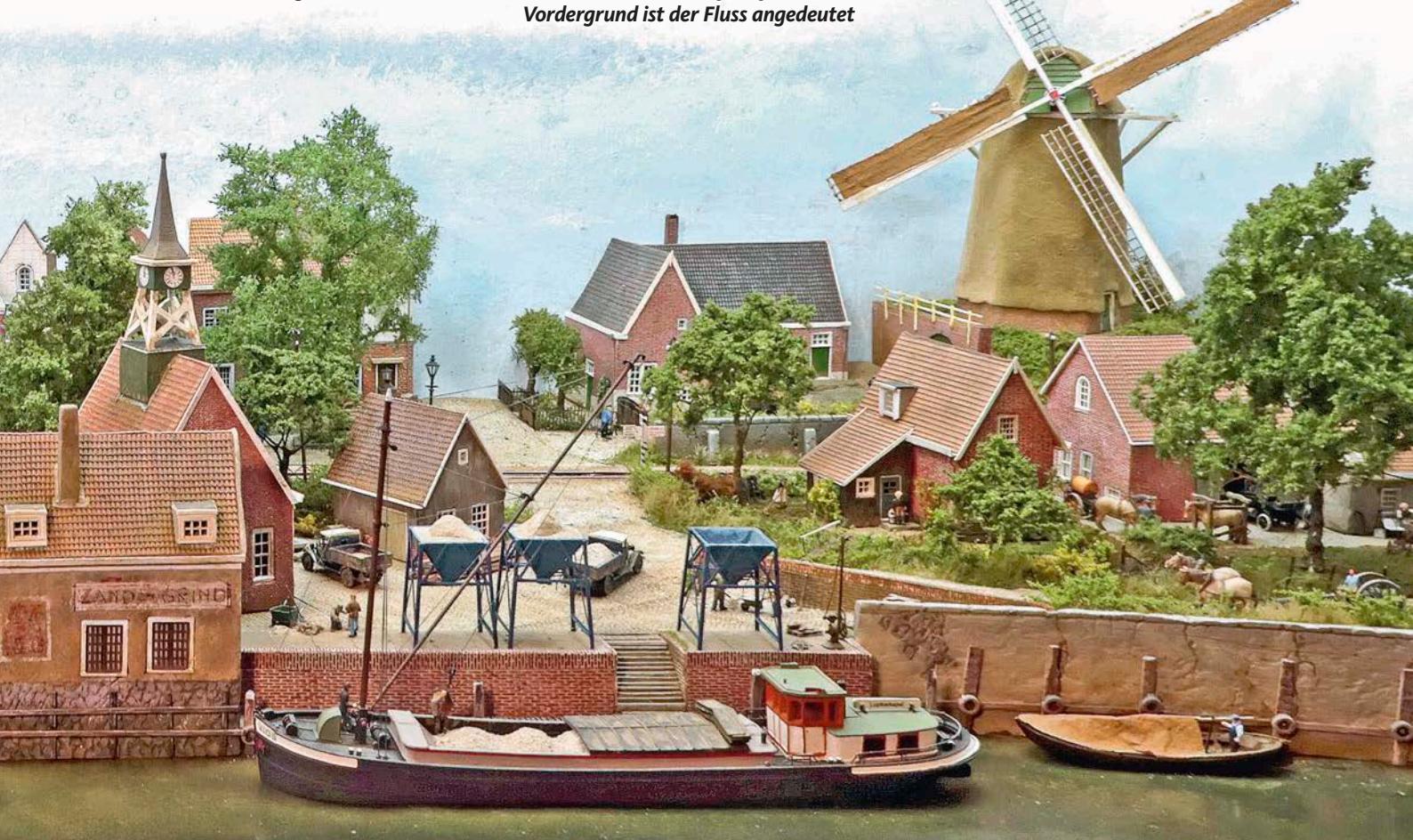
Henk van Rhenen ist fasziniert von einer möglichst natürlichen Wiedergabe von Wasser, schö-



Fotos (20): Wolfgang Besenhardt

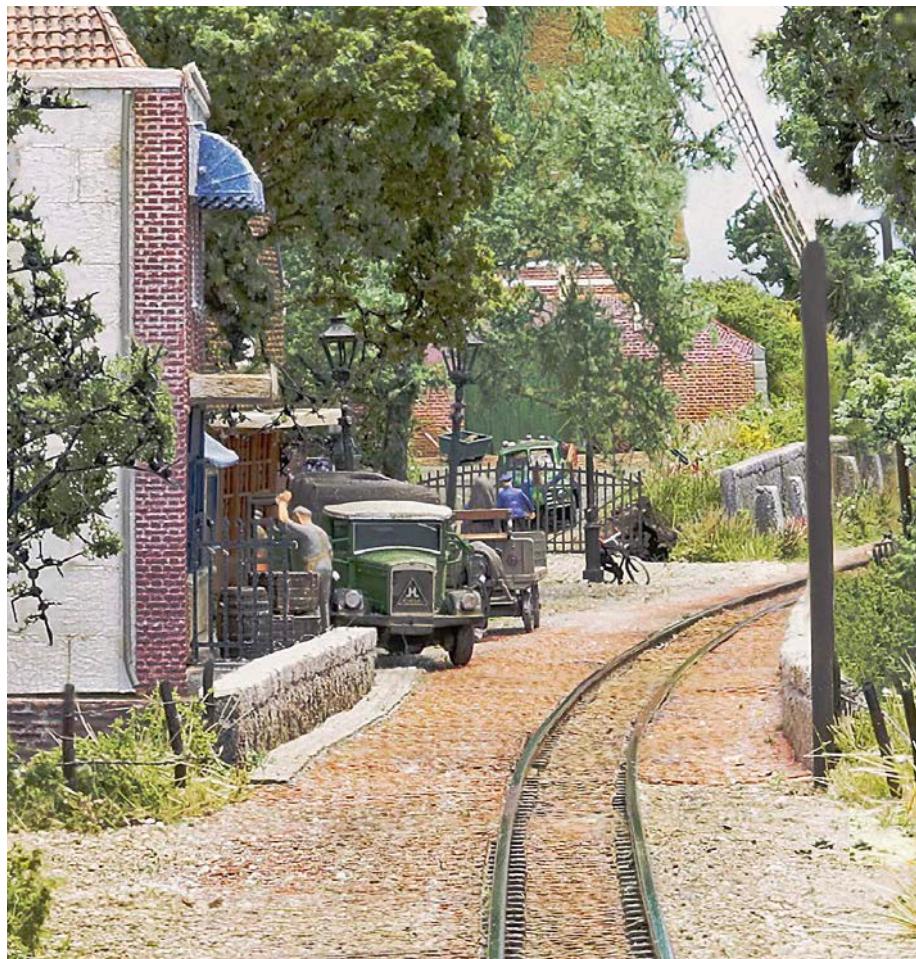
*Gesamtansicht dieses meisterhaft gestalteten, betriebsfähigen Dioramas mit der im Hintergrund verlaufenden Tram-Bahn in der Dorfstraße. Im Vordergrund ist der Fluss angedeutet*

*Ein paar Stufen führen hinunter zu einem kleinen Platz am Wasser mit Ruhebänken. Davor verläuft die Route eines bewegten Bootes*





*Die Tramway kommt aus einer kleinen durch ein paar Bäume getarnten Öffnung aus der Kulisse beim Milchbauern hervorgefahren*



*Diesen spektakulären Längsblick über die Straße hat der „Gemälde“-Betrachter jedoch nicht*

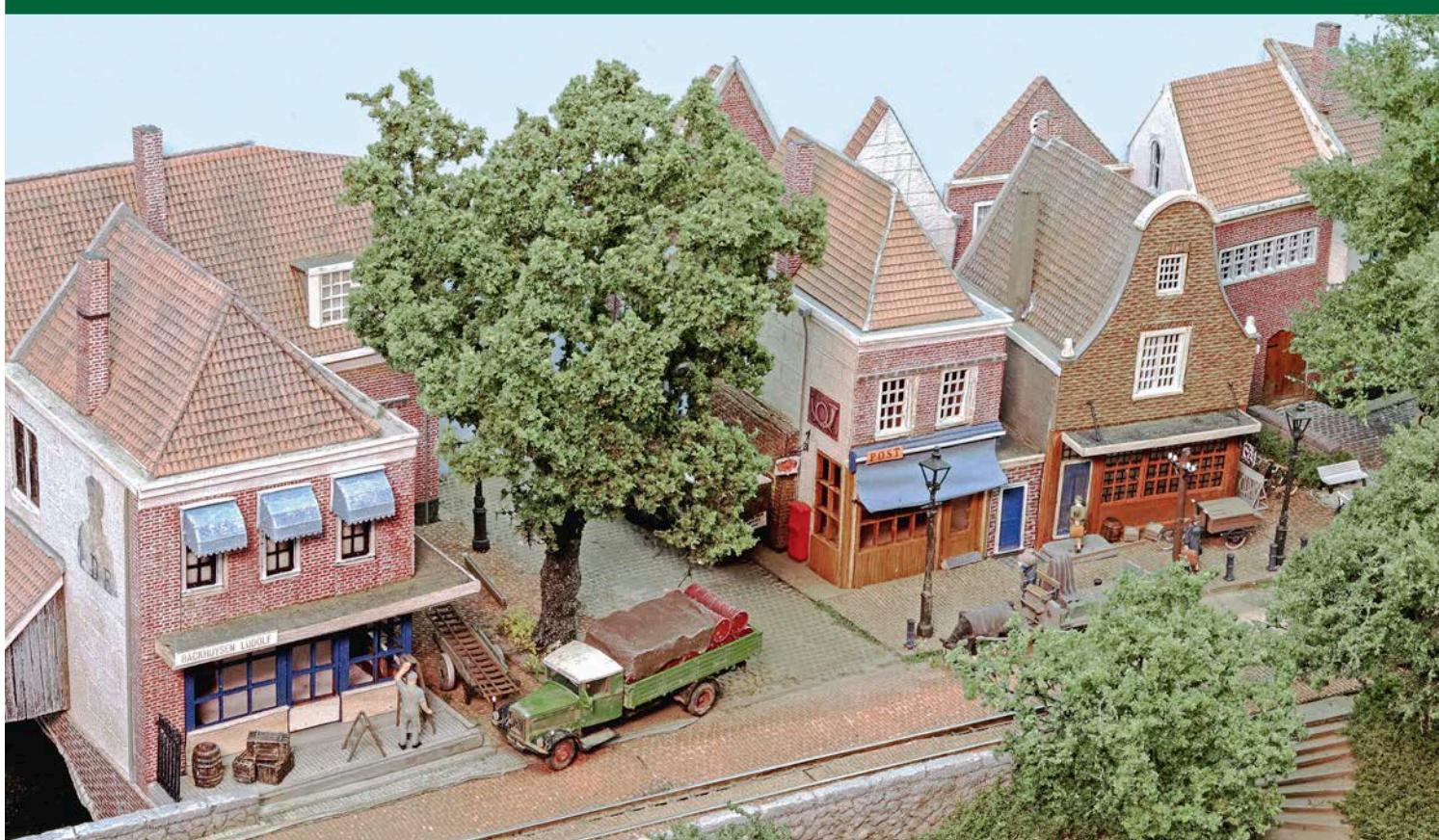
nen Bäumen und kleinen Details mit Szenerien, die nicht sofort ins Auge fallen.

Beim „Dorf am Fluss“ kam noch eine weitere Dimension hinzu: Durch die Präsentation hinter einem Bilderrahmen wurde zwangsläufig die Schaffung eines passenden Hintergrunds notwendig. Die selbst gemalte Wolkenlandschaft unterstützt die Stimmung und Wirkung alter, niederländischer Meister. Das Malen dieses Hintergrundes war für Henk van Rhenen eine spannende und wie man als Betrachter erleben kann, sehr gelungene Erfahrung.

## **Selbstbau in Perfektion**

Seit er Dioramen baut, vertieft sich sein Interesse für alte historische Gebäude und Landschaften. Alles entsteht im Selbstbau. Zum einen fehlt es an geeigneten authentischen Bausätzen, zum anderen ist gerade der komplette Selbstbau von Gebäuden, Brücken und sonstigen Bauwerken die kreative Herausforderung, die Henk van Rhenen so liebt und die er leidenschaftlich betreibt. Anregungen holt er sich immer wieder bei ausgedehnten Spaziergängen vor Ort aber ebenso bei Museums- und Ausstellungsbesuchen. Hier entstanden auch die ersten Vorstudien für seinen Wolkenhintergrund.

Neben Karton und Hartschaum-Platten benutzt er gerne die spanischen Redutex-Folien und Produkte von Crafftq aus den Niederlanden (individuelle 3D-Drucke), weiter auch viele Zubehörteile und Figuren aus dem Artitec-Programm, die ihm für seine Themen besonders geeignet



**Beschauliches Leben vollkommen stimmig gestaltet: Ein Handwerker führt kleine Reparaturen aus – ein Pferdefuhrwerk wird entladen**

erscheinen. So baute er die HO-Ruderboote von Artitec zu entsprechenden Lastkähnen in N um. Auch die Möglichkeiten des 3D-Drucks werden genutzt. So entstanden Telegrafenmäste, Laternenpfähle, Sandsilos und auch die Gehäuse des Tramway-Zuges auf diese Art. Eine besondere Eigenheit – quasi eine Signatur – die man bei allen Arbeiten von Henk van Rhenen entdecken kann, ist ein Polizist mit einem Fahrrad in unter-

schiedlichen Szenen. Messe- und Ausstellungsbesucher fragen Henk van Rhenen regelmäßig ob er von Beginn an bereits eine genaue Vorstellung von seinem jeweiligen Motiv hat. Die für viele überraschende Antwort: Das habe er nie. Bei ihm sei es immer ein „work in progress“. Er fängt einfach an und schaut während des Baus, was dazu passt und wie es sich entwickelt. Zunächst gibt es eine ungefähre Idee, die wäh-

rend des Baus aber auch durchaus eine andere Richtung nehmen kann.

