

# N-BAHN TICKER

Was den N-Bahner interessiert

Die Monatszeitschrift mit Informationen und Berichten für alle N-Bahner

2. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 22 / Oktober 1996

Preis: 3,75 DM



Die Überraschung von Fleischmann

*Seite 5*

Die kleinste Bahn auf großer Fahrt - Otto Hübchens Lehranlage

*Seite 3*

Auf jeden Topf einen Deckel - der Säuretopfwagen von Fleischmann

*Seite 9*

Trend nach oben ? - Die Quartalsentwicklung im 3. Quartal 1996

*Seite 18*



**D**as Internet. Kaum ist es in die Jahre gekommen, bricht der große Run auf dieses weltumspannende Datennetz aus. Geboren aus einem für militärische Zwecke angelegten Datenverbund hat es sich in den letzten zwanzig Jahren über die akademische Nutzung zu einem Netz für die breite Öffentlichkeit entwickelt.



Vor vielen Jahrzehnten war ein Telefon in jedem Haushalt undenkbar, vor vielen Jahren stellte noch ein Faxgerät den außergewöhnlichen Luxus dar. Heute sind es in vielen Wohnungen nicht mehr wegzudenkende Kommunikationsgeräte. Und der private Computer, egal, welches System, wird sich zu einem festen Bestandteil unseres Lebens entwickeln.

Auch das Internet mit seinen vielfältigen Möglichkeiten wird in den nächsten Jahren zu einem Standard heranwachsen, der aus unserem Leben nicht mehr zu verdrängen ist. Bald wird das Netsurfen, Chats in Benutzerforen, das Herunterziehen von Daten oder das Posten von Messages zu unserem täglichen Sprachgebrauch gehören.

Als dieses Editorial geschrieben wurde, erreichte die Redaktion die Nachricht, daß der Modellbauproduzent Pola Vergleich angemeldet hat und der Berliner Figurenfabrikant Merten wohl zu Preiser gewandert ist. Plötzlich schwebt also wieder das Damoklesschwert über der Branche und das unmittelbar vor dem Weihnachtsgeschäft.

Woran es diesmal gelegen hat - wir werden es wahrscheinlich nie erfahren. Doch daß man in der Branche in den Chefetagen nicht unbedingt mit dem Basismarkt vertraut war und ist, scheint kein offenes Geheimnis zu sein. Der Markt ändert sich, schnell und unaufhaltsam und besonders die kleinen Händler sind nicht mehr gewillt, für die Modell- und Vertriebspolitik der Hersteller den Kopf hinzuhalten. Und wenn die allgemeine Entwicklung weiter verschlafen wird, werden in den nächsten Jahren weitere Köpfe rollen.

Ihr Guido Kruschke

**Aus dem Inhalt der Ausgabe 22 / Oktober 1996**

- Die kleinste Bahn...**  
Ab 1969 zog Otto Hübchen mit einer Arnold-Schauanlage durch die Lande. Ein Rückblick..... Seite 3
- Auf jeden Topf einen Deckel**  
Frisch auf dem Markt sind die Säuretopfwagen von Fleischmann und wir beschäftigen uns mit dem Vorbild..... Seite 9
- Güter gehören auf die Bahn**  
Im zweiten Teil setzen wir die Serie mit den offenen Wagen fort..... Seite 10
- Epochale Gedanken (2)**  
Im zweiten Teil unserer Reise durch die Epochen kommen wir in die Zeit der Weimarer Republik..... Seite 12



Das Titelbild der heutigen Ausgabe zeigt die 119 001 vor einem Schnellzug (Fleischmann-Kurier 1970) und die neue Baureihe 101 der DB AG

■ **Das erste Etappenziel ist erreicht: der N-BAHN TICKER hat mit dieser Ausgabe eine Auflage von 1.000 Stück erreicht. Und auch im World Wide Web steigen die Benutzerzahlen deutlich an...**

Für Ende September war eine Spezialausgabe des N-BAHN TICKER zum Internet geplant. Doch wir haben uns anders entschieden, weil dieses Thema in den letzten Tagen in vielen Zeitschriften (Focus, Computer Bild, Global Online, ...) ausführlich präsentiert wurde.

Apropos Internet: nachdem wir gerade in den letzten Tagen große Probleme mit den Serviceleistungen unseres Providers hatten, haben wir uns entschlossen, den Vertrag zum 31. Oktober zu kündigen. Gleichzeitig nutzen wir das neue Angebot der Telekom und plazieren unser Angebot von nun an direkt im Rechner dieses Unternehmens. Vorteil: schnellere Ladezeiten und sehr gute Updatemöglichkeiten. Kleiner Nachteil: die WWW-Adresse ist etwas länger geworden (siehe unten).

Einige Leser haben uns geschrieben und gefragt, ob der N-BAHN TICKER in Zukunft auch in Fachgeschäften oder im Zeitschriftenhandel erhältlich sein wird. Unsere Antwort: der N-BAHN TICKER kann nur über den Verlag direkt bezogen werden, ein Vertrieb über den Fachhandel o.ä. ist nicht geplant.

Haben Sie es gemerkt? Nun kann sich der N-BAHN TICKER Monatszeitschrift nennen. Stolz sind wir natürlich darauf, daß die Auflage mittlerweile 1.000 Exemplare beträgt - mit steigender Tendenz. Unser Dank deshalb an alle treuen Abonnenten, die eine kompetente und informative Berichterstattung schätzen!

Im letzten N-BAHN TICKER sorgten zwei Zahlen für Verwirrung: auf Seite 2 berichteten wir über 360 Netsurfer und auf Seite 5 war die Besucherzahl mit 524 angegeben. Warum also zwei unterschiedliche Angaben? Dies lag daran, daß die Seite 2 schon weit vor Redaktionsschluß geschrieben wurde und der Web-Counter von Seite 5 kurz vor Schluß eingebunden wurde. Und dieser Web-Counter sorgte auch ständig für lange Ladezeiten. So haben wir ihn nun ausgeblendet. Der letzte Zugriffsstand am 10. September betrug 932 Netsurfer.

Durch einen technischen Fehler in der digitalen Vermittlung der Telekom ist unser ISDN-Anschluß am 23. und 24. August nicht erreichbar gewesen. Wir bitten um Entschuldigung.

<http://home.t-online.de/home/Verlag.GuidoKruschke>

**Köln**  
**14. bis 18. November**

Mitte November ist es endlich wieder soweit. Modellbahner aus allen Ländern treffen sich in den Kölner Messehallen zur internationalen Ausstellung für Modelleisenbahnen und Zubehör. Diese Traditionsveranstaltung, die alle zwei Jahre stattfindet, ist schon beinahe ein Muß für den engagierten Modellbahner. Alle großen Hersteller werden präsent sein und ihre Produkte präsentieren.

**Modelleisenbahn**  
INTERNATIONALE AUSSTELLUNG MODELLEISENBahn UND ZUBEHÖR  
Hobby und Spaß in vollen Zügen  
**KÖLN 14. - 18. NOV. 1996**

**modellbahnschmankerln**

Jetzt geht's los - der Start in die Saison...

Und nichts ist schöner, als wenn die Lokomotiven sauber ihre Runden drehen. Alles kein Problem für uns, denn wir bringen Ihre Modelle wieder auf Vordermann - mit einer Ultraschallreinigung und einer kompletten Abschmierung. Nach dieser Kur laufen Ihre wertvollen Stücke wieder wie frisch ab Werk.