### Animation muss sein

Henk van Rhenen ist fasziniert von „Bewegung“, insbesondere von Booten, Autos und kleinen Bahnen. Da ist oft der erste Ansatzpunkt die

*Textfortsetzung auf Seite 65*

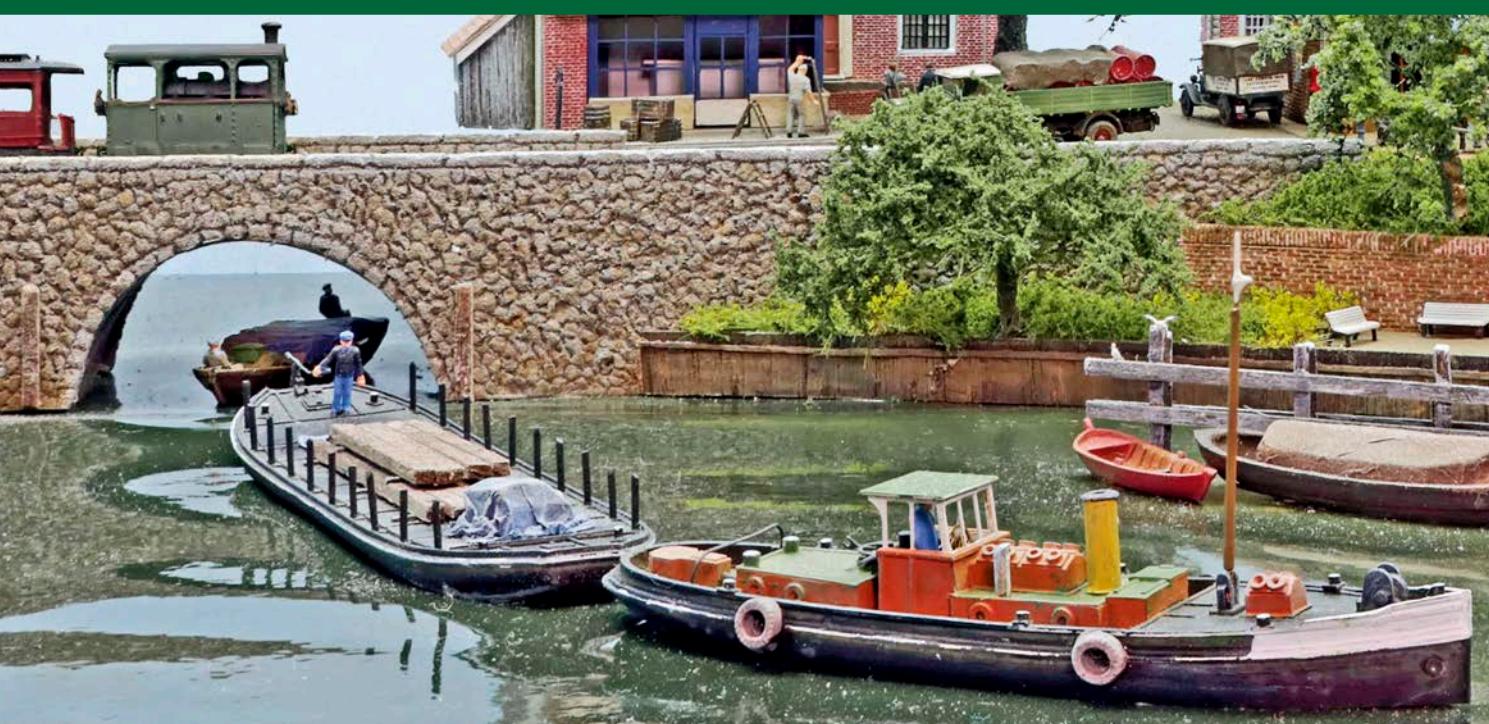


**Der bei Henk van Rhenen obligatorische Polizist mit Fahrrad unterhält sich gerade mit einem Bekannten**



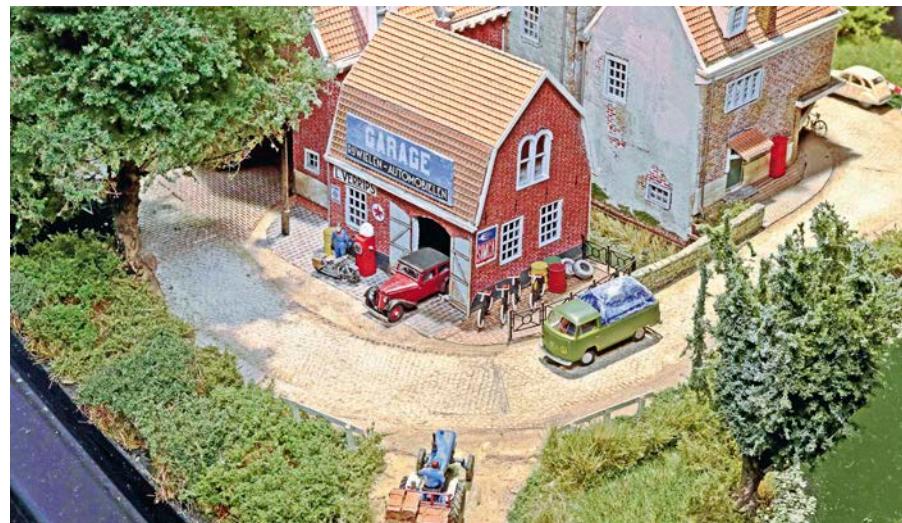
*Aus dem Blickwinkel einer Möwe: Am Anleger wird Kies entladen und daneben das alte Kopfsteinpflaster ausgebessert. Der LKW dürfte auch schon bessere Jahre gesehen haben*





Unter Brücke fährt gerade ein Kahn, der unter der Wasseroberfläche durch einen Busch-Magnetantrieb bewegt wird

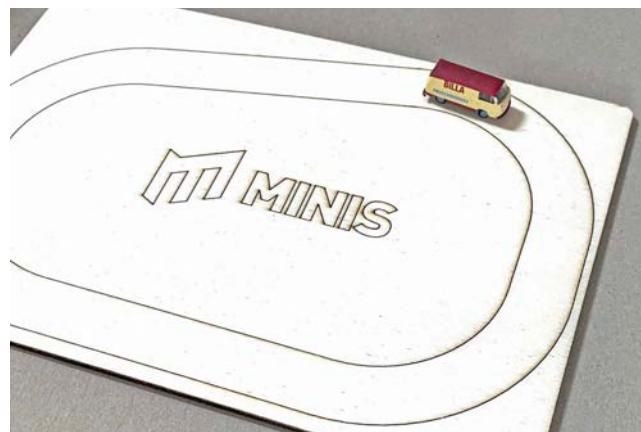
## Unterflur-Antriebe für Auto und Boot



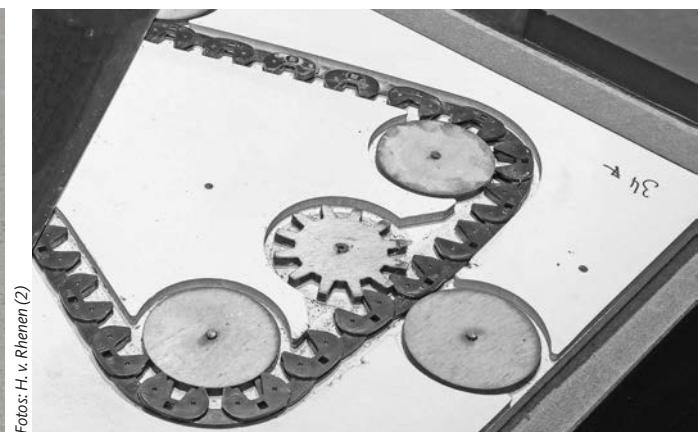
Bei diesem kleinen Diorama sind die selbst gebauten Häuser im Innern des Fahrbahnkreises des Car Systems von Lemke platziert, der mit Straßenpflaster belegt ist

Henk van Rhenen entdeckte 2024 das Car System von Lemke, mit dem ein kleiner VW-Bus seine Runden dreht. Ein Jahr später stellte er dazu ein kleines, meisterhaft gestaltetes Diorama vor. Ein akkubetriebener VW-Bus folgt mit seinen lenkbaren Vorderrädern einem unsichtbar in die Straße eingelassenen Magnetband.

Bei den Booten wurde das Antriebssystem von Busch verwendet. Ähnlich wie bei Magnorail bestimmt hier eine Kette mit eingelassenen Neodym-Magneten den Verlauf und die Bewegung der Fahrzeuge. Diese müssen dazu mit Eisenblättchen oder kleinen Magneten am Fahrzeugboden ausgerüstet sein. Im Gegensatz zu den flexiblen Magnorail-Elementen ist der Verlauf der Busch-Antriebsteile durch lasergeschnittene Sperrholzplatten vorgegeben.



Das Car System von Lemke ist im Fahrweg vorkonfiguriert



Kette, Antrieb und Führungsscheiben von Busch für das Boot

Fotos: H. v. Rhenen (2)



Frage: Wie verläuft die Route des beweglichen Fahrzeugs. Anfangs hatte er zunächst weniger Interesse an Eisenbahnen oder auch an Straßenbahnen, da diese seiner Meinung nach zu oft nur zu einer „Eisenbahnanlage“ würden, wogegen er eigentlich eine stimmungsvolle Kulisse schaffen möchte. Im „Gemälde“ fährt eine kleine Dampftramway, aber es fährt auch ein Boot, und in seinem jüngsten Diorama fuhr auch ein Auto. Er hat festgestellt, dass bewegliche Elemente die Besucher neugierig machen, und sie so auch mehr in einzelne Szenen eintauchen.

Bereits 2021 hatte er bei Eurospoor in der Jaarbeurs in Utrecht zum ersten Mal ein Boot in Bewegung ausgestellt. Es glitt langsam unter einem Haus hervor, beschrieb eine Kurve, um etwas später wieder unter einer Brücke zu verschwinden. Das sorgt für einen Überraschungseffekt. Die Reaktionen des Publikums zeigten, dass Bewegung Aufmerksamkeit erregt und sie länger stehen blieben. Dafür wurde ein animiertes Szenenset von Busch (Art.-Nr. 5480) verwendet. Für das Boot im „Gemälde“ wurden zwei Antriebe von Busch umgebaut, um die Strecke ausreichend lang zu bekommen. Auch hier ist die Bootsfahrt nur auf einem Teil der Rundkurve sinnvoll für den Betrachter sichtbar.

### Originelle Präsentationen

Große Bedeutung hat für Henk van Rhenen die Präsentation seiner Arbeiten, nicht nur auf Ausstellungen, sondern auch im häuslichen Umfeld. Ihm ist wichtig, einen entsprechenden Rahmen



*Noch ein weiterer Blick von oben auf die liebevoll gestalteten Details, bei den zwischen Gebäuden und Bäumen immer wieder Neues zu entdecken ist*

## Mauern und Wände aus Feinstyrodur



*Feine Strukturen werden mit einer Nadel eingeritzt oder geprägt*



*Die Oberfläche lässt sich mit einem Ballen Alufolie glätten*



*Große Mauerfugen werden mit einem runden Gravierstichel eingedrückt*



*Die Mauer ist fertig für den Einbau*



*Oben eine Hauswand mit Tür, unten ein Stück Kaimauer*



**F**eines Styrodur ist ein idealer Werkstoff zur Gestaltung von Wänden und Mauern. Das feinporige, relativ stabile Material lässt sich auf einfache Weise mit einer Nadel oder einem anderen spitzen Werkzeug gravieren und mit einer zerknüllten Alufolie partiell glätten. Mit wasserverdünnten Acrylfarben lasierend bemalt und mit Trockenpigmenten

gealtert entstehen so auf einfache Art realistische und natürlich wirkende Mauern. Vermutlich wird es nicht schon beim ersten Versuch ein brauchbares Ergebnis geben, aber mit kleinen Probestücken, wie auf den Abbildungen gezeigt, kann man sich leicht und ohne große Kosten an ein gutes Ergebnis herantasten.

*Viele Teile der Gebäude von Henk van Rhenen bestehen aus dünnen bearbeiteten Styrodur-Platten. Diese Häuser am Wasserbereich sind abnehmbar*



Fotos: H. v. Rhenen (6)



*Die Kaimauer, die wie vieles mehr auf die oben beschriebene Art entstanden ist*

– auch im übertragenen Sinn – zu schaffen. Das muss nicht zwangsläufig ein goldener Bilderrahmen sein, es ist auch eine neutrale Umgebung mit entsprechender realistischer Beleuchtung denkbar, aufgestellt in einer erhöhten Position, um von allen gut und als etwas Besonderes wahrgenommen zu werden.

### Ansporn für die eigene Kreativität

Henk van Rhenens Werk zeigt eindrucksvoll, wie vielfältig unser Hobby ist. Seine meisterlichen Motive sind Ausdruck hoher künstlerischer Begabung, können aber auch wieder einmal dazu anregen Neues zu wagen. Ich bin überzeugt, dass in jedem von uns mehr an Können steckt, als zunächst vermutet. Daher gilt, es zu suchen und zu entdecken. Wir freuen uns schon auf Pfingsten 2026, wo wir weitere seiner Arbeiten präsentieren dürfen. Wolfgang Besenhart



© Otto Humbach

# Werden Sie zum **SPEZIAListen**



- ✓ **2 für 1-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.

Hier geht's  
direkt zum Abo



**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,-).

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

*Für diese Aufnahme durfte das Wohnhaus mal in den Vordergrund meiner Hauptanlage. Es ist eines der tieferen Gebäude (etwa 4 cm) und macht sich nicht nur aus dieser Perspektive recht gut*



Fotos (o): F. Skowron

■ Verwendung von Halbrelieffhäusern von BuBiModel für städtische Hintergrundkulissen

# (K)eine halbe Sache

**Bahnanlagen brauchen Platz, sie umgebende Gebäude allerdings auch, sodass es nicht nur bei Dioramen und Modulen schnell zu Konflikten kommen kann. Statt einer Verniedlichung der dörflichen oder städtischen Bebauung können Halbrelieffhäuser und -zeilen weiterhelfen, wie Frank Skowron zeigt**

Für städtische Straßenmotive ist in den letzten Jahren das Angebot auf dem Zubehörsektor stetig gewachsen. An Polas legendären Stadthäusern kam der N-Bahner lange Zeit nicht vorbei. Diese auch im Größenmaßstab korrekt umgesetzten Häuser mit Ruhrgebietsursprung wurden mittlerweile ergänzt durch gelaserte hanseatische Kartonbauten von MKB Modelle/Minitrix („Tor zur Welt“), Auhagens sächsische „Ringstraße“ in klassischer Kunststoffbauweise, die „Waßstraße“ und den „Pirkweg“ als Serien aus Karton von Spur-N-Teile.de sowie ebenfalls als Laser-cut-Bausätze durch Halbrelieffgebäude in einem Berliner Stil von Modellbahn Union.

Weiterhin existieren die bekannten Kunststoff-Bausätze von Vollmer und kleinstädtischere Häuser von Faller und kibri.

## Vorbilder aus Sebnitz

Relativ neu hinzugekommen und zuletzt in diesem Jahr ergänzt sind die Bürgerhäuser der Sebnitzer Schillerstraße von BuBiModel, hierzulande exklusiv über den Händler MBS Modell + Spiel erhältlich. Die sächsische Kleinstadt ist Modelleisenbahnhern wohl vor allem durch den ortsansässigen TT-Hersteller Tillig bekannt. Der touristisch interessante Ort mit seiner landschaftlich schönen Umgebung des Kirnitzschtales und der sächsischen Schweiz hat eine große

Vergangenheit als Zentrum der deutschen Kunstblumenfertigung; in der wahrlich wörtlich zu nehmenden Blütezeit waren hier etwa 200 Betriebe ansässig. In der dortigen Schillerstraße gibt es eine Aneinanderreihung prächtiger Bürgerhäuser, und in manchen davon hatten auch Kunstblumenfertiger ihre Werkstätten. Die Nachbildungen der schönen Häuser haben es mir auf Anhieb angetan, und der Vorbildbezug macht sie noch einmal interessanter.

## Halbrelieffgebäude

Praktischerweise sind die Modelle als bis zu vier Zentimeter tiefe Halbrelieffgebäude ausgeführt, sodass sie für die Aufstellung am Hintergrund



*Das Modell der Schillerstraße 5 vorbildgetreu inmitten seiner Nachbarhäuser*

*Die drei Vorbilder für die Modellserie von BuBiModel*

Vorbildorientiert gebaut

## Sebnitzer Schillerstraße 3 bis 7

Warum immer nur Lokomotiv- und Wagenmodelle dem dargestellten Vorbild gegenüberstellen? Die BuBiModelle brauchen den Vergleich (hier die Nummern 3 bis 7) nicht zu scheuen. Es gibt einige Vereinfachungen, die fertigungs- und kostenbedingt sind. Wichtig ist jedoch, dass der Wiedererkennungswert trotz einer gewissen Breitenstreckung der Modelle hoch und realistische Umsetzungen gelungen sind. Schornsteine und andere Dachdetails fehlen den Modellen und müssten selbst nachgerüstet werden. Außerdem gibt es Stadthäuser der Annaberger Schillerstraße ebenfalls in Halbreliefbauweise und herstellerseitig bereits bunt bedruckt von Modellmanufaktur Beckert, die in der 1:220-Version auch für entferntere Anlagenhintergründe interessant sein könnten.



Foto: Gumideck ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sebnitz,\\_Schillerstraße\\_5\\_--\\_01.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sebnitz,_Schillerstraße_5_--_01.jpg)), <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>

bestens geeignet sind. Der Modellbahnkassenwartin freut sich obendrein über recht interessante Preise von 17,00 bis 21,80 Euro.

### Die Bauanleitung

Ich hatte den Bedarf für den Hintergrundabschluss eines 120 cm langen Dioramas und wählte die acht Gebäude Schillerstraße 3 bis 17. Die Bausätze kommen in einfachen, aber zweckmäßigen Kartons. Leider ist keinem eine Bauanleitung beigelegt. Diese kann man unter *mein-mbs.de* herunterladen; ein Hinweis darauf, oder ein QR-Code direkt zur Anleitung fehlt jedoch. Diese würde ausgedruckt ein zweiseitiges A4-Blatt beanspruchen und könnte auch leicht dem Bau-

satz beigelegt werden. Sie besteht aus Modellfotos mit Bezug zu den zu montierenden Bauteilen, ist jedoch nicht immer selbsterklärend. Man sollte also ein wenig Vorbereitungszeit einkalkulieren, in der man sich alle Teile und ihren Zweck genau anschaut oder erschließt, dabei ist auch ein Blick auf das Originalgebäude hilfreich. Mit der Internetsuche „Schillerstraße 3 in Sebnitz“ (bzw. den anderen Hausnummern) kommt man gut an die Wikipedia-Bilder jedes der Häuser (siehe auch Infokasten).

### Die Wände

Ich begann mit der Schillerstraße 7, weil dieses Modell einen einfachen Fassadenaufbau hat

und ich dadurch erst einmal die Bauweise von BuBiModel kennen- und handhaben lernen wollte. Der Grundaufbau jedes Hauses besteht aus 2 mm starker Finnspappe. Das ist vorteilhaft, da dadurch automatisch Fenster- und Türlaibungen im erforderlichen Maß entstehen. Bei Kunststoffbausätzen sind diese wesentlich weniger ausgeprägt, und auch bei manch anderem Lasercutterhersteller werden mehrere Lagen von Architekturkarton dafür benutzt, was montageunfreundlicher ist und auch unvermeidbare Spalte entstehen lässt. Es empfiehlt sich, die Laiungen (Schnittflächen) in Fassadenfarbe zu lackieren. Das ist bei den Gebäuden mit heller Fassade nicht unbedingt notwendig, für Num-

## Die „Bildungsfabrik“

Dem Gebäudesektor fehlt es in unserer Baugröße an einigen Zweckbautypen. Die beiden Gebäude der Schillerstraße 13/15 – eine ehemalige Kunstblumenfabrik mitten im Straßenzug – sind jedoch glaubhaft auch

als Verwaltungsgebäude oder Schule einsetzbar: zwei Eingänge für früher getrennte Mädchen- und Knabenbereiche, in der Mitte die Aula sowie rechts der Eingang für die Lehrerschaft und das Büro des Rektors oben – es

könnte besser kaum passen! Es ließe sich auch seitlich freistehend mit einem großen Schulhof davor verwenden. Bemerkenswert ist die Rückstufung der Häuserzeilenlinie durch den rechten Hausvorbau.

*Die ehemalige Fabrik besteht aus der Schillerstraße 13 u. 15*



mer 11 aufgrund seines Brombeerfarbtons jedoch angeraten. Da die Finnspappe an den Schnittkanten sehr stark saugend ist, sollte mit Tiefengrund eine gewisse Versiegelung vorgenommen werden, wofür ich tatsächlich mehrere Durchgänge benötigte, so schnell wurde die Flüssigkeit aufgenommen.

### Die Fassaden

Kartonmodellbautypisch wird die Grundkonstruktion mit der Deckschicht aus gefärbtem Architekturkarton ergänzt. Dieser ist dünn und ich befürchtete ein Aufwölben durch die Feuchtigkeit des Weißleims. Daher habe ich hier erstmals einen Klebestift benutzt und bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden: Ein passgenaues Auflegen der Deckschicht ist weiterhin empfehlenswert, jedoch kann viel leichter korrigiert werden als beim doch recht schnell anziehenden Weißleim, dessen flächiger Auftrag auch schwieriger ist.

### Die Fenster

Die Fensterrahmen sind aus dünnem weißen Karton gelasert. Es empfiehlt sich, die Schmauchspuren des Lasers durch Farbauftrag abzumildern. Dazu habe ich Vallejo Air Weiß aufgetragen. Bei den teilweise sehr dünnen Sprossen muss vorsichtig vorgegangen werden, um sie nicht aufzuweichen und zu zerstören.

Auch sollte der Kartonbogen vor dem Trocknen schnell von der Unterlage entfernt werden, da sonst unweigerlich ein Verkleben der filigranen Sprossen beim späteren Ablösen zu Zerstörungen führt. Eine Verglasung ist insofern nicht vorgesehen, als dass eine Fensterfolie nicht beigelegt ist. Man benötigt diese also zusätzlich.

### Die Gardinen

Die Häuser sind ohne Zwischendecken und -wände konzipiert. Das erleichtert die (zentrale) Beleuchtung. Dankenswerterweise finden sich im Downloadbereich von MBZ unter dem Stichwort „MBZ Vorhänge“ vier kostenlose Vorlagenseiten mit angegebenem Skalierungsfaktor für unseren Maßstab. Für die größeren Fenster habe ich einen abweichenden Verkleinerungsfaktor von 65 Prozent gewählt, damit es auch hier die späteren Mieter der Familie Preiser be-

haglich haben. Trotz der Vielfalt der Vorlagen gibt es nun manche Wiederholungen. Allerdings sollte man diese teils absichtlich vornehmen und sich überlegen, welche Fenster zu einem gemeinsamen Zimmer gehören und wohl gleiche Vorhänge haben sollten. Einen der Erdgeschossläden habe ich daher augenzwinkernd als Gardinenausstatter firmieren lassen.

Das bedruckte Papier machte ich für die spätere Beleuchtung transparenter, indem ich ein wenig Öl von hinten darauf aufbrachte. Nicht zu beleuchtende Fenster sind mit hinterklebten Kartonstückchen abgedeckt worden.

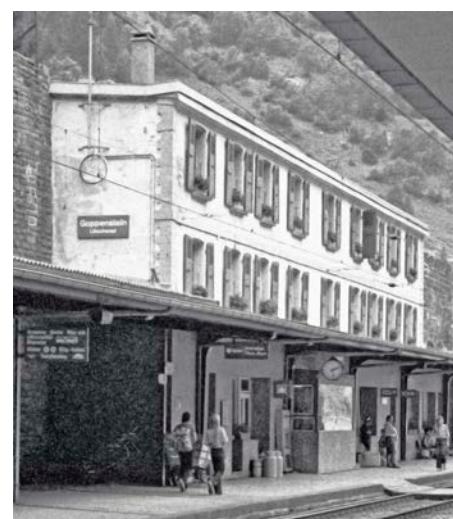
### Die Dächer

Sind auch alle Wände und die Bodenplatte aus Finnspappe vorgegeben, fehlt dieses Merkmal jedoch für die Hauptdachfläche. Hier soll laut



Fotos (2): G. Sellmann

*Nicht tiefer als ein Stellplatz ist diese Gebäude(teil)stirnseite in der Kölner Innenstadt. Am linken Rand erkennt man die Hinterkante des Hauptgebäude Teils, das bei einer Häuserzeile in Modell vernachlässigbar wäre*



*Das BLS-Stationgebäude Goppenstein stößt halbreiliefartig in die Hangmauer (1972)*

## Kombination mit anderen Fabrikaten

Die nebenstehenden Vergleiche sollen verdeutlichen, ob sich in Straßenzügen BuBiModell-Häuser mit Fremdmodellen kombinieren lassen. Wichtig ist dabei, auf ein einheitliches Farbfinish zu achten:

- **Pola:** Selbstverständlich muss mit der Stadthausserie schlechthin verglichen werden. Die höheren BuBiModelle können recht gut mithalten, das Gesamtbild wirkt nicht gänzlich unharmonisch,
- **Vollmer:** Auch hier gibt es bei Wahl der größeren Modelle keine zu augenfälligen Ungereimtheiten einer nachbarschaftlichen Hausgemeinschaft,
- **MZZ:** Als meine Anlage entstand, gab es weniger Auswahl bei Stadthäusern, sodass ich auf andere Wege angewiesen war: die Kulissen von MZZ wurden von 2D auf „2,5D“ gebracht. Wenn man nun die BuBi-Model-Bauten danebenstellt, ergibt sich bis auf die Höhe eine sehr gute Korrespondenz. Das ist vor allem dem unaufdringlichen, nicht glänzenden Karton geschuldet. Interessanterweise bewirken die doch bei genauerem Hinsehen nicht immer geraden Pinselstriche der MZZ-Häuser keinen fremdlichen Eindruck, solange sie nicht in einer gemeinsamen Fassadenebene mit 3D-Modellen vor allem im Anlagenvordergrund fluchten. Schließlich geben die eigentlichen 2D-MZZ-Kulissen auch einen gut passenden Hintergrund für die BuBi-Model-Bausätze ab (siehe Bild rechts),
- **Auhagen:** Für mich ist Auhagen in vielerlei Hinsicht die Referenz. Derart feine Ziegelverbände und filigrane Fensterrahmen sind in der „Polystyrol-Klasse“ sonst kaum zu finden. Leider weisen die Stadthäuser der Ringstraße schon als normales Modell eine zu geringe Tiefe auf und scheinen mir auch ein wenig zu niedrig und zu schmal. In den Vergleichsfotos unten wird das deutlich, wenngleich der Unterschied nicht überwältigend ist und in einer gewachsenen Stadt solche Differenzen nicht ungewöhnlich sind.