**Unser Aktionspreis für Reinigen, Abschmieren und anschließende Rücksendung an Sie** **25,- DM**

M. Hammerschmid - Pfarrer-Behr-Weg 12 - D-82402 Seeshaupt - Tel: 08801 / 1744



## Die kleinste Bahn auf großer Fahrt

■ In den Jahren 1967 bis 1969 baute der Modellbahner Otto Hübchen eine große Arnold-Schauanlage und tourte mit dieser durch Deutschland. Ulrich Benz hat uns auf diesen großen N-Bahner aufmerksam gemacht und uns dankenswerterweise auch das Material zur Verfügung gestellt.

Seit seiner frühesten Jugend ist die Modelleisenbahn die große Liebe des Otto Hübchen aus Bremen, die er im Laufe der vielen Jahre auch zu seinem Beruf machen konnte. Als er im Jahre 1967 mit Unterstützung der Firma Arnold begann, eine große Schauanlage im Maßstab 1:160 zu bauen, entstanden vorher schon 60 Anlagen aller Größenordnungen.

In den Jahren 1953 bis 1954 baute er in einem großen Schauwagen eine Märklin-Anlage mit den Maßen 760x172 cm, mit der Otto Hübchen fortan mit großem Erfolg durch Deutschland tourte. 1961 wurde komplett auf Fleischmann umgerüstet. In diesem Zusammenhang wurden Verbesserungen im Gesamtbild vorgenommen und die Anlage neu verdrahtet. 1964 kam ein komplettes Gleisbildstellpult hinzu.

Von 1967 bis 1969 wurde die gesamte Anlage auf Arnold-rapido umgebaut. Dieser Umbau hatte sich voll ausgezahlt, denn die nun gebotenen Möglichkeiten eines noch realistischeren Fahrbetriebs, der als Lehrschau angelegt war, zogen die interessierten Besucher in Scharen an.

Von den technischen Daten konnte die Anlage durchaus beeindruckend sein. Zur Stromversorgung standen 22 Transformatoren zur Verfügung, die mit 4 weiteren Trafos die gesamte Anlage und die Funktionsmodelle über insgesamt 11 km Kabel (I) versorgten. Der Ablaufsteuerung über das Gleisbildstellpult standen 273 Drucktastenschalter, 67 Kippschalter und 267 Relais zur Verfügung. Gesteuert wurden unter anderem 52 Weichen, 8 Doppelkreuzweichen, über 500 Lampen und 63 Lichtsignale. Zu den Funktionsmodellen zählten zum Beispiel ein Sägewerk mit laufendem Gatter, ein Fernsehturm mit drehbarem Café und Blinklicht, ein O-Bus und eine Seilbahn. Der Betriebsablauf vollzog sich auf fast 120 m Gleisanlagen, von denen 64 m mit Oberleitung versehen waren.

Bevor Otto Hübchen mit dem Bau dieser Anlage begann, wurde zunächst der Gleisplan entworfen. Dabei stand die Überlegung im Vordergrund, einen möglichst realistischen Betrieb ablaufen zu lassen, der sich natürlich an der großen Bahn orientierte. So entstand eine lange zweigleisige Hauptstrecke mit den zwei großen Bahnhöfen Neu-

stadt und Seeblick. Für den Betriebsablauf zuständig war ein großes Betriebswerk mit einer Drehscheibe, einem Ringlokschuppen und den not-

wendigen Behandlungsanlagen für Dampf- und Diesellokomotiven.

Gebaut wurde die Anlage in offener Rahmenbauweise auf einer stabilen Grundplatte, die den Belastungen des harten Ausstellungsbetriebes standhalten mußte. Beim Gleisbau wurde auf die Schaumstoffbettungen der Firma Mössmer zurückgegriffen. Die Hauptstrecke wurde mit einer funktionfähigen Oberleitung elektrifiziert.

Bei der Vorführung wurde ein 24-Stunden Betrieb beim großen Vorbild simuliert. Gesteuert wurde die Anlage über ein Stellpult, welches auch die Geräuschkulisse überwachte. Dem Besucher wurde ein interessanter und lehrreicher Betrieb geboten.

Zunächst stellte die Firma Arnold das für den Gleisbau notwendige Material zur Verfügung und widmete dem Erbauer sogar mehrere Seiten in dem hauseigenen Gleisanlagenbuch Band 2. Doch Jahre später kam es zum Zerwürfnis, in dessen Verlauf Arnold aus unverständlichen Gründen das Material zurückforderte.

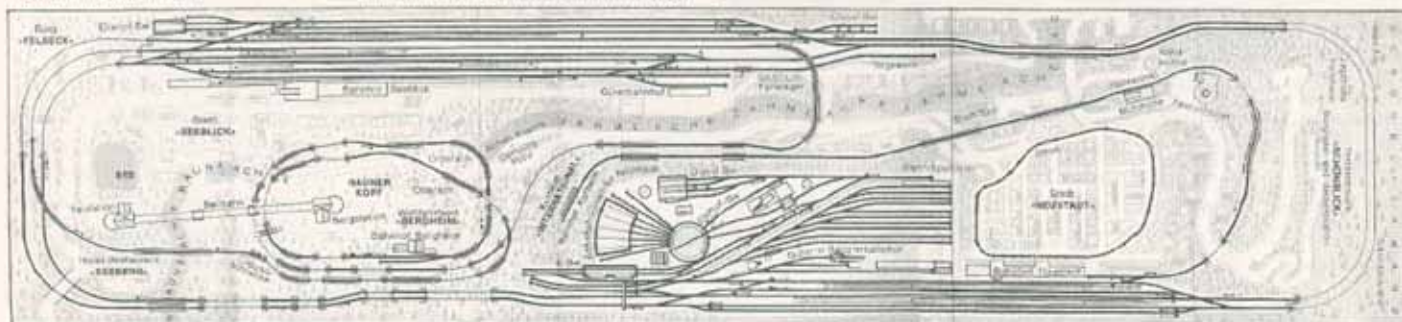
Eine Fortsetzung ist nach Abschluß der Recherche geplant



Die Bauphase der Schauanlage - das Bahnbetriebswerk...



Einfahrt einer E 03 mit einem TEE in den Bahnhof Seeblick



Der gesamte Gleisplan dieser bemerkenswerten Anlage



Freudenreichs neuer Reisezugwagen - Bauart Spanten - der ÖBB

## Neues von Freudenreich

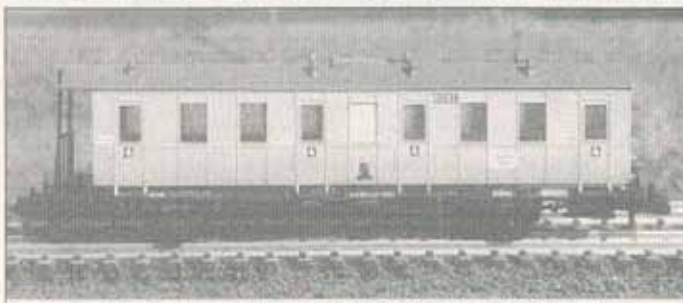
■ Harald Freudenreich, der bekannte Kleinserienhersteller aus Parkentin, kommt in Kürze wieder mit einem neuen Modell. Exklusiv für den N-BAHN TICKER lüftet er schon vorab das Geheimnis...

In diesem Jahr feiert unser Nachbarland Österreich das 1000-jährige Jubiläum. Aus diesem Grund entschloß sich Harald Freudenreich, einen zweiachsigen Reisezugwagen der Bauart Spanten in das Programm aufzunehmen.