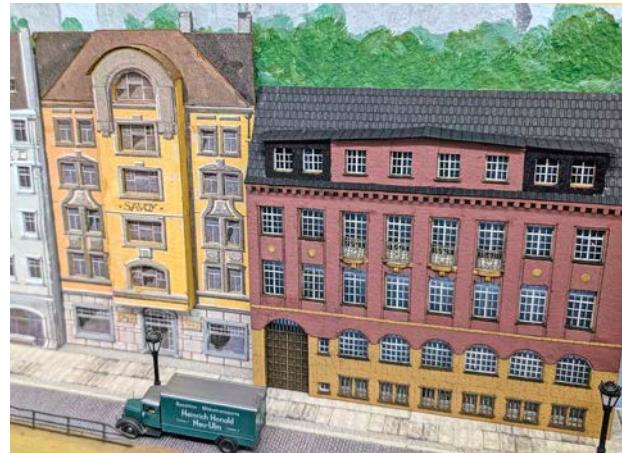
Das Pola-Haus links wirkt größer in den Fenstern und etwas massiver



Die Vollmer-Bauten rechts passen in den Höhen, haben aber kräftigere Detailgravuren – besonders auch im Dachbereich markant

Je nach Gebäuden und Betrachtungsabstand erscheint auch die Kombination mit MZZ-Hintergrundgrafiken (links) möglich

In Detailfeinheit und Höhenproportionen passen die Auhagen-Häuser (rechts) recht gut zur Schillerstraße





**Die Platzierung eines stilistisch deutlich kontrastierenden und auch viel höheren Gebäudes auf der linken Seite verändert gegenüber dem Bild oben die Situation markant und macht die Häuserzeile nun etwas „schwergewichtiger“**

Bausatz lediglich der Architekturkarton mit der Dachziegelgravur angeheftet werden. Da das eher ungünstig und ein Durchhängen vorprogrammiert ist, habe ich statt dessen durch zurechtgeschnittene Graupappe eine stabile Unterlage geschaffen.

Apropos Zurechtschneiden: An manchen Stellen ist wohl beim Umrechnen der sicher primär für HO entwickelten Modelle auf unseren Maßstab ein Fehler unterlaufen: Ab und an ist ein Rückwandteil um Wandungstärke nicht passend dimensioniert.

Ein Tipp noch für den Zusammenbau: Der Schmauch vom Lasern gerät leicht an die Finger

und von dort auf die Fassaden. Regelmäßiges Händewaschen hilft vorbeugend; ein mäßig feuchtes Wattestäbchen oder ein Glasfaserradierer können nachträglich reinigen, wenn die Schmauchspuren nicht gleich als Basis für weitere Alterung mit Pulverfarben belassen werden sollen.

## Gesimse und Fensterbänke

Mit etwas Geduld ist die Anbringung der Fensterbretter zu schaffen, tatsächlich hat jedes noch so kleine Fenster ein solches. Kniffliger ist das Gesims. Es wird dafür ziemlich dünner, fast papierener Karton verwendet. Das erschwert die Stabilität beim Kleberauftrag, auch sind die

Teile manchmal sehr schmal (hier wurde wohl zu strikt auf 1:160 umgerechnet). So weit wie möglich, habe ich die Gesimse in der Kartonplatine belassen, wo vorgesehen, die zweite Schicht aufgeklebt und am Ende von der Rückseite her den Kleber (Klebestift) aufgetragen. Erst ganz zum Schluss wurden die Haltestege durchtrennt und das Gesamtteil auf die Fassade aufgebracht.

In der Natur der Sache liegend sind die Seitenfassaden kaum sichtbar. Es gibt aber immer ein Endhaus, oder die Gebäude stoßen nicht profiliert deckend aneinander. Das bedingte auch eine Deckschicht wie für die Vorderfassade, was jedoch nur bei wenigen Gebäuden vorgesehen ist. Ich mischte also zum Schluss noch die passende Farbe an und brachte sie bei den Häusern auf, deren Seitenfassaden(teile) später sichtbar bleiben werden.

## Nicht monoton und kombinierbar

Ich habe nun einen schönen Straßenzug für den Hintergrund, und mir gefällt der Gedanke, original nachgebildete und nicht nur ungefähre Gebäude zu haben. Im Gegensatz zu manch anderen Stadthäuserserien im Zubehörmarkt, die doch relativ uniform das gleiche Grundmodell immer wieder abwandeln und insbesondere fast immer die gleiche Gesamthöhe realisieren, kann man mit BuBiModel einen abwechslungsreichen, höhengestaffelten und bewiesenermaßen vorbildgerechten Straßenzug erstellen.

Wie gezeigt ist auch die überlegt arrangierte Kombination mit anderen Modellfabrikaten recht gut möglich, sofern deren Tiefen der Gegebenheit als Abschluss an der Kulisse angepasst würden.

*Frank Skowron*

Kalender im Format  
49 x 34 cm

# 2026 IN BILDERN



Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.

ISBN: 978-3-98702-163-3 · € (D) 24,99

## weitere Kalender



Seltene Farbfotos aus den 1960er- und 1970er-Jahren zeigen in traumhaften Motiven Dampfloks, Legenden, berühmte Züge und schwere Lasten.

ISBN: 978-3-98702-165-7 · € (D) 24,99



Loks und Züge in herrlicher Landschaft:

Dieser großformatige Kalender ist nicht nur für Eisenbahnfans attraktiv.

ISBN: 978-3-98702-164-0 · € (D) 24,99

## 2026 REICHSBAHN-DAMPF



Spektakuläre Dampfzüge, nostalgische Bahnlandschaften, das ist die perfekte Rückschau auf eine untergegangene Epoche.

ISBN: 978-3-98702-167-1 · € (D) 22,99

Unsere Kalender finden Sie unter [www.vgbahn.shop/kalender](http://www.vgbahn.shop/kalender)



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop bestellen:  
[www.vgbahn.shop/kalender](http://www.vgbahn.shop/kalender)

\*Unabhängig vom Bestellwert werden bei Kalendern einmalig Versandkosten in Höhe von € 3,95 fällig.

**VGB** | GeraMond  
[VERLACSGRUPPE BAHN]



Die Abmessungen der alten und neuen Motoreinheiten sind sehr ähnlich, wobei die neue (rechts) außerdem noch eine Schwungmasse umfasst

## ■ Umbau und Optimierungen bei den alten Minitrix-Modellen der DB 111, Teil 2

# Feinfühlig und kontaktsicher

Seit einiger Zeit stehen preisgünstige Minimotoren aus Großserienfertigungen und dazu passende Getriebeumbauteile für die Modernisierung älterer Triebfahrzeuge zur Verfügung. Julian Rymarz hat damit die Minitrix-111 ausgerüstet und zusätzlich noch die Stromübertragung und Detaillierung optimiert

Die Antriebsausrüstung ist letztendlich gar nicht so schwierig. Es wird nur etwas aufwendiger, wenn eine Schwungmasse hinzugefügt werden soll (auf jeden Fall empfehlenswert), weil dann Fräsanbeiten am Lokrahmen anfallen. Die meisten alten Minitrix-Lokomotiven übertragen das Drehmoment über sehr festsitzende Messing-Schnecken an beiden Seiten der Motorachse. Diese sind ziemlich schwierig beschädigungsfrei von der Achse abzuziehen, was unter anderem oft ein Erwärmen (zum Beispiel mit einer Feuerzeugflamme) unumgänglich macht. Glücklicherweise werden auch kompatible Kunststoff-Schnecken angeboten. So ist es viel praktischer, sich einfach des originalen Motors samt seiner Schnecken komplett zu entledigen.

### Schnecken verschiedener Anbieter

Bei den hier beschriebenen Arbeiten wurden zwei Anbieter kompatibler Kunststoff-Schnecken ausprobiert. Die einzige mit Messing-Schnecken nachgerüstete Lokomotive ist die orientrote 111. Sie stellt eine Ausnahme dar, weil ihre Schnecken Ersatzteile von Arnold sind, die schon seit Ewigkeiten in meinem Bestand waren. Abgesehen davon wurden die von Tramfabrik angebotenen weißen Schnecken auf dem ozeanblau/beigefarbenen DB-Modell

montiert, und die roten von Linea Model wurden auf der S-Bahn-Version verwendet. Ihre Wellendurchmesser haben unterschiedliche Dimensionen, da die Schnecken (M0.4) von Tramfabrik (<https://tramfabrik.nl>) für eine 1 mm dicke Welle und diejenige von Linea Model für 1,45 mm konzipiert sind. Die Messing-Schnecke passt hingegen auf eine Standardwelle von 1,49 mm Durchmesser. Tramfabrik bietet die benötigten Teile des Antriebsstrangs untereinander passend für sein Sortiment an.

### Motorwellenverlängerungen

Der Can-Motor (Art.-Nr. 0816D) hat 1 mm starken Wellen an beiden Seiten, die mit 7,5/10 mm allerdings zu kurz sind und entsprechend verlängert werden müssen. Dies geschieht mithilfe von Messingrohrstückchen (Durchmesser gemäß Schneckenfabrikat), die so zugeschnitten werden, dass sie die erforderliche Längendifferenz nach den Vorgaben des Lokchassis und der Drehgestellpositionen überbrücken sowie die beiden neuen Schnecken(wellen) aufnehmen können. Alle verwendeten Schneckentypen funktionieren einwandfrei. Der Vorteil von Kunststoff ist, dass sie nicht unbedingt verklebt, sondern nur aufgepresst und durch Klemmsitz an ihrem Platz gehalten werden, was eine abschließende Feinjustierung gestattet. Dies ist

bei den Messingteilen nicht möglich, da sie nur einmalig an ihren Positionen mit dem Kleber definitiv zu fixieren sind.

### Schwungmasseneinbau

Alle Modelle sind mit einer zwei Gramm schweren und acht Millimeter dicken Schwungmasse (Art.-Nr. FLY086) ausgestattet, die neben der Motorseite mit den elektrischen Anschlüssen aufgeschoben und befestigt wurde. Das bereits erwähnte Motorwellenverlängerungsrohr muss dafür hinreichend lang und dick bemessen sein.

Die Verwendung der Schwungmasse erfordert nicht allzu viel zusätzlichen Aufwand. Einige geringfügige Fräsanbeiten am Rahmen sind notwendig, aber aufgrund der Weichheit seines Metalls und des benötigten geringen Beschnittvolumens ist der Vorgang relativ einfach. Die Lokomotiven wurden dazu komplett zerlegt, wobei alle wichtigen Komponenten einschließlich der zu befräsenden Rahmen separiert wurden. Selbst bei einem nur geringfügigen Fräsen entsteht dennoch eine beträchtliche Menge an Metallspänen, die weggeschüttet werden muss. Der Rahmen wurde dann gewaschen und gründlich poliert, da er auch als elektrischer Leiter für den Masse-Pol dient, der von den Rädern über die Drehgestelle aufgenommen wird.

### Motoreinbau

Die neue Einbauplatzierung für den Motor wird ausgelotet und dann mit einer wiederverwendbaren Klebepaste fixiert: Zuerst wird davon eine kleine Menge am Boden und an der Rückseite des Rahmens aufgetragen. Anschließend wird die Motoreinheit eingesetzt und ausgerichtet, um sie korrekt in der Längsachse zu positionieren, über den Schneckenzahnraderebenen zu



Bei der ozeanblau/beigefarbenen Version der 111 wurden die Kunststoff-Schnecken von Tramfabrik verwendet. Sie sind auf 1 mm dicke Verlängerungssachsen aus Stahl geschoben, die je mit einer Messing-Hülse (abgeschliffene Schnecken) an die Motorwelle angesetzt sind

zentrieren und in den optimalen Höhenabstand für den Zahnradeingriff zu bringen. Die Antriebsleistung soll sich derart reibunglos auf die Drehgestelle übertragen. Um zu sehen, ob das Ganze funktioniert, wurden die beiden Drehgestelle wieder zusammengesetzt und an den Rahmen montiert.

### Feinjustierung von Hand

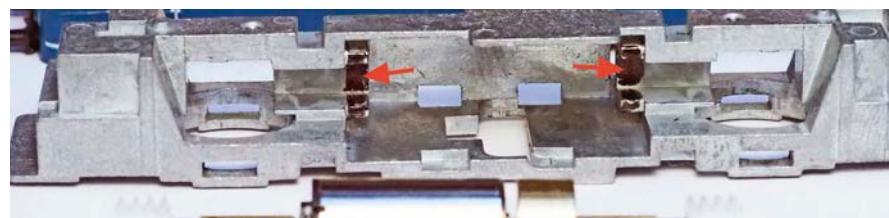
Diese Vorgehensweise hat Vorteile und einige Einschränkungen, aber es ergeben sich keine unlösbarer Probleme, die man nicht mit etwas Feinabstimmung korrigieren könnte. Offensichtlich hat die Nichtverwendung eines speziellen Kunststoffhalters (wie das 3D-Druck-Teil, das auf dem Zubehörmarkt erhältlich ist) zur Folge, dass durch einen solchen keine Zwangspositionierung der Motoreinheit vorgegebenen wird, zumindest in Bezug auf Höhe und Zentrierung. Daher ist eine gewisse erfahrungsmäßige Feinabstimmung erforderlich, um die Zentrierung und Höhe nach Augenmaß und Feingefühl optimal anzupassen, was etwas zusätzliche Arbeit und Geduld abverlangt.

Andererseits ist dieser Verzicht preisgünstig und flexibel, da der Motor praktisch in jedes Modell eingebaut werden kann, sogar in jene, für die keine speziellen 3D-Druck-Halterungen verfügbar sind. Dennoch kann dieser Umbau alternativ mit einer 3D-Druck-Halterung vervollständigt werden, grundsätzlich sollte es keinen Unterschied machen. Sobald der Motor durch die Klebepaste fixiert ist, muss er auch von der Oberseite gehalten werden. Dazu wird ein kleines Stück Karton eingesetzt, das allein durch den Druck an Ort und Stelle bleibt. Ich habe festgestellt, dass es nicht allzu stark andrücken sollte, da eine kleine Toleranz (Zehntelmillimeter) das Getriebespiel an den Schnecken begünstigt.

### Fahrtest und Platinenanschluss

Sobald der Motor in der richtigen Position fixiert ist, wurde die Antriebsübertragung mit einem rechteckigen 9 V Akku getestet. Diese Motoren ziehen bei Leerlaufbedingungen einen so geringen Strom (weniger als 0,10 mA), dass der Akku mehr als ausreichend ist. Nicht ganz ohne Schwierigkeiten wurde die Batterie auf die Oberseite des Chassis der Lokomotive platziert,

### Zerteilen des Lichtleiters



Die schwarzen Markierungen sind eine Orientierung dafür, welcher Teil des Rahmens gefräst werden muss, da das Risiko eines Berührens mit dem Schwungrad hoch ist



Der gefräste Rahmen, bereit, um den neuen Motorenkomplex aufzunehmen



Der Motorblock ist an seinem Platz: Zu beachten sind die weiße Klebemasse an den Seiten und unter dem Motor sowie die Kartoneinlage (Pfeil) oben zur Feineinstellung

um die bisher geleistete Umbauarbeit einigen Streckentests zu unterziehen. Dieser Versuch ist nützlich, um die Kraftübertragung in beide Richtungen zu überprüfen. Jede Fehlfunktion ist hörbar, da das Geräusch viel über die Qualität aussagt. So kann bei Bedarf vor dem Fixieren der Leiterplatine und dem Anlöten aller Drähte noch feinjustiert werden. Sicher, dies ist eine wirklich improvisierte Lösung, da die Schwierigkeit darin besteht, beständigen Kontakt zwischen den Drähten und den Polen der Batterie herzustellen und auch die Batterie im Gleichgewicht zu halten, während das Chassis läuft – aber glauben Sie es oder nicht, es funktionierte gut. Sobald die Antriebsübertragung zufriedenstellend ist, können die obere Leiterplatte wie-

der angeschraubt und die Motorkabel angelötet werden. Falls die Fahrtrichtung nicht korrekt ist und die Kabel lang genug belassen wurden, gibt es kein Problem, sie zu vertauschen. Der 13.500 U/min-Motor reduziert die Lokhöchstgeschwindigkeit erheblich und ermöglicht sehr langsames Anfahren. Die Schwungmasse sorgt für zusätzliche Fahrdynamik, was die Lok zu einem hochwertigen Fahrverhalten samt sehr guter Zugkraft aufwertet.

### Verbesserte Stromübertragung

Viele Minitrix-Loks sind auf das Metallchassis angewiesen, um den elektrischen Strom des Masse-Pols von den Schienen zum Motor zu übertragen. Der andere Pol wird durch zwei

### Massekontaktbleche



Rechts: Für einen besseren Stromkontakt zwischen Drehgestell und Lokchassis werden Bleche aus 0,3 mm Messing zugeschnitten, Mitte: Kontaktblech auf dem Drehgestell bereit zum Einfügen, rechts die Aufnahmeöffnung für das Drehgestell im Lokrahmen



kleine Kontaktbleche geleitet, die beidseitig an am mittleren Kunststoffeinsatz (mit Schalter für die Gleis-/Oberleitungsversorgung) angebracht ist) angrenzen, auf der zwei kleine Drehgestellverbindungsungen schleifen. Beide Leitungswege sind Schmutz und Abnutzung ausgesetzt und erfordern regelmäßige Wartung. Selbstredend wurde während dieser Instandsetzung alles demontiert und vollständig gereinigt. Um die Leitfähigkeit des vom Chassis übertragenen Massepols zu erhöhen, sind die Lokomotiven mit zwei zusätzlichen Bauteilen

ausgestattet, die aus einem 0,3 mm dicken Messingblech ausgeschnitten wurden. Sie sind rund und haben einen etwas kleineren Durchmesser als das entsprechende Gehäuseloch der Drehgestellaufnahme im Lokrahmen. In ihrer Mitte weisen sie einer Öffnung auf, um die freie Bewegung des Schneckenzahnrads zu ermöglichen. Dieses Kontaktblech liegt somit zwischen dem metallischen Drehgestellrahmen und dem entsprechenden Aufnahmeöffnung im Lokchassis. Vor dem Einlegen wurde das Teil leicht gebogen, um einen gewissen Federandruck zu ge-

währleisten. Einmal eingesetzt, wird es an Ort und Stelle gehalten, sobald das Drehgestell wieder montiert und die seitlichen Verriegelungsbolzen eingeführt sind. Die Zahnräder haben genügend klemmfreies Spiel.

## Abschließende Detailoptimierung

Im Bereich des Daches und der Drehgestelle vervollständigen noch einige kleine Arbeiten bei den Farbgebungen und der Detaillierung den Gesamteindruck der Modelle, die im Kasten unten beschrieben sind. *Julian Rymarz*

### Trittergänzung und farbliche Nacharbeiten am Dach sowie an den Radscheiben



Links die geschwärzten Räder, Mitte und rechts die auf den Dächern nachlackierten Isolatoren, Dachleitungen, Laufroste und Gitter

Einige kleinere Optimierungen betreffen farbliche Anpassungen am Dach und an den Radsätzen sowie bei der roten Lokomotive die teilweise Nachbildung der Drehgestellstufen zu den Führerstandstüren.

**Braune Isolatoren, rote Dachleitungen:** Das Dach wurde in mehreren Arbeitsschritten verbessert, indem die Leitungen und Stromabnehmern rot und die Isolatoren braun gefärbt wurden. Darüber hinaus wurde eine sehr verdünnte eisen/silberfarbene Lasurfarbe verwendet, um die Dachlüftungsgitter und Laufroste zu betonen.

**Geschwärzte Radscheiben:** Eine weitere optische Verbesserung bringt die Schwarzfärbung der Räder. Dazu wurden die Radsätze in eine wässrige Lösung mit ein paar



Tropfen Schwärzungsmittel für Waffen eingetaucht.

Nach etwa 15 Minuten Verweildauer wurden die Radsätze mit destilliertem Wasser abgewaschen. Nach dem vollständigen Trocknen folgte eine Feinpolierung mit einer rotierenden Scheibenbürste und abschließend noch mit einem Mikrofasertuch.

**Trittstufenergänzung:** Zunächst nur bei der roten Version wurde die obere Stufe an den Drehgestellen nachgebildet. Zwei winzige Bohrungen mit einem Durchmesser von 0,3 mm wurden an den entsprechenden Stellen im Drehgestell eingebracht. Anschließend wurden zwei 0,3 dicke Drähte in die Löcher eingesetzt, mit Sekundenkleber fixiert und passend gekürzt. Darauf

wurde ein 1 mm schmaler und 3 mm breiter Streifen aus Polystyrol ebenfalls mit Sekundenkleber befestigt.

Danach erhielt das gesamte Fahrgestell eine schwarze Lackierung mit Tamiya Nato Black Spray, um eine gewisse Verschmutzung anzudeuten. Nachdem sie getrocknet war, wurden die Stufenkanten silberfarben hervorgehoben.

Die dritte, untere Stufe wird weiterhin weggelassen, da die Oberflächendetailstruktur des Drehgestells dort zu unregelmäßig ist, um vor allem freihändig die korrekte Positionierung der Lochbohrungen zu gewährleisten. Außerdem würde sich der entsprechende Zuschnitt der rückwärtigen Stufenkontur recht kompliziert gestalten.



Die neue zweite Stufe an den Drehgestellen aus verschiedenen Perspektiven

# DAMPF, STAHL UND SEHNSUCHT

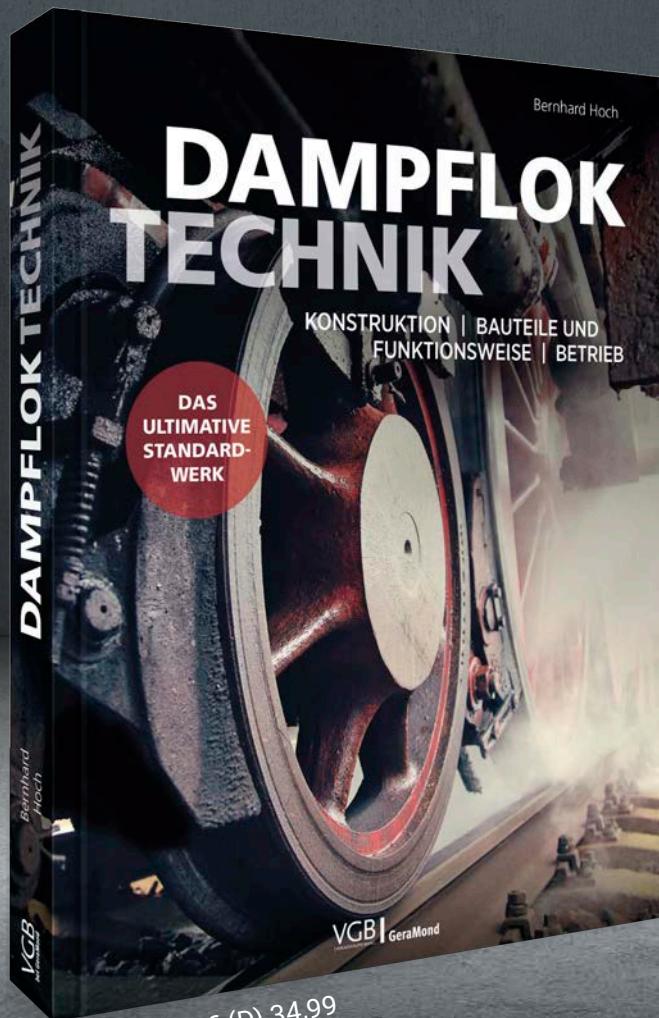
Das ultimative Standardwerk  
zur Technik-Legende »Dampflok«

**JETZT VORBESTELLEN**

**Faszinierende Technik**  
erleben und verstehen

**Einfach erklärt,**  
auch ohne Vorwissen

**Mit zahlreichen  
Illustrationen und  
Fotografien**

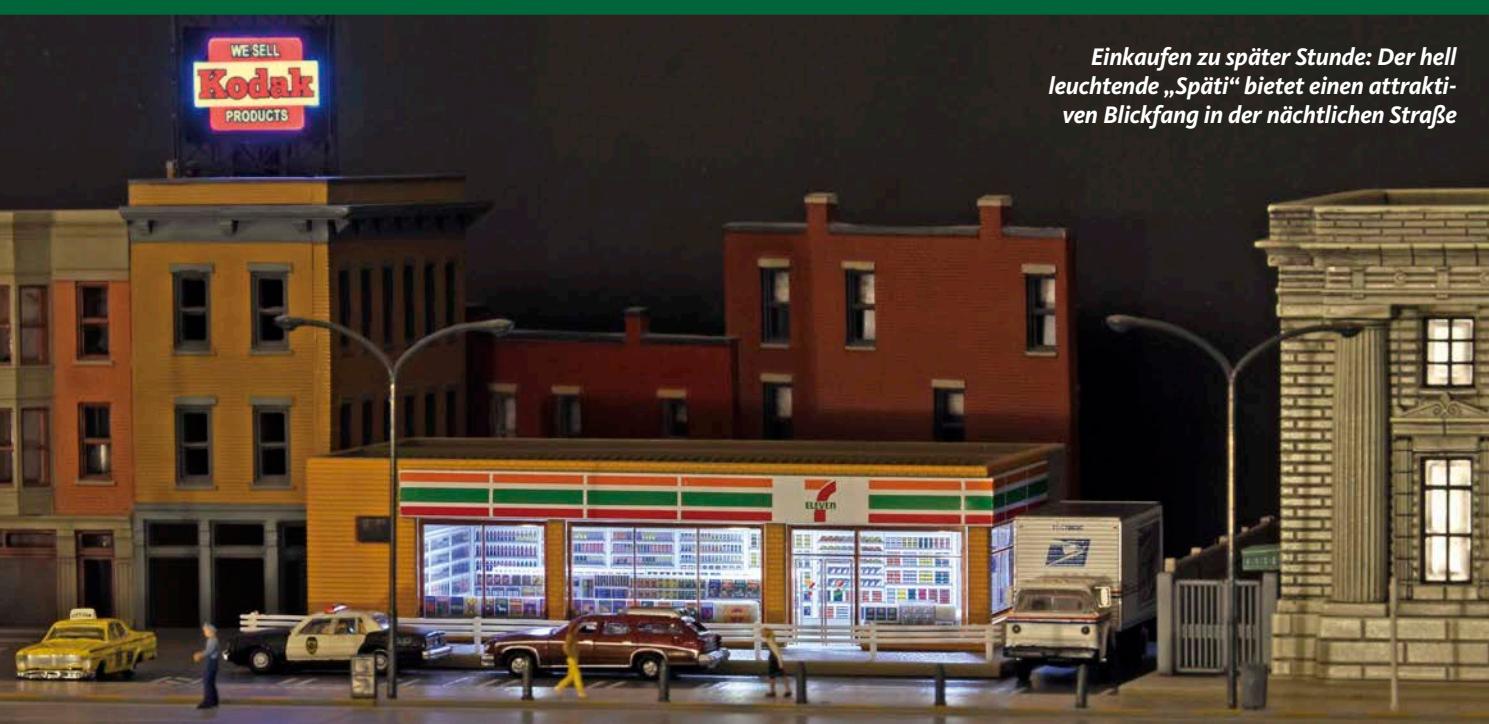


208 Seiten · € (D) 34,99

Hier mehr  
erfahren!  