Das Kleinserienmodell, welches nur als Fertigmodell erhältlich sein wird, basiert auf einem Großserienfahrzeug der Firma Fleischmann. Vorgesehen ist die grüne Ausführung der Epoche III, sowie in gelb als Schwerlast-Transportwagen „Intercont Wien“. Ein Vertrieb über den Fachhandel ist zur

Zeit nicht geplant - erhältlich ist das Modell beim Spezialisten Hammerschmid aus Seeshaupt (siehe Seite 2).

Für das vierte Quartal 1996 ist die Wagengarnitur der sächsischen Länderbahn angekündigt, welches aus einem CtrSa16 und einem DtrSa16 bestehen wird. Die Vorserienexemplare (siehe unten) machen bereits einen sehr guten Eindruck. Die Modelle sollten eigentlich auf keiner Epoche I Anlage fehlen. Übrigens ist die Firmengeschichte von Harald Freudenreich Gegenstand des nächsten N-BAHN TICKER.



Die Sachsen in Epoche I als zweiteilige Garnitur CtrSa16 (o. Abb.) und DtrSa16 (unten)

## Verkauf ist glatter Unsinn

■ Auch nach dem klaren Nein von Rivarossi in Bezug auf eine Übernahme des Nürnberger Unternehmens Trix Schuco GmbH & Co. halten sich hartnäckig die Gerüchte über einen Verkauf. Was ist nun wirklich Faktum?

Am 17. September hatte der N-BAHN TICKER die Gelegenheit, mit Herrn Westphal persönlich über die derzeitige Situation und über die Spekulationen über einen Verkauf des Modellbahnteils zu sprechen. Der Geschäftsführer des Nürnberger Unternehmens bezeichnete alle Verkaufsgerüchte als glatten Unsinn, räumte aber ein, daß es schon seit längerem Gespräche über eine Partnerschaft mit einem anderen Unternehmen aus der Branche gebe.

Zur Zeit wird bei Trix unverändert weiter produziert, um den gesteckten

Zeitplan einzuhalten. Für die geplanten Sonderserien zu Weihnachten (wir berichteten...) wird es in den nächsten Wochen einen speziellen Sonderprospekt geben. Der bislang kritische Bereich der Endkontrolle konnte nach den Worten von Herrn Westphal in den letzten Monaten deutlich verbessert werden.

In dieser Stelle bittet Herr Westphal alle Modellbahner und die Fachhändler auch weiterhin und verstärkt um Vertrauen in die Marke Trix, die auch weiterhin Bestand haben wird.

## Meldungen im Oktober

■ Nach der „Sommerpause“ kommt wieder Bewegung in den Markt. Für den N-Bahner von Bedeutung ist die Information, daß nun Zug um Zug die diesjährigen Kataloge in den Handel kommen.



### Der neue Arnold Katalog ist da

■ Seit Mitte September ist nun im Fachhandel der neue Arnold-Hauptkatalog erhältlich. Auf 140 Seiten findet der N-Bahner alles für sein Hobby. Insgesamt hinterläßt der erste Katalog nach der Übernahme durch Rivarossi einen guten Eindruck - trägt er doch überwiegend die bekannte „Arnold-Handschrift“. Bezug des Kataloges nur über den Fachhandel. **mb**

### Planungen für Arnold Schweiz

■ Nach Auskunft von Arnold wird es für die Schweiz neben der bereits angekündigten Re 4/4<sup>1</sup> Nr. 111 „Solothurn“ der EBT im Colani-Design (2401) eine weitere Variante geben - die Re 4/4<sup>1</sup> Nr. 112 „Bern“ der EBT, ebenfalls im Colani-Design (2400). Beide Modelle werden haben eine Auflage von 250 Stück und sollen im Oktober zur Auslieferung kommen. Als dritte Re 4/4<sup>1</sup> wird es das angekündigte Modell „75 Jahre SEV“ (2404) mit einer Auflage von 400 Stück geben. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel. 08158/993124, Fax: 08158/993125. **kd**

### Neuer Katalog von Fleischmann

■ Auch Fleischmann hat in diesen Tagen den neuen Hauptkatalog 1996/97 für piccolo in den Fachhandel gebracht. In der Aufmachung gleicht dieser Katalog den früheren Ausgaben. Info und Bezug: Fachhandel. **gk**

### Modellbauerhersteller Pola im Vergleich

■ Der Zubehörhersteller Pola aus Rothausen hat Vergleich angemeldet. Bis Redaktionsschluß war noch nicht

klar, ob eine Lösung für das angeschlagene Unternehmen in Sicht ist oder ob der Anschlußkonkurs droht. Zwei bekannte Firmen sind interessiert. **mb**

### Köfferli von Fulgurex inzwischen umgetauscht

■ Nach dem schlechten Start der lange angekündigten Köfferli-Lok (Ce 6/8' der SBB) von Fulgurex wurde die verbesserte Version für Juli angekündigt. Nun konnten die eingesandten Exemplare ausgetauscht werden und dürften inzwischen auch die betroffenen Kunden erreicht haben. **mh**

### Vergebliches Warten auf den Kaiserzug von Raillex

■ Trotz unzähliger Anfragen an Raillex in Stuttgart - bislang keine Antwort auf die Frage, wann die Ergänzungen und die Zuglokomotive für den Kaiserzug kommen. Der Werbung nach soll der Zug ja bereits in seiner ganzen Pracht dastehen. Auch Anfragen bei verschiedenen Fachhändlern blieben ohne Erfolg. Also doch nur leere Versprechungen! **gk**



### N-Bahn Freunde sind in Leipzig mit dabei

■ Im letzten N-BAHN TICKER haben wir berichtet, daß die N-Bahn Freunde München bei der Modell & Hobby in Leipzig (17. bis 20. Oktober 1996) ihre Module zusammen mit der MAK Kaarst präsentieren. Doch wie uns Manfred Baaske als erster Sprecher der NFM mitteilt, werden dort nur die Module der N-Bahn Freunde gezeigt. **kd**

### Neue Werbe Re 460 auf den Gleisen der SBB

■ Drei neue Re 460 Werbelokomotiven stellte die SBB vor kurzem auf die Räder. Als erstes tritt die SBB selbst mit zwei Lokomotiven auf, die komplett in rot daherkommen. Da Minitrix für die Schweiz eine Garnitur mit zwei Re 460 plant (eine davon als Dummy...), können Modellbahner vielleicht bald mit dieser Garnitur rechnen. Bei der ande-

Fortsetzung auf Seite 5



Meldungen im Oktober - Fortsetzung von Seite 4

ren Lokomotive handelt es sich um eine Re 460 mit Werbeaufdruck der Zement- und Betongruppe HCB. **gk**

### Kato stellt weitere Re 460 in Aussicht

■ Als Überraschung soll noch in diesen Tagen die Re 460 der SBB als TCS-Lokomotive (13709-15) mit der Betriebsnummer 460 022-7 in den Fachhandel kommen. Weiterhin ist geplant, ab Herbst die nachfolgenden Betriebsnummernvarianten in den Handel zu bringen: 460 030-0 „Santis“ (13709-5), 460 048-2 „Züri Wyland“ (13709-6), 460 045-8 „Rigi“ (13709-7), 460 088-8 „Limmat“ (13709-8), 460 106-8 „Munot“

(13709-9) und 460 118-3 „Gottardo“. Von der BLS ist die 465 007-3 „Schiltorn Piz Gloria“ (13710-5) geplant. Die Modelle sind auch über den deutschen Fachhandel zu beziehen. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

### Minitrix bei Sonderserien mit neuem Outfit

■ Für die Sonderserie, die Minitrix im Oktober exklusiv für das Postmuseum auflegen wird (siehe N-BAHN TICKER August 1996, Seite 6), wird eigens ein neues Outfit entwickelt. Hier werden erstmals auch kundenspezifische Motive berücksichtigt - im aktuellen Beispiel unter anderem das Signet des Postmuseums. **gk**

## Knüller von Fleischmann

■ Eine Überraschung für alle N-Bahner und Fleischmann-Freunde ist mit Sicherheit die Meldung, daß Fleischmann zur nächsten Spielwarenmesse ein Modell der Baureihe 101 in HO und N präsentieren wird.