JETZT ÜBERALL WO ES BÜCHER GIBT  
UND AUF **GERAMOND.DE**

 **GeraMond**



*Einkaufen zu später Stunde: Der hell leuchtende „Späti“ bietet einen attraktiven Blickfang in der nächtlichen Straße*

Fotos: H. Radulescu

■ Gleichmäßige Gebäude-Innenbeleuchtung mit LED-Platine von Viessmann

# Konsum im Lampenschein

**Das Recyceln von alten Elektronik-Bauteilen ist auch im Modellbau ein beliebter Sport. Wie man eine ausgemusterte Wageninnenbeleuchtung „stationär“ weiterverwenden kann, zeigt Horia Radulescu**

Als vor 20 Jahren das Fleischmann-Modell des Siemens Desiro Classic (DB 642/ÖBB 5022) erschien, bot sich die vollständig nachgebildete und durch die großen Seitenfenster gut sichtbare Inneneinrichtung ideal für eine LED-Innenbeleuchtung an. So trennte ich eine eigentlich für HO-Wagen angebotene, mit sechs weißen LED ausgestattete Leiste von Viessmann in der Mitte und baute sie in die Triebzughälften des 5022 ein. Die relativ kaltweiße Farbe passte ganz gut zum Vorbild. Die einzelnen LED strahlten trotz fehlender Diffusionsfolie angenehm die gesamte Fahrgastram-Inneneinrichtung an. Als einige Jahre später der Triebzug digitalisiert wurde, stand die Innenbeleuchtung leider im Weg. Anders als bei der Fleischmann-Standardlösung

wurde der Lautsprecher samt Resonanzkörper unsichtbar unterhalb des Daches eingebaut. Folglich wurden die LED-Leisten entfernt und wanderten in meine immer voller werdende Ersetzteilekiste.

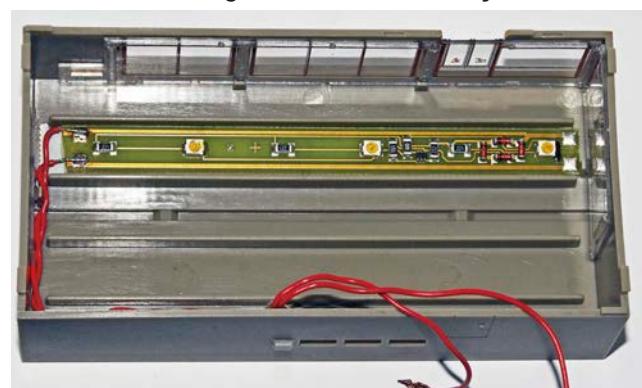
## Der „Späti“ von Tomix

Lange Zeit bot Tomix einen kleinen „Seven-Eleven“ Supermarkt (Art.-Nr. 4262) an. Für eine im Bau befindliche, in den Gegenwart angesiedelte USA-Anlage wurde ein solches aus nur wenigen Bauteilen bestehendes Gebäude angeschafft. Da die mit Aufklebern dekorierten Warenregale von Außen durch die großzügige Fassadenverglasung gut sichtbar sind, bietet sich das Fertigmodell für eine Innenbeleuchtung sehr gut an. Die erwähnte halbierte Viessmann-Leiste pass-

te wie durch ein Wunder optimal zwischen die Verstärkungsstreben auf der Innenseite des Supermarktdaches. Die Kabel wurden hinter der Trennwand zwischen Einkaufs- und Lagerraum von Außen unsichtbar geführt. Nachdem ich mit einem orangefarbenen Permanent-Filzstift das Farbspektrum der LED leicht „wärmer“ gemacht hatte, wurde das wieder zusammengebaute Gebäude den Preiserlein, die bis in die späten Nachtstunde einkaufen möchten, zur Verfügung gestellt. Übrigens muss es nicht unbedingt ein „Seven-Eleven“ und ein japanisches oder nordamerikanisches Thema sein. Solche Minimärkte findet man auch hierzulande. Durch die einfache Bauweise eignet sich der Tomix-Markt auch als Erdgeschoss für ein mehrstöckiges Gebäude im städtischen Umfeld. Horia Radulescu

*Die Verkaufsregale sind durch Selbstklebefelder angedeutet*

*Wände und Dach werden gesamthaft vom Boden abgehoben. Die LED-Lichtplatine ist zwischen zwei Verstärkungsstreben des Daches diskret eingeklebt. Ihre Kabel verlaufen nach hinten*





Jetzt  
NEU am  
Kiosk!

# MIT N AUF DER RICHTIGEN SPUR!

**NBAHN MAGAZIN** Spezial  
Ausgabe 4

EUR 9,95 (D) · SFr 19,80 (CH) · EUR 10,95 (A) · EUR 11,50 (BeNeLux) ISBN 978-3-98702-222-7

15 wertvolle Fahrzeug-Modelle zu gewinnen  
Fünf feine Anlagen in ausführlichen Porträts  
Kreative Ideen und ihre detaillierte Umsetzung

Noch nie gesehen  
Was hinter dieser Doppellok von Krauss-Maffei steckt

**Wundervolles in Spur N**  
Malerische Städte, grandiose Bahnlinien, faszinierende Details

Feines Frankreich  
So entsteht eine raffinierte Präsentations-Anlage

Herrliches Italien  
Viel Betrieb und Flair auf kleiner Fläche

**Zimmerfüllend**  
Traum-Anlage mit DB und Privatbahn

**Malerische Städte,  
grandiose Bahnlinien,  
faszinierende Details**

- Fünf feine Anlagen in ausführlichen Porträts
- Krauss-Maffei ML 5400
- Ausstellungsanlage Cremerville
- Kreative Ideen und ihre detaillierte Umsetzung
- mit Gewinnspiel

portofrei bestellen  
[www.nbahnmagazin.de/spezial](http://www.nbahnmagazin.de/spezial)



**CNE: Güterschuppenanschluss nach spanischem Motiv**



■ Vorschau auf die European N-Scale Convention 2025 in Stuttgart

# N ist gemeinsam noch schöner

**Bereits zum 19. Mal kommen N-Bahner aus Europa in Stuttgart zusammen, um die Vielfalt der Spur N einem breiten Publikum zu zeigen – und sie haben jede Menge Spaß dabei. Das erwartet die Besucher**

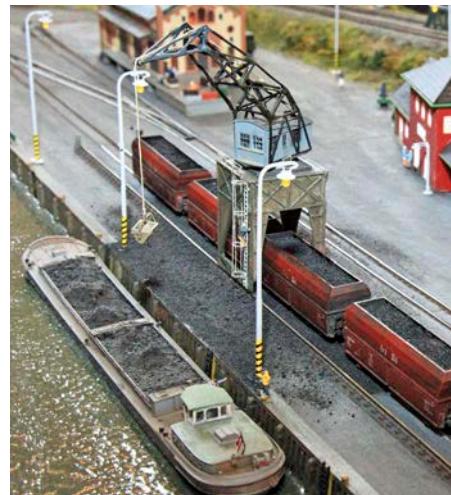
Da Hobby Modelleisenbahn ist vielfältig: lange Züge fahren sehen, bis ins kleinste Detail Szenen gestalten, wenigstens im Koffer eine Anlage betreiben können, eine Heimanlage auf kleinem Platz mit viel Verkehr gestalten, wunderschöne Modelle in Vitrinen betrachten, auf wenig Grundfläche rangieren oder auch kleine „Hingucker“-Motive basteln. Es ist völlig egal, welcher Bereich der vielfältigen Möglichkeiten unserer Spurweite die persönliche Motivation ist. Auf der European N-

Scale Convention kann man Beispiele für alle sehen und gerne ein paar Fachsimpelien dazu austauschen. Das fällt besonders leicht, weil an den Anlagen über 250 Aussteller mit meist langjährigen Erfahrungen in der Spur N stehen und sich auf ihre Fragen freuen. Obwohl der N-Club International e. V. (NCI) diese Veranstaltung nun bereits zum 19. Mal organisiert, sind wir selbst immer wieder von der Vielfalt der Ideen und Vorlieben überrascht. Verstärkt wird dies durch die unterschiedlichen Sicht-

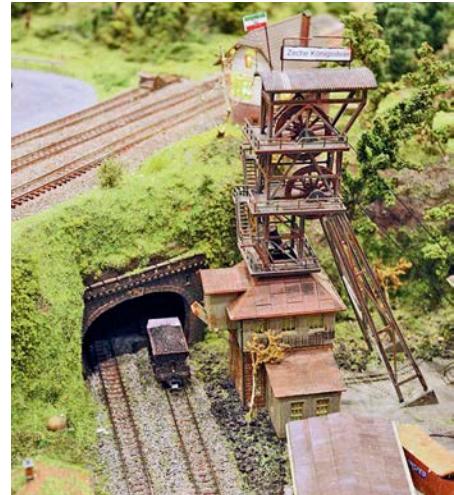
weisen, die aus der Herkunft der Modellbahner herrühren: Aus 14 Nationen treffen sich hier Menschen, um „ihre N-Spur“ zu präsentieren. Einen Eindruck, was das bedeutet, kann vielleicht eine kurze Übersicht der Hauptakteure geben. Über die 1.804 m<sup>2</sup> große Hauptfläche schlängelt sich die zusammenhängende Hauptanlage aus Modulen und Segmenten von elf Gruppierungen. Module des N-Club International fungieren dabei als Verbindungen zwischen den Anlagen. Sie haben stan-



**ESNG: Flughafen mit historischen Ju52**



**AMC: Kohleumschlag im Hafen**



**cmt: Zechenanlage**



**ASN: italienisches Streckensegment mit ländlicher Kirche**



**Nm-Betriebsgruppe: historischer Rollwagentransport eines Normalspur-Tankwagens bei einem Werksanschluss**

dardmäßig eine Tiefe von 40 cm und ermöglichen sogar ein Unterqueren der Strecke mittels einer Brücke und zwei Wendeltürmen. Dadurch muss nicht die gesamte 60 m lange Fläche ohne Unterbrechung umrundet werden.

### Teilnehmer an der Großanlage

Bei den **Amici Scala N (Associazione Nazionale ASN)** aus Italien steht der detaillierte Nachbau des Bahnhofs „Pavia“ im Mittelpunkt. Die Strecke entspricht der einer italienischen Hauptlinie der Epoche IV. Da selbstverständlich im Linksverkehr gefahren wird, gibt es am Anschlusspunkt zur deutschen Hauptstrecke des N-Club International ein Modul mit eingebautem Seitenwechsel.

Der **Authentic Modellbau Club (AMC)** aus Wien zeigt ein Modell des Bahnhofs „Klaus an der Pyhrnbahn“ sowie eine Hafenanlage. Die dabei eingesetzten Streckenmodule sind nur 30 cm tief und sehr flexibel einsetzbar. Landestypische Voralpenmotive sind fein detailliert durchgestaltet.

Das **Christliche Modellbahn Team (cmt)** aus dem Raum Dortmund verwendet Strecken-Module, die mit 60 cm doppelt so tief sind wie vorangehend, viele „Drücker-Aktionen“ für das Publikum und viel geschäftiges Treiben zeigen – ob am dort lange Zeit typischen Förderturm oder an einer Maoam-Fabrik, die nicht nur Kinderherzen höherschlagen lässt.

Eine der weitesten Anfahrten hat der **Club N de España (CNE)**, dessen Landschaften mich immer wieder faszinieren, da sie sich doch sehr von unseren meist grünen Wiesen und Feldern unterscheiden (obwohl während der Sommermonate der Rasen in meinem Garten in den letzten Jahren inzwischen ebenfalls immer so aussieht).

Die zitierten grünen Landschaften und die klassischen Fachwerkhäuser zeigen die **Eisenbahnfreunde Enztal e. V. (EBF Enztal)** mit ihrer als Rundkurs angelegten Anlage, die einen verbindenden Abzweig zur Hauptstrecke erhalten hat.

Die **East Surrey N-Gauge Group (ESNG)** zeigt interessante Motive aus dem Süden Englands und wird dieses Mal im deutschen Rechtsverkehr unterwegs sein.

Etwas ganz anderes bringt **Francesco Carlucci von der Les N'istes Français à l'International (NFI)**. Bedingt durch die Raumenge in seiner Pariser Wohnung hat er seine kleine alleinstehende Anlage (1,3 x 0,65 m) mit mehreren verbundenen Ebenen so gestaltet, dass eine fiktive Gebirgsbahn entstanden ist, die digital gesteuert werden kann. Mittels einer Tunneldurchfahrt (mit NCI-Normanschluss) kann er am Verkehr der Hauptstrecke teilnehmen.

Eine Klasse für sich sind sicherlich die Segmente von **Lorenz Kästner (Lemiso Werke)**, der es schafft, das Flair der Epoche II stimmig und in höchstem Detaillierungsgrad darzustellen.