Exklusiv für den N-BAHN TICKER hat der Nürnberger Hersteller die Katze aus dem Sack gelassen. Doch warum will nun Fleischmann diese Lokomotive produzieren, die ja Roco schon angekündigt und bald ausliefern wird?

Das neue Modell orientiert sich von der Technik her an der 12X und wird natürlich über eine Schwungmasse verfügen. Eine Artikelnummer steht noch nicht fest, doch die Ziffern 73.. dürften kein Geheimnis sein.

Nach Auskunft von Fleischmann ist das neue Flaggschiff der Baureihe 101 der DB AG ein Muß für jeden Hersteller, wie es vor mehr als zwanzig Jahren die Baureihe 103 war und es heute mit Sicherheit der ICE ist.

Fleischmann hat auf jeden Fall mit dieser Ankündigung bewiesen, daß man gewillt ist, am Ball zu bleiben und daß man auf den Käufermarkt reagieren kann. Freuen wir uns also heute schon auf ein besonderes Modell...



Die Baureihe 101 der DB AG bei der Präsentation in Kassel am 1. Juli 1996

Heiße infos im Internet: <http://home.t-online.de/home/Verlag.GuidoKruschke>

## Neue Exportmodelle von Minitrix

■ Für die nächsten Monate wird es wieder einige exclusive Sondermodelle für das europäische Ausland geben. Manche Modelle wurden bereits voreilig von verschiedenen Fachhändlern angekündigt, aber erst in den letzten Tagen von der Firmenleitung definitiv beschlossen. Weitere Modelle sind noch in Planung.

Gleich für drei europäische Länder wird Minitrix in den nächsten Monaten verschiedene Modelle fertigen.

### Minitrix für die Niederlande

■ Schon im Oktober werden die neuen Wagen für die Niederlande in Produktion gehen. Aufgelegt werden zwei Reisezugwagen der NS als IC-Wagen in dunkelblau mit gelben Ecken (Foto: Märklin HO-Modelle) als 1. Klasse Wagen (13878) und als 2. Klasse Wagen (13879) in Ausführung der Epoche V. Als Epoche IV Modell kommt ein Kühlwagen des bekannten Likörfabrikanten Bols (13893). Der Triebzug der KLM in Epoche IV Ausführung erscheint in einer weiteren Variante in der blau/weißen Farbgebung der KLM mit einer anderen Betriebsnummer (12889).

### Minitrix für die Schweiz

■ Schon kurz nach der Spielwarenmesse wurden vom Generalvertreter

Czuka die diesjährigen Sondermodelle für die Schweiz veröffentlicht, die aber von Trix selbst noch nicht festgelegt wurden. Nun steht fest, daß die blaue Re 460 als Ciba II mit dem neuen Ciba-Werbeaufdruck (12695) kommen wird. Dazu gibt es zwei Schiebewandwagen der SBB als „Volg - frisch und fründlich“ (13878) und als „Tela Papier“ (13879).

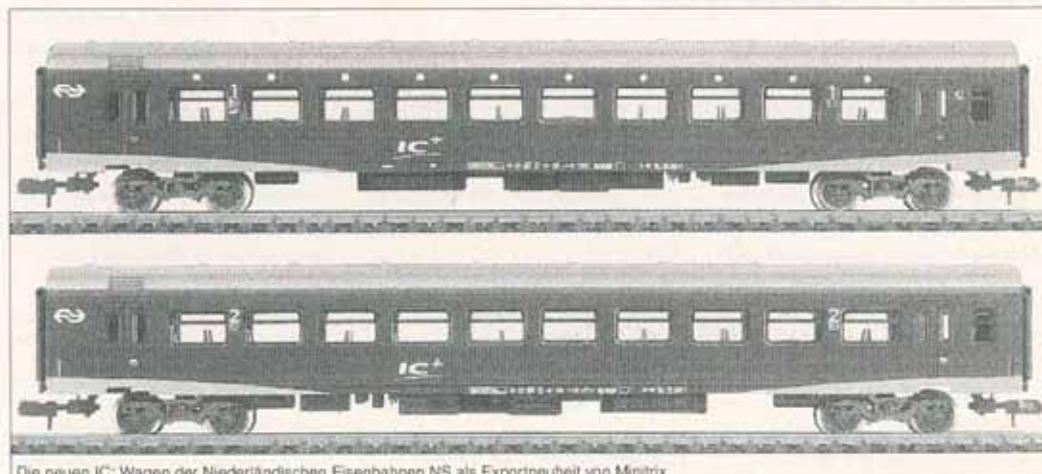
Abgerundet wird das Programm durch einen Schlafwagen „Sleeperette“ der SBB (13779) - alle Wagenmodelle kommen in Epoche IV.

### Minitrix für Österreich

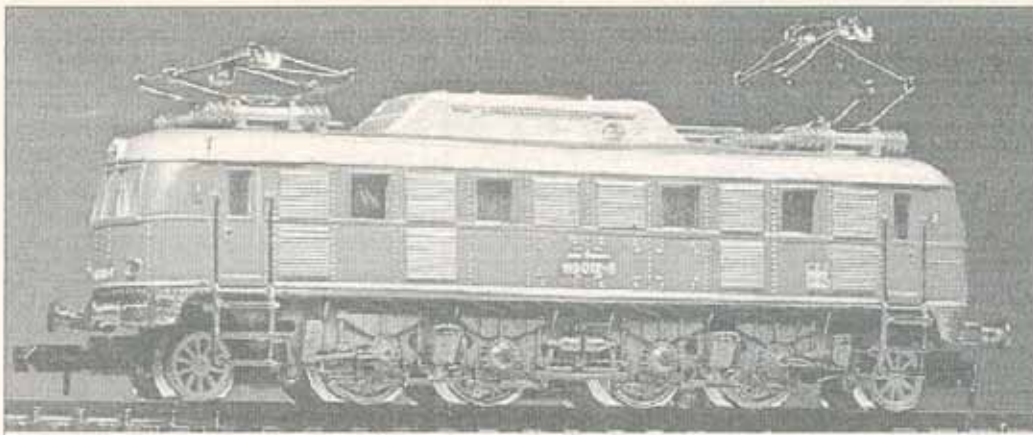
■ Auch für die Österreicher gibt es in diesem Jahr einige Sondermodelle.

Zunächst erscheint wieder eine Dampflokomotive, nämlich die Baureihe 654 als ÖBB 654.1559 (12888). Basismodell wird die BR 54 der DB (12902) sein. Dazu kommen noch ein Hilfspersonenwagen MCI (13098), ein ex. G 02 der DRG als G 120 der ÖBB (13896) und ein ex. Gr 20 der DRG als Gm 143 der ÖBB (13897). Alle Modelle kommen in Epoche III Ausführung.