Durch den Bahnhof „Gronda Cruschada“ ist die **Gruppe der Nm-Bahner** mit dem Hauptstrang der Anlage verbunden. Ihre Mitglieder kommen



**NFI: private kompakte Mehrebenen-Anlage mit NCI-Anschlussoption**



**Lemiso: Zeppelinhalle mit animiertem Luftschiff. Darunter befindet sich der Schattenbahnhof der Hauptstrecke**

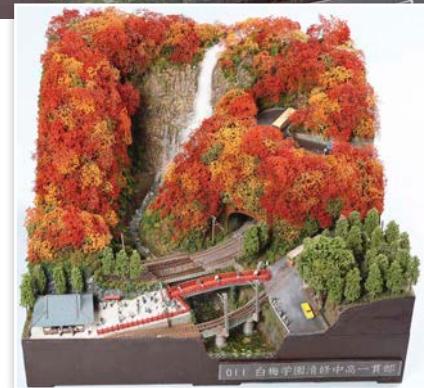


**EBF Enztal: autonome Anlage mit Anschluss an das internationale Messeanlage-Arrangement**

Fotos: Florian Körner (NFI)



**Inzwischen zu einer Tradition geworden ist die Teilnahme eines neuen japanischen Moduls inklusive Delegation, das als Sieger aus einem aktuellen Schulwettbewerb hervorgeht und sich durch seine sehr landestypische markante Szenen- und Geländegestaltungen abhebt**



aus der Schweiz, Belgien, Großbritannien und Deutschland. Hier wird Betrieb auf 6,5mm Spurweite in gebirgiger Landschaft gemacht. Die feinen Maschinchen haben gut 15 Meter Streckenlänge zu bewältigen.

Ein kleines aber äußerst beeindruckendes „Highlight“ wird auch wieder ein Modul aus Japan sein, das eine **Schülergruppe aus Tokio** geschaffen hat. Das Ergebnis der Studienarbeit, aus der das kleine Kunstwerk hervorgegangen ist, präsentieren die Schüler zweimal täglich den Zuschauern. Ermöglicht wird dies durch einen Wettbewerb, den die Firma Kato seit einigen Jahren ausschreibt und veranstaltet, bei dem den Gewinnern die Möglichkeit zur Präsentation im Ausland geboten wird – dieses Jahr in Stuttgart!

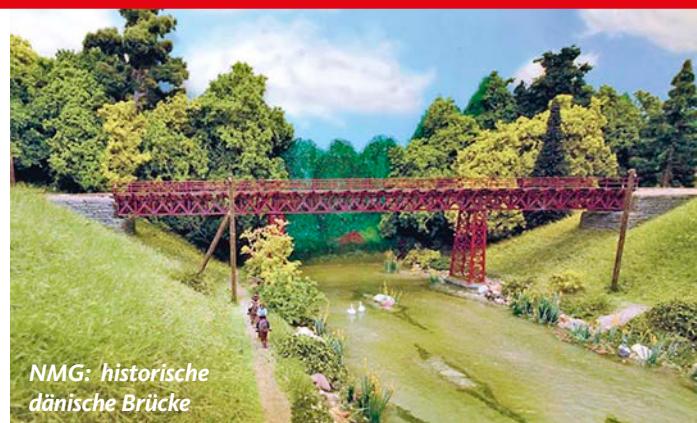
### Einzelanlagen

Nicht weniger lang ist die Liste der eigenständigen Anlagen. Beginnen wir mit dem Betrieb nach US-Vorbild auf dreigleisiger Hauptstrecke. Das Team von **GermaNTRAK NTRAK German Division e. V.** führt auf ihren 60 cm tiefen Modulen vorbildgerechten Verkehr vor. Personenzüge und vor allem Güterzüge mit ungewohnt hoher Beladung und Länge – bis zu 5 Lokomotiven und 70 Waggons pro Zug – sind hier in den Weiten der amerikanischen Landschaften unterwegs. Und dann kommt der Abzweig! Hier führt die Strecke auf eine Anlage aus **T-Trak-Modulen**. Diese vom Grundaufbau einfacheren und kleineren Module eignen sich hervorragend, um schnell wechselnde Layouts aufzubauen, und erfreuen sich vor allem in den USA und Japan großer Beliebtheit.



**KüsteNbahner: Das Thema sind Bahnanlagen in maritimem Umfeld wie diese kleine Eisenbahnfähre mit so manchem originellem Detail zum genaueren Hinschauen**





Doch auch hierzulande gibt es mittlerweile zu Recht unzählige Fans.

Die **KüsteNbahner** haben sich zum Ziel gesetzt, die Nordseeküste nach Stuttgart zu bringen – und schaffen das auch regelmäßig. Ebenso regelmäßig ergänzen sie dabei ihre beeindruckende Anlage mit neuen Ideen. Sind wir gespannt, mit was sie uns dieses Jahr überraschen?

Die Kollegen aus Mannheim vom **N-Bahn Club Rhein-Neckar e.V.(NBC)** planen ihre komplett neu gebaute Straßenbahn-Anlage dem Publikum zu präsentieren – zehn Meter Tram-Bahn warten hier auf die Besucher!

Dieses Jahr werden die **Dänen der N-Modulgruppen (NMG)** an ihrer typisch nordisch gestalteten Modulanlage durch einen Abschnitt mit Kohlewagen-Entladung in einem Kraftwerk und einem Containerterminal von der britischen **Northumberland Area Group of the N-Gauge Society** unterstützt. Containerbetrieb ist ja eine der internationalsten Methoden des Warenumschlags – sollte also passen. Die Briten haben bei der letzjährigen Show an dem Betrieb aus Lokführersicht, den die Dänen mit Handreglern auf DCC-Basis umsetzen, so sehr Gefallen gefunden, dass sie spontan dort eingestiegen sind.

Schweizer Bergwelten mit vielfältigen, liebenvoll gestalteten Motiven entlang der Strecke gibt es bei **spur-N-schweiz (sNs)** zu entdecken. Typisch sind neben der ganz eindeutig zuzuordnenden Gestaltung auch die meist gewundene Streckenführung und der Betrieb mit eigenentwickelter analoger Blocksteuerung.

Aus dem Vereinigten Königreich und doch Deutsch? **Pauline McKenna** – sonst eher für britische Industrieanlagen bekannt – wird ihre Sicht einer deutschen Landschaft zeigen: „Mühlenfelder“, eine ruhig gestaltete Landschaft aus dem Norden Deutschlands. Das Betriebskonzept entspricht dabei dem in Großbritannien beliebten Prinzip: Schaukastenanlage mit dahinter liegendem Fiddle Yard.

Ganz ohne Bahn kommen **Andreas & Judith Timmer** aus. Sie präsentieren Straßenverkehr mit dem Faller Car-System mit vielen Hinguckern entlang der Fahrbahn. Gleches gilt auch für **Oliver Kessler (KK Produkcja-Z-Car)**. Er zeigt aber

auch, wie diese Fahrzeuge komplett selbst gebaut werden können.

Wegen der tollen Publikumsresonanz (und weil es viel Spaß gemacht hat) wird **Thierry Follebouck** wieder ein kleines Arrangement aus **Mini Dioramen** (siehe <https://www.kato-dioramakit.com/>) zusammenstellen. Die Grundkörper dieser Miniatur-Module ähneln einer Käseschachtel und sind so groß, dass ein kurzes gerades oder gebogenes Kato-Bettungsgeleis darauf passt. Dieses ragt an den Enden leicht über, sodass sich die kleinen Kunstwerke auf einer Tischplatte einfach

zu einer ganzen Anlage (dem „Kato mini diorama circus“) zusammenstecken lassen.

Unsere Mitaussteller können auch in diesem Jahr ihre neuen Kreationen hier vorstellen und vielleicht einen der drei von Kato ausgelobten Preise für die drei schönsten, ideenreichsten neuen Teile ergattern.

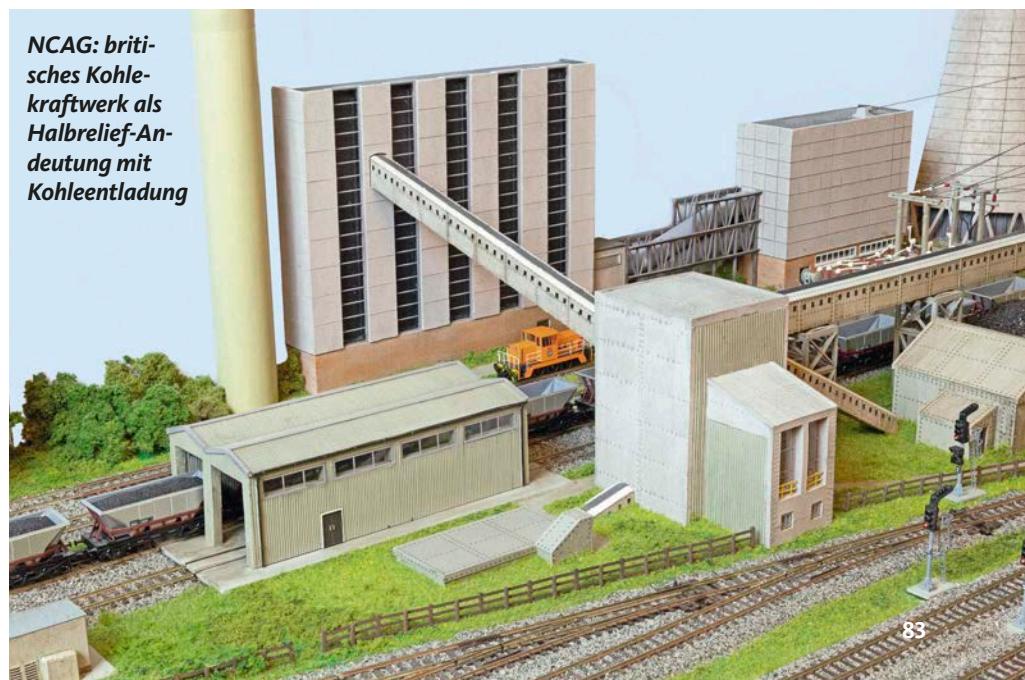
### Besucher können aktiv werden

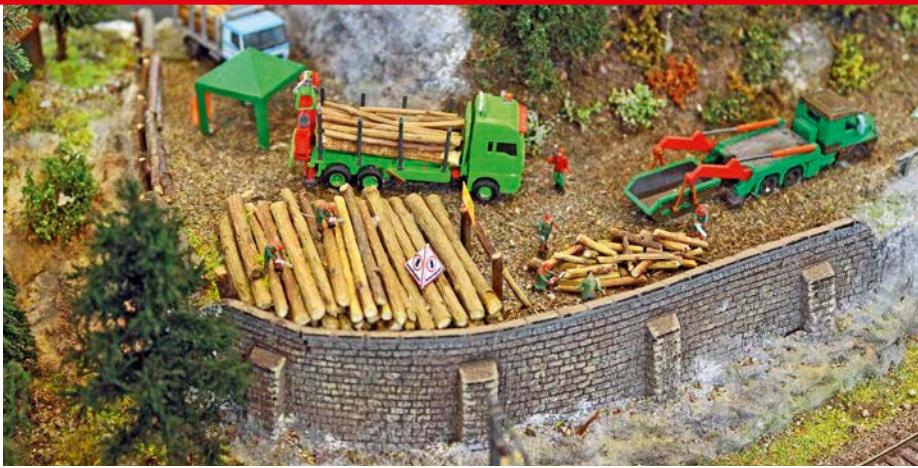
Aktiv werden können und sollen auch unsere Besucher zum einen bei der Teilnahme an unserem Modulwettbewerb, bei dem viele der neu aus-



**NBC: städtischer Straßenbahnverkehr auf zehn Metern Strecke**

**NCAG: britisches Kohlekraftwerk als Halbrelief-Andeutung mit Kohleentladung**





gestellten Szenen (mit Nummer kenntlich gemacht) per Stimmzettel bewertet werden können. Für die Erbauer ist das immer ein besonderer Moment, wenn gerade ihr Modul zu den besten der Ausstellung prämiert wird. Unter allen Teilnehmern (unabhängig vom Ausgang der Prämierung) wird ein Gewinner ausgelost – 2024 war der Hauptgewinn eine Minitrix-Startpackung. Also, Mitmachen bringt nicht nur Spaß beim genauen Betrachten der Module, es lohnt sich auch!

Mitmachen ist aber auch im Workshop-Bereich angesagt: Dort werden primär Kindern die Grundkenntnisse zum Modellbau in N gezeigt: Haus, Wiese, Baum sind die Projekte, die auf einer kleinen Holzplatte hier entstehen. Auch selbst am Trafo drehen kann man an unseren Spielanlagen. Sie basieren auf Fertiggeländen

und stehen für den einfachen, schnellen Einstieg in unser Hobby und für viel Spaß.

Wie einfach die Handhabung mobiler Handregler im Digitalbetrieb ist, kann an der Anlage von Derek & Julia Boswell selbst ausprobiert werden. Die beiden sind in England eher für ihre H0m-Anlage „The Andeer Line“ nach Bernina-Vorbild bekannt, auf der sie 2022 den RhB-Weltrekord mit 100 Wagen nachempfanden. Sie ist am Peco-Stammsitz (Pecorama, Seaton, UK) gelegentlich zu besichtigen, wo die beiden auch arbeiten.

Gleich hinter dem großen Messetresen des N-Club International gibt es in der Vitrinenschau dieses Jahr wieder tolle Winzigkeiten zu entdecken – und vielleicht passt ja der diesjährige Messseggen noch in Ihre Sammlung.

## Idealer Partner: die Stuttgarter „Spiele Messe“

Was ist noch ungewöhnlich an dieser Convention? Sicher der Messerahmen! Die privat organisierte Convention ist Bestandteil der großen „Spiele-Messe“ beim sogenannten „Stuttgarter Messeherbst“, einer Verbrauchermesse, die sich allgemein an ein breites Publikum richtet mit

## **sNs Schweiz: Holzfällarbeiten oberhalb der Bahnstrecke**

dem Motto: „Für jeden ist irgendwas Interessantes dabei!“ Hier bietet es sich an, die ganze Familie mitzubringen. Auch Nicht-Modellbahner werden hier Interessantes entdecken. Und anders herum: Ich selbst schaue mir regelmäßig die tollen Bastelprodukte bei der „Kreativ-Messe“, die neuesten Brettspiele und die „Lego-Welt“ an.

Vielelleicht fände der eine oder andere Nur-Modellbahner eine Unterbringung der Convention auf einer der großen Publikums-Modellbaumesse besser? – Mag sein, aber dort stehen eben nicht 2.100 Quadratmeter zur freien Verfügung, und es wäre doch schade, wenn die vielen N-Anlagen nicht an einem Ort zusammenfänden!

## Auch Handel präsent

Dank gebührt daher ganz speziell auch den Herstellern und Händlern, die diesen Termin zusätzlich zu den anderen Konsumenten-Fachmessen wahrnehmen, um den N-Bahnern Rede und Antwort zu stehen und uns mit dem einen oder anderen Angebot zu überraschen. In alphabetischer Reihenfolge werden dabei sein:

Arnold (Hornby), Fleischmann (Modellleisenbahn GmbH), Fine Scale München, Kato, Kuswa Modellbau, LK-Train, Minitrix (Märklin), Modellbahn Union, Nordmodell, Pi.R.A.T.A. Models, Spur-N-Teile.de und Udo Lork Spur N-Bahnen.

Kommen Sie vorbei, starten Sie Ihren Rundgang an unserem NCI-Messetresen, sprechen Sie uns an, machen Sie mit – haben auch Sie Spaß an der Spur N! *Stefan Wörner/NCI*

Stefan Wörner/NCI





# Mit N immer auf der richtigen Spur



- ✓ **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

\* nur im Inland

**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

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



## Vorschau

Das N-Bahn Magazin 1/26 erscheint am 12. Dezember 2025

Unter anderem sind folgende Themen geplant:

Grafik: H. Radulescu



- Bunte Züge durch Europa: Zugbildungen mit EuroCity

Foto: W. Göschel



- Bummelzüge im Advent: kompakte Winteranlage für zwei Garnituren

- Betriebsgerecht: Pflasterung bei Modellverkehr von Autos und Tram

Änderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten

## Leserbriefe

### Modellbahninspirationen: Traumwelten in kunstvoller Atmosphäre

Ich habe oft darüber nachgedacht: Was bringt „normale“ erwachsene Menschen dazu, Modellbahnen zu bauen? Wenn man es auf ein Wort reduzieren muss, sollte man vielleicht das Wort Wunschdenken wählen.

Es ist entweder der Wunsch, zurückliegende Zeiten in Miniatur wiederzugeben, oder es sind Traumgedanken im Kleinformat. Bei Leuten, die Modellflugzeuge oder edle alte Segelschiffe in Miniatur erstellen, ist es ähnlich. Mit wenigen Ausnahmen ist es Männersache.

Oft ist es rückblickend, wo die Vergangenheit dargestellt wird. Meist sind es Erinnerungen. Erinnerungen an die Zeit der Dampflokomotiven, oder an einen nicht mehr existierenden Bahnhof. Zum Teil sind es wohl Jugenderinnerungen. Selten werden Szenen der Gegenwart im Kleinformat wiedergegeben. Ich erinnere nicht, letztlich eine reine Epoche VI Anlage im NBM gesehen zu haben.

Oder es geht in die Richtung Träume, Urlaubsträume in erster Linie. Bei solchen Wunschzielen kann man seine Fantasie voll entfalten. Oft ist es Italien. Sonne, Wärme, in Pastellfarben wiedergegeben, Mittelmeerküste, eine Palme hier und da. Dort regnet es nie. Grenzenlose Fantasie bei den Ortsnamen scheint ein besonderer Anreiz zu sein.

Manche träumen entfernter. So sehen wir von Zeit zu Zeit Anlagen im NBM, wo Amerikas Wilder Westen in Miniatur interpretiert

ist, oder Neuengland im späten 19. Jahrhundert. Vielleicht ist es die Verwirklichung einer ersehnten Traumreise im Kleinformat. Was auch immer, es ist ein guter Anlass, neue und vollkommen andere Landschaftsszenen zu erstellen, also eine schöne Herausforderung.

Ich glaube, keiner baut eine Anlage, die wieder gibt, was heute vor der Tür existiert. Es sind entweder die Vergangenheit oder ferne Wunschgegenden, ob Berge, das Meer, oder Sonnenziele. Kaum ist etwas fertig, wird schon das nächste Projekt geplant. Es soll besser werden, vielleicht sogar einzigartig.

Gemeinsam bei allen ist der Wunsch, eine entsprechende Atmosphäre zu schaffen. Das gilt besonders bei den Dioramen. In der Einleitung zu Wolfgang Besenharts Beitrag (2/25) wird eine „stimmige Atmosphäre“ angekündigt. Einen Beitrag weiter bei Horia Radulescu ist es eine „wahrzunehmende Atmosphäre“. Oft lebt die Atmosphäre in Augennähe wie bei den Dioramen. Könnte man möglicherweise von Kunstwerken sprechen? In einem Fall sehen wir ein Diorama im Gemälderahmen.

Bei manchen Anlagen bildet das Gesamtbild die Atmosphäre. Ich und meine Anlage befinden sich in letzterer Kategorie: Glaubwürdige Trassen, schweifende Kurven, eingebettet in einer einigermaßen glaubwürdigen Landschaft. Aber bitte nicht ganz genau hinschauen. Es ist wie bei den impressionistischen Malern. Mit der Nase dicht am Gemälde sieht man wenig. Einige Schritte zurück, und die Atmosphäre blüht auf. *Eberhard Jaeckh*

## IMPRESSUM

Nummer 197 | 6/2025 | November/Dezember | 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 Magazin Brands:** Markus Pilzweger

**Produktionsleitung Magazine:** Grit Häußler

**Herstellung/Chef vom Dienst:** Sabine Springer

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

**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler

**Gesamtanzeigeneitung Media:** Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

**Anzeigenleitung:** Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@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. Eingetragene 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 Erfassung der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (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). Zuwidderhandlungen 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](mailto:service@verlagshaus24.com)

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

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

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

Die Abgebühren 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](http://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](mailto:redaktion@nbahnmagazin.de)

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

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

## ANZEIGEN

■ [anzeigen@verlagshaus.de](mailto:anzeigen@verlagshaus.de)

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024





## Glacier Express inklusive Excellence-Class-Wagen



### Glacier Express

Art.Nr. 10-2026 ⚡ M R150

3-tlg. Basis-Set

Art.Nr. 10-2027 ⚡ R150

4-tlg. Ergänzungs-Set

3-tlg. Basis-Set

4-tlg. Ergänzungs-Set

©Rhätische Bahn

### Starter-Set



Art.Nr. 10-025 ⚡ M R150

Startpackung

### Starter-Set für den Spur-N-Einstieg

©Rhätische Bahn



Art.Nr. 3101-7 ⚡ M R150

Rhätische Bahn  
Ge4/4-III 643

Finden Sie Ihre perfekte  
Ergänzung zur Excellence  
Class mit der Ge4/4-III 643

### Bahnanlagen & Gebäude – perfekt inszeniert



Art.Nr. 23-245A  
Glacier Express –  
Schweizer Bahnhof



Art.Nr. 23-129  
Glacier Express  
Bahnsteig-Set



Art.Nr. 23-065  
Stahlmast mit H-Profil,  
einspurig (20 Stück)

### Symbole

- ⚡ Stirnbeleuchtung
- 💡 Rücklicht
- ⚡ Motor
- 📐 Kleinster befahrbarer Radius

- |                    |    |
|--------------------|----|
| Option             | OP |
| 💡 Innenbeleuchtung |    |
| ⚡ DCC-freundlich   |    |

### Kontaktieren Sie unsere europäischen Partner!



**LEMKE**  
setzt : Maßstäbe



**MF TRAIN®**  
Modelismo Ferroviario



Jetzt scannen und mehr auf  
unserer Website entdecken!

### KATO Europe A/S

Rebslagervej 6,  
5471 Søndersø,  
Denmark

**KATO**  
PRECISION RAILROAD MODELS



Ihr Spezialist für die Spur N



menzels-lokschuppen.de

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

**Kato Neukonstruktion 2026 - SNCF TGV Sud-Est Triebzüge für die Epoche 4**

10-2134 Triebzug 10-tlg. - Zug 05 Rouen  
10-2083 Triebzug 5-tlg. - Zug 84 Dieppe  
10-2084 Ergänzung 5-tlg. - Zug 84 Dieppe  
**Preis nach Erscheinen**

**Modelleigenschaften:**

- Lichtwechsel weiß/rot, Beleuchtung abschaltbar bei Doppeltraktion
- Digitale Schnittstelle NEM 651
- Betriebszustand Mitte 1980er Jahre mit luftgefedernten Drehgestellen an den Zwischenwagen
- neue Stromabnehmer
- Garnituren mit entsprechender Beschriftung
- Doppeltraktionsfähig



**Unsere neuen Fleischmann Angebote**

7760006 DBAG ICE-T BR 411 3-tlg. Epoche 6	<b>238,95 €</b>
7770006 DCC Sound Ausführung	<b>324,95 €</b>



7760007 DBAG ICE-T 1. Zwischenwagen-Set 2-tlg. Epoche 6	<b>66,95 €</b>
7760008 DBAG ICE-T 2. Zwischenwagen-Set 2-tlg. Epoche 6	<b>66,95 €</b>
7570006 DB E-Lok BR 103 232-5 Epoche 4 - DCC Sound	<b>219,99 €</b>
7570015 DR E-Lok BR 243 354-8 Epoche 4 - DCC Sound	<b>199,99 €</b>
734126 SBB E-Lok Re 6/6 11662 Epoche 5/6	<b>169,95 €</b>
734196 DCC Sound Ausführung	<b>229,95 €</b>



7560023 DBAG E-Lok BR 151 077-5 Epoche 5	<b>149,95 €</b>
6260020 DR Eilzugwagen 2.Kl. Epoche 4	<b>27,99 €</b>
6260021 DR Eilzugwagen 2.Kl. Epoche 4	<b>27,99 €</b>
6260022 DR Eilzug-Gepäckwagen Epoche 4	<b>27,99 €</b>
6260038 DB Schürzen-Speisewagen Epoche 4	<b>26,95 €</b>
6660002 FS Flachwagen Rmms Epoche 5	<b>27,99 €</b>



**Aktuelle Piko Neuheiten Auslieferung**

40468 NS E-Lok Rh 1200 Epoche 3	254,60 €
40486 Railion Logistics NL Diesellok 6400 Epoche 6	179,10 €
40591 Alpha Trains E-Lok BR 185 Epoche 6	163,10 €
40592 DCC Sound Ausführung	278,20 €
94210 SNCF Lok BB 25500 Epoche 4	273,60 €



94084 SNCF Corail Personenwagen 1.Kl. Epoche 4	61,19 €
94085 SNCF Corail Personenwagen 2.Kl. Epoche 4	61,19 €
94086 SNCF Corail Personenwagen 1.Kl. Epoche 4	61,19 €
94087 SNCF Corail Personenwagen 2.Kl. Epoche 4	61,19 €
94088 SNCF Corail Packwagen Epoche 4	61,19 €



40763 DB Umbauwagen-Set AB3yg + B3yg Epoche 4	110,70 €
40764 DB Umbauwagen-Set B3yg & B3yg Epoche 4	110,70 €
40765 DB Umbauwagen-Set B3yg & BD3yg Epoche 4	110,70 €



**MW-Modell - SBB Leichtstahlwagen Epoche 3 bis 5 - Lieferbar ab 3.Quartal 2025**

N-CH-220e Einzelwagen für die Epoche 3a 3.Kl. C4ü 6184, „1000. Leichtstahlwagen“	79,00 €
N-CH-220a 3-teiliges Set für die Epoche 3b 1/2. Kl. AB4 3712, 2. Kl. B4 5843, 2. Kl. B4 5956	239,00 €
N-CH-220b 2-teiliges Set für die Epoche 3b 1. Kl. A4 2230, 2. Kl. B4 5802	159,00 €
N-CH-220c 3-teiliges Set für die Epoche 4a 1/2. Kl. AB 50 85 38 - 33012 - 9, 2. Kl. B 50 85 20 - 33036 - 8, 2. Kl. B 50 85 20 - 33023 - 6	239,00 €
N-CH-220d 2-teiliges Set für die Epoche 4a 1. Kl. A 50 85 18 - 33028 - 9, 2. Kl. B 50 85 20 - 33054 - 1	159,00 €
N-CH-220f 3-teiliges Set für die Epoche 4b - „JURAIL-Express“ 2. Kl. B 50 85 20 - 39120 - 4, 2. Kl. B 50 85 20 - 39124 - 6, 2. Kl. B 50 85 20 - 39130 - 3	239,00 €
N-CH-220g Einzelwagen ex 2.Kl. für die Epoche 5 Dienstwagen SERSA Vas 80 85 98 - 08330 - 7	79,00 €



[facebook.com/menzels.lokschuppen](https://facebook.com/menzels.lokschuppen) [instagram.com/menzelslokschuppen](https://instagram.com/menzelslokschuppen)

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