Alle Modelle werden nach Erscheinen komplett natürlich beim Verlag Guido Kruschke erhältlich sein. Näheres zu den Terminen und den Preisen dann in den nächsten Ausgaben des N-BAHN TICKER.



Die neuen IC-Wagen der Niederländischen Eisenbahnen NS als Exportneuheit von Minitrix.



War schon einmal im Arnold-Programm - die Baureihe 119 der Bundesbahn in Epoche IV

## Edelhirsche als Modell

■ Viele Modellbahner waren ein wenig enttäuscht, als Arnold vor vielen Jahren die blaue 119 aus dem Programm nahm und quasi im Gegenzug durch die 118 ersetzte. Seit dieser Zeit steht diese leistungsfähige Schnellzuglokomotive ganz oben auf der Wunschliste der N-Bahner.

Als Weiterentwicklung der Baureihe E 18 wurde von der Industrie in den Jahren 1939/40 eine hochleistungsfähige Schnellzuglokomotive gebaut, die die geplanten Fernschnellzüge auf der Strecke München-Berlin mit hohen Geschwindigkeiten befördern sollte.

Von AEG wurden die E 19 01 und die E 19 02 abgeliefert, die bis auf einige Änderungen bei der Fenster- und Lüftereinteilung weitgehend der E 18 ent-

sprachen. Der bewährte Kleinow-Federtopftrieb, der auch schon in der E 04 und der E 17 zum Einsatz kam, wurde weiter verstärkt und die Höchstgeschwindigkeit auf 180 km/h angehoben. Ausgelegt waren die Maschinen schon für Geschwindigkeiten bis 225 km/h. Deshalb mußte zusätzlich zur Druckluftbremse noch eine elektrische Bremse eingebaut werden. Die beiden anderen Lokomotiven, die E 19 11 und E 19 12, wurden parallel von den Fir-

men Henschel und SSW gebaut. Von den Abmessungen und dem Laufwerk unterschieden sie sich nicht von den anderen Lokomotiven, jedoch waren Dachaufbauten, Lüfteröffnungen und vor allem der elektrische Teil anders aufgebaut.

Während des Zweiten Weltkrieges konnten die geplanten Schnellfahrversuche nicht durchgeführt werden, so daß die Maschinen nicht „artgerecht“

eingesetzt werden konnten. Alle vier Lokomotiven kamen später zur deutschen Bundesbahn. Als die Beschaffung einer neuen leistungsfähigen Schnellzuglokomotive für zukünftige Schnellverbindungen (TEE,...) anstand, griff man auf die Erfahrungen zurück, die man bis dahin mit den Maschinen der Baureihe E 19 machte.

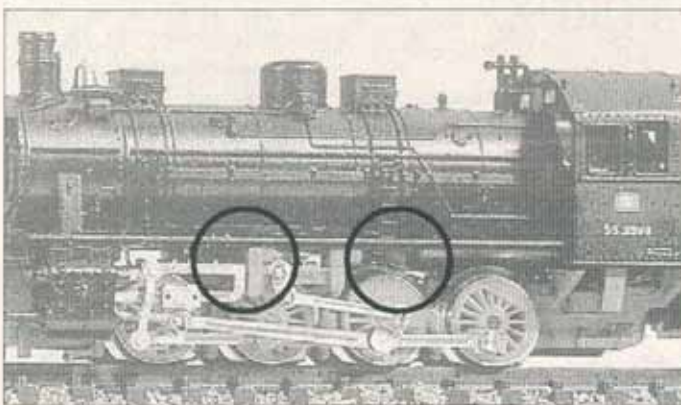
Alle Lokomotiven waren bis auf ein kurzes außerbayerisches Gastspiel (Hagen-Eckesey) immer beim Bw Nürnberg eingesetzt.

Wie schon erwähnt, zählt die E 19/119 mit zu den Wunschmodellen der N-Bahner. An dieser Stelle sei gezielt die Firma Arnold angesprochen, die dieses Modell auf der Basis von vorhandenen Modellen realisieren könnte:

Der **Antrieb und Fahrrahmen** können von der Baureihe 116 kommen, bei der auch die Vorlaufachsen angetrieben sind.

Die **Seitenblenden und Frontschürzen** können, wie auch Teile des **Gehäuses**, von der 118 stammen.

Das **Antriebskonzept** sollte aus einem Motor mit Schwungmasse und einer Digitalschnittstelle bestehen. Andere Teile kann man durchaus dem bestehenden Programm entnehmen.



## Manfreds Tips

■ Manfred Hammerschmid plaudert aus seiner jahrelangen Praxis und gibt seine vielen Tips und Tricks an die Leser des N-BAHN TICKER weiter. Heute geht es um Kontaktschleifer.

*Kontaktschleifer - Auslöser für schlechte Fahreigenschaften!* Nein, nicht die Stromabnahme ist hier gemeint, über dieses Problem wurde in vielen Publikationen bereits berichtet, die mechanischen Eigenschaften wollen wir hier ansprechen.

Wenn man sich die tendergetriebenen Dampfloks ansieht, die mit blockierten Treibachsen durch die Gegend rut-

schen, bekommt man eine Ahnung von der Problematik. Was ist die Ursache hierfür?

Hauptsächlich die zu streng auf den Radsätzen schleifenden und manchmal vom Material zu starken Federblechstromabnehmer!

Daß aber gerade diese Schleifer auch die Laufeigenschaften von treibradan-

getriebenen Loks beeinträchtigen können, habe auch ich erst auf den zweiten Blick erkannt. Drücken diese Federbleche nämlich zu stark von oben auf die Radreifen (Innenschleifer sind hier kaum betroffen), werden die Treibachsen nach unten gedrückt, hemmen das Getriebe und machen unter Umständen die ganze Lok instabil und wackelig. Was kann man tun?

Zunächst muß das Lokgehäuse entfernt werden. In den meisten Fällen kann man die Stromabnehmerplatte mit den Kontaktschleifern abschrauben und lockern (entfernen ist meist nicht nötig). Bei fehlerhafter Justierung des Andrucks wird die Platte stark nach oben gedrückt.

Mit einer Flachzange oder Pinzette kann man nun die Federbleche am Ansatz vorsichtig und nicht zu stark nach oben biegen, bis sie gerade noch leicht federnd auf den Radreifen drücken.

Hat man aus Versehen die Federn zu stark gebogen, daß sie nicht mehr am Rad schleifen, ist die Platte hochzuziehen und der Stromabnehmer wieder nach unten zu justieren. Zugegebenermaßen etwas heikel, aber der Erfolg läßt den Aufwand vergessen.

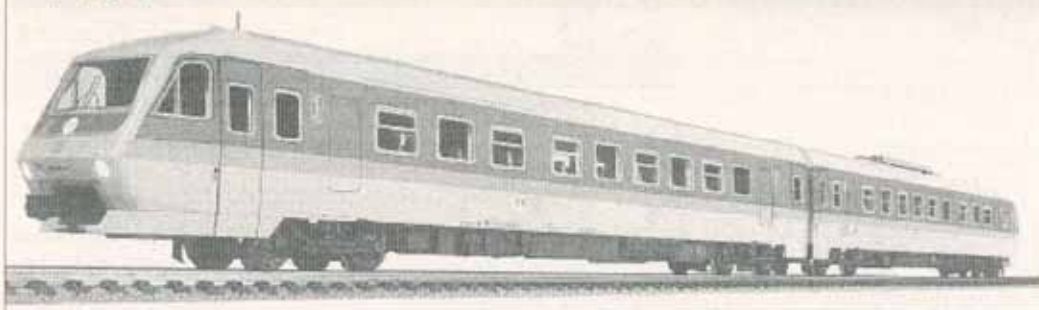
Die Kurvenäußigkeit verbessert sich gerade bei Mehrkupplern ungemein, da sich die Radsätze nun leicht dem Gleisbogen anpassen können, auch das Getriebe hat viel weniger Arbeit, allerdings kann eine gewisse Einlaufzeit vonnöten sein, da sich nun die Zug- und Druckkräfte der Getriebezahnräder möglicherweise geändert haben.

Den Herstellern kann man hier meines Erachtens keinen Vorwurf machen, da aufgrund von Fertigungstoleranzen ein höherer Federdruck gewählt werden muß, um eine einwandfreie Stromabnahme zu gewährleisten.

Verschlossene Stromabnehmer sind auf alle Fälle zu ersetzen, sie schädigen den Radreifen und begünstigen Aussetzer. Profis basteln sich die Bleche selbst, ansonsten ist ein Gesamtaustausch der Platte ratsam. Das ist einfacher und paßt auf alle Fälle.

Bitte teilen Sie uns auch in Zukunft Ihre Probleme mit, denn wir wollen dieses Forum möglichst aktuell halten. Dazu brauchen wir aber Ihre Erfahrungen und Hinweise, denn wir können beim besten Willen nicht alle Loks kaufen und testen, um mögliche Problemfälle herauszufinden.

1994



## Die Kleinste von Fleischmann (10. Teil)

■ Auch in den letzten Jahren konnte Fleischmann wieder wie gewohnt mit wenigen, aber sehr interessanten Neuheiten aufwarten. Dies setzte sich natürlich auch in den nächsten Jahren fort, wie zum Beispiel mit dem Triebzug „Pendolino“ der Baureihe 610 oder mit dem absoluten Hit von 1995 - dem VT 95.

1993 kam als lang erwartete Neuheit die bei Modellbahnern beliebte Baureihe 86 auf den Markt - zunächst beschriftet als Museumsmodell 86 457 des Bw Nürnberg. Die feindetaillierte Lokomotive gab, wie man es von Fleischmann gewohnt war, alle wichtigen Details des Vorbilds wieder. Bei den Lokomotiven gab es noch drei weitere Modelle - die Baureihe 211 in rot als 211 092-2, eine Re 4/4 in grün als 11156 und eine weitere Zahnradlokomotive in weiß-blau.

Bei den Personenwagen legte man die komplette Serie der InterRegio-Fernreisewagen auf. Diese blau-hellgrauen Wagen kamen als 1. Klasse, als 2. Klasse mit und ohne Schlußlicht und als Bistro-Café Wagen in den Handel. Als Ergänzung zum EuroCity brachte man den Abteilwagen 2. Klasse und in schnellen FD-Zügen konnte der Modellbahner nun einen Abteilwagen 2. Klasse einsetzen. Für die Anhänger der Epoche III gab es für die Reichsbahner einen Post-/Gepäckwagen und einen Personenwagen 2. Klasse in zwei Ausführungen. Und die Bundesbahner der gleichen Epoche erhielten die für die 50er Jahre typischen dreiachsigen Abteilwagen.

Mit einer weiteren Containervariante, heuer mit einem dunkelblauen P&O Container, eröffnete Fleischmann das

diesjährige Neuheitenprogramm. Für die Rollende Landstraße gab es erwartungsgemäß ebenfalls ein weiteres Modell, diesmal beladen mit einem zweiteiligen Zug „Hoffmann-Druck Nürnberg“. Für die schnellen InterCargo Güterzüge brachte man einen vierachsigen Tragwagen mit einem Container der Thyssen-Haniel Logistik und einen zweiachsigen Schiebewagen der DB. Auch für die Freunde der Epoche III war in diesem Jahr etwas dabei: ein dunkelgrauer Kesselwagen der VTG, ein blaues Modell der Wacker-Chemie und ein „Reichsbahn-Modell“ der Thörl Mineralöle in grün. Für die Epoche V erschien ein schwarzer vierachsiger Kesselwagen der VTG.

Die diesjährige Einmalserie war nach den vielen Güterzügen der vergangenen Jahre ein preußischer Personenzug, bestehend aus einer schwarz-grünen Baureihe T 18 (Baureihe 78 der DRG), zwei vierachsigen Abteilwagen und zwei dreiachsigen Abteilwagen - einer davon als Gepäckwagen.

Die herausragende Neuheit des Jahres 1994 war zweifelsohne der Pendolino, der als Baureihe 610 mit einer eingebauten Pendelmechanik auf den Gleisen der Bundesbahn verkehrt. Auch im Modell läßt sich diese Mechanik in Kurven gut nachbilden. Als Triebwagenvariante gab es den ICE in der

Ausführung für den deutsch-schweizerischen Verkehr - vorbildgerecht mit zwei unterschiedlichen Stromabnehmern ausgestattet.

Bei den weiteren Neuheiten gab eine Baureihe 78 und eine Baureihe 56 der DR in Ausführung der Epoche III, eine Schleptender-Dampflokomotive der Baureihe 55 für die Bundesbahn, ebenfalls in Epoche III Ausführung und eine Schnellfahrlokomotive der Baureihe 01<sup>10</sup> der DRG mit schwarzer Stromlinienverkleidung. Den beliebten Aussichtstriebwagen der Baureihe 491 gab es in der Epoche IV Ausführung in weiß-blau und für die Freunde der Schweizer Bundesbahn kam eine weitere Re 4/4 in rot mit seitlich aufgedrucktem Wappen.

Auf dem Personenwagengebiet präferierte man zunächst drei verschiedene vierachsige Abteilwagen der DR

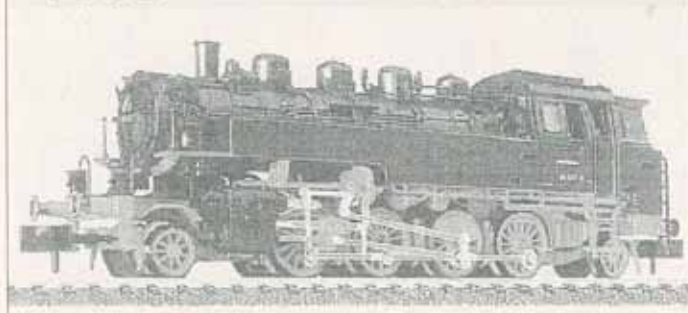
in Ausführung der Epoche III. Ganz neu waren die zwei Schnellzugwagen der SBB, die beim Vorbild zu einer Umbauserie gehörten.

Bei den Güterwagen gab es zu Beginn direkt zwei echte Neuheiten: einen zweiachsigen Hochbordwagen ohne Bremserhaus der Bauart Essen und mit Bremserhaus der Bauart Breslau - beide Wagen in Epoche II Ausführung. Für die DR der DDR kamen neu ein offener vierachsiger Güterwagen, ein gedeckter Güterwagen und ein vierachsiger Selbstentladewagen. Natürlich gab es auch in diesem Jahr wieder einen Mittelwagen für die RoLa - diesmal mit einem zweiteiligen Zug der Spedition Panalpina. Und mit einem farbtrohen Container der BASF ergänzte man eher schon üppige Containerprogramm. Desweiteren bereicherten zwei Kühlwagen (Dom Kölsch und Maisel's Weisse), ein Kesselwagen der Aral und ein Kesselwagen der Henkel Werke Düsseldorf mit „Persil“ Aufdruck das diesjährige Neuheitenprogramm.

Die diesjährige Sonderserie kam wieder als Güterzug der KPEV daher - mit einer G8<sup>1</sup> und verschiedenen Güterwagen der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung. Aus Anlaß des 25-jährigen Jubiläums der Fleischmannpiccolo gab es einen mehrfarbig bedruckten Containerwagen und für Freunde farbtroher Züge eine vierteilige Garnitur mit verschiedenen Güterwagen als „Rollendes Malstudio“. Und schließlich kam noch aus Anlaß der Gründung der DB AG ein Schiebewagen für den InterCargo Verkehr mit dem neuen Bahnsignet.

Letzter Teil im nächsten BÖRSENTICKER

1993



### Das neue Modell von Fleischmann Österreich

■ Frisch ausgeliefert hat Fleischmann den vierachsigen Rungenwagen der Bauart Res als exclusive Sonderserie für Österreich. Gegenüber dem Modell der DR (DDR), welches im Normalprogramm angeboten wird, besitzt das erdbaue ÖBB-Modell die vorbildgerecht geänderten Drehgestelle.

8288A Rungenwagen Res der ÖBB, erdbaun, Epoche IV ..... 51,90 DM

### Die neuen Modelle von Roco Schweiz

■ Als exclusive Modelle für die Schweiz hat Roco die ersten zwei Personenwagen auf Basis des EW IV aufgelegt. Die Modelle besitzen natürlich eine Kulissenmechanik.

24329 Personenwagen EW IV 2. Klasse der BT ..... 49,90 DM  
24334 Personenwagen EW IV 1. Klasse der BLS ..... 49,90 DM

Preisänderungen, Fehler und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Versandkostenfrei ab 120,- DM, darunter 9,80 DM pro Sendung. Mindestbestellwert pro Sendung 50,- DM. Zuschlag bei Bestellungen unter 50,- DM darin 5,- DM pro Sendung. Auslandsversandkosten auf Anfrage.

# Bestellen leichtgemacht!

■ „Warum wurde das Modell XY nicht mitgeliefert, obwohl es in der Preisliste verzeichnet war?“ - „Was mache ich, wenn das Paket beschädigt ankommt?“ Fragen, auf die wir eine Antwort geben...



## Bestellen...

Bestellen können Sie Ihre Modelle entweder per Post, per Telefax oder auch mündlich per Telefon. Beachten Sie bitte, daß Ihre Bestellung in jedem Fall verbindlich ist.



## Bearbeitung und Versand

Nach Eingang Ihrer Bestellung stellen wir die gewünschten Modelle zusammen. Wurden Modelle vom Hersteller noch nicht ausgeliefert, so warten wir zunächst ab, bis die Modelle eintreffen und Ihre Bestellung komplett ist. Wenn Sie jedoch wünschen, daß Sie bestellte und lieferbare Modelle sofort bekommen, vermerken Sie dies bitte ausdrücklich bei Ihrer Bestellung. Der beste Weg ist jedoch, daß Sie sich kurz telefonisch nach der Verfügbarkeit Ihrer Wunschmodelle erkundigen.

Ihre Modelle werden grundsätzlich per Post versandt. Dabei wählen wir die günstigste Versandart - entweder per Päckchen oder als Paket. In das Ausland liefern wir nur als Paket, was leider sehr teuer ist.



## Zahlungen

Sind Sie Erstkunde bei uns, können wir Sie bei der ersten Bestellung nur gegen Vorkasse beliefern. Sie erhalten von uns eine Vorabrechnung und nach Eingang des Betrages wird die Ware geliefert. Alle weiteren Lieferungen kommen gegen Rechnung, die Sie innerhalb von 14 Tagen bezahlen. Ins Ausland liefern wir nur noch gegen Vorkasse.

Zahlungserinnerungen oder Mahnungen sind immer unangenehm und mit Kosten verbunden. Sollten Sie einmal eine vom Computer ausgeworfene Erinnerung erhalten, melden Sie sich bitte bei uns - auch wir machen Fehler. Ist eine Mahnung berechtigt und es kommt nicht zum Ausgleich, werden alle Lieferungen in Zukunft nur noch gegen Vorkasse ausgeführt. Zahlungen aus dem Inland bitte immer auf unser Konto bei der Volksbank Tutzing per Überweisung oder per Eurocheck. Ausländische Kunden senden uns bitte nur DM-Eurochecks oder überweisen auf unser Konto bei der Postbank. Anfallende Bankspesen gehen immer zu Lasten des Einzahlers.

Um Rückfragen o.ä. zu vermeiden, geben Sie bei der Überweisung immer Ihre Kundennummer oder die Rechnungsnummer an, damit der Betrag von uns verbucht werden kann.



## Reklamationen

Natürlich kann es einmal vorkommen, daß wir falsche Modelle liefern. In diesem Falle schicken Sie uns die Ware einfach unfrei zurück und wir liefern umgehend die richtigen Modelle aus.

Ist die Ware beschädigt, müssen Sie die Sendung beim Zusteller unbedingt reklamieren. Die fehlerhaften Modelle werden wir Ihnen natürlich ersetzen. Sind Teile abgebrochen, informieren Sie uns bitte - vielleicht können wir Ihnen ein Ersatzteil schicken, was kostengünstiger ist.



## Lieferzeiten...

Auslandsmodelle zu beschaffen, kann manchmal sehr schwierig sein. So werden von manchem Hersteller Modelle angekündigt, der Generalvertreter legt die Preise fest, und nur geliefert wird zunächst nicht. So kann eine Lieferung mal mehrere Wochen oder Monate dauern. Garantieren können wir jedoch, daß auch alle bestellten Modelle von uns geliefert werden - vorausgesetzt, der Vertreter kann liefern.



# Die N-Bahn im Internet

■ Mit dieser Ausgabe des N-BAHN TICKER bringen wir in loser Folge interessante Internet-Seiten der verschiedenen Firmen und Hersteller. Heute: Atlas USA und idee+spiel (Eurotrain).

Die Firma **Atlas USA**, ein bekannter Hersteller von HO- und N-Artikeln in den Vereinigten Staaten, ist schon lange im Internet vertreten und bietet seinen Kunden einen umfassenden Informations-Service. Liegen neue Meldungen oder Neuheiten vor, werden diese in der Regel auch sofort in die Atlas-Homepage übernommen.

Die Eingangsseite ist sehr übersichtlich und bietet dem Netsurfer einen kompletten Überblick über das Angebot. Über Hyperlinks kommt man sofort auf die Seiten, für die man sich interessiert. Ergänzt werden die Textinformationen durch Abbildungen der Modelle. Unsere Bewertung: **gut**

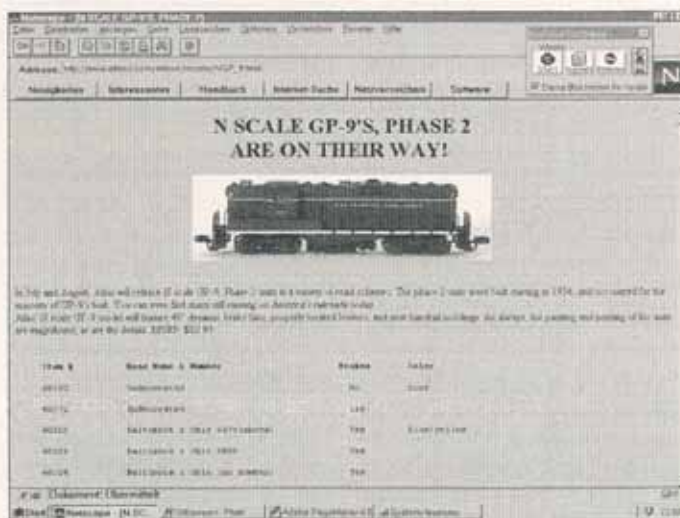
Die bekannte deutsche **Fachhandelskette idee+spiel** ist ebenfalls schon seit einiger Zeit im Internet erreichbar. Abrufbar sind zunächst die verschiedenen Sonderserien der Modellbahnhersteller. Doch wer glaubt, hier die aktuellen Neuheiten zu finden, wird enttäuscht - die Meldungen sind hoffnungslos veraltet. So wurden die neuen Arnold-Sonderserien (Köf und Kesselwagen) bereits in großformatigen Anzeigen beworben, doch in den Webseiten gab es keinen einzigen Hinweis auf diese Artikel. Doch wer sich über bereits gelieferte Modelle informieren möchte, ist mit diesem Angebot recht gut bedient. Unsere Bewertung: **ausreichend**

## Atlas USA

<http://www.atlasrr.com>

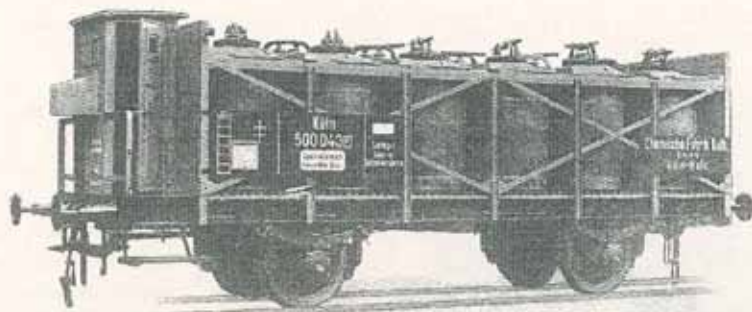
## idee+spiel

<http://www.eurotrain.de>





WAGGON-FABRIK A. G., UERDINGEN (RHEIN).



G 375  
Zeichn. A IX 132A

Com. 1854

Zweiachs. Topfwagen für Säuretransport

1435 mm Spur, mit 12 Steinzeugtöpfen von je 1000 l Inhalt, Ladegewicht 13400 kg

Außere Kastenlänge . . . . . 7100 mm	Untergestell-Länge . . . . . 7500 mm	Radstand . . . . . 4000 mm
"    "    breite . . . . . 2600 "	Länge über Puffer . . . . . 9100 "	Gewicht des Wagens
Höhe des Wagens über S.O. 3000 "		einschlüßl. Töpfen . . . . 14200 kg

# Auf jeden Topf einen Deckel

■ Säuretopfwagen gehören zu den Spezialwagen, die bereits um 1860 von verschiedenen Bahnverwaltungen in Dienst gestellt wurden. Zur Spielwarenmesse stellte Fleischmann das erste Modell für uns N-Bahner vor, welches in nächsten Tagen ausgeliefert wird. Wir haben uns beim Vorbild umgeschaut.

In den Anfangstagen dieser Spezialwagen wurden zum Transport der aggressiven Säure zunächst Behälter aus Blei verwendet, da Stahlblech aufgrund seiner Eigenschaften nicht geeignet war. Doch im Laufe der Zeit entwickelte man eine andere Form des Transportes - Behälter aus Steingut (Ton).

Auf ein normales Wagenuntergestell wurden 12 Tontöpfe gestellt, von denen jeder zwischen 800 und 1.000 Liter Säure fassen konnte. Durch Verschlüsse wurden die Töpfe gegen Verschieben und Umfallen gesichert. An den Wagenenden ragten die Stirnseitenwände über die Oberkante der Töpfe hinaus. Der Wagenboden war mit einem säureunempfindlichen Asphaltanstrich versehen und so beschaffen, daß

überfließende Säure vom Untergestell, dem Laufwerk und dem Erdboden ferngehalten wurde. In der Längsachse war der Wagenboden leicht erhöht, um eventuell auslaufende Säure in die seitlichen Bleirinnen abzuleiten. Die Töpfe selbst waren mit dichten Verschlüssen versehen, die sich im Betrieb nicht lockern konnten.

Da die Töpfe trotz allem sehr empfindlich gegen Stöße waren, wurden für diese Spezialwagen besondere Vorschriften erlassen. Die Wagen wurden als sogenannte „Vorsichtswagen“ bezeichnet und durften nicht abgestoßen werden. Jeder Wagen besaß entweder ein Bremserhaus mit Bremseinrichtung oder einen einfachen, offenen Handbremsstand.

Mitte des 20. Jahrhunderts schritt die Entwicklung säureunempfindlicher Stahlbleche immer weiter fort, so daß die Spezialwagen mit ihren markanten Tontöpfen bald entbehrlich wurden und durch Stahlkesselwagen ersetzt wurden. Doch diese Spezialwagen waren über einen sehr langen Zeitraum ein-

Mit diesem neuen Modell hat Fleischmann nun die Möglichkeit, in den nächsten Jahren noch weitere Varianten der verschiedenen Epochen aufzulegen. Sehr interessant wäre auch zum Beispiel eine Sonderserie von Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern der Epoche III.



Der neue Säuretopfwagen von Fleischmann als Epoche II Modell (8221K).

# Kleine Schilderkunde

■ Am Beispiel des neuen Säuretopfwagens von Fleischmann, der als Privatwagen eingestellt war, wollen wir zeigen, wie unterschiedlich die Betriebsangaben in den verschiedenen Epochen waren.

In der späten Epoche I (Staatsbahnen bis 1920) waren die Privatwagen



ohne das jeweilige Länderwappen mit einer sechsstelligen Betriebsnummer und der Direktion beschriftet. Name und Sitz des Einstellers wurden separat ausgeführt. Der Betriebsnummer folgte ein nachgestelltes P.



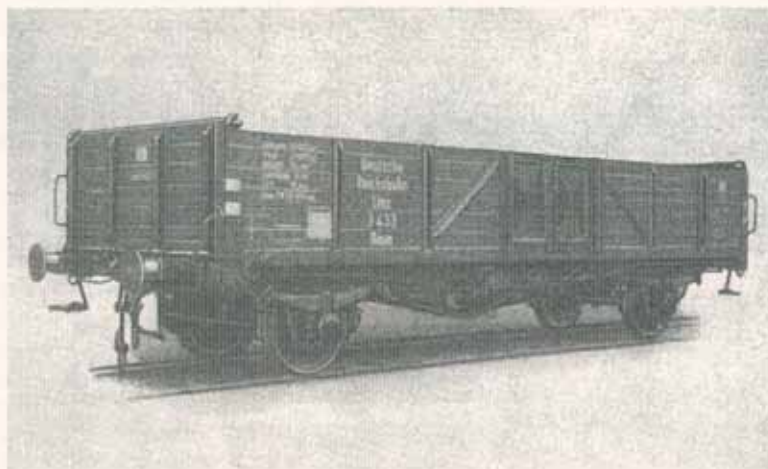
In der Epoche II (Deutsche Reichsbahn bis 1945) erhielten die Privatwagen ebenfalls sechsstelligen Betriebsnummern mit nachgestelltem P. Der Direktionsname war hier nicht eine Gattungsbezeichnung, sondern bezeichnete die Direktion, bei der der Wagen eingestellt war. In der Gruppenverwaltung Bayern war dies grundsätzlich München.

In der Epoche III (Deutsche Bundesbahn bis 1970) wurde die bisherige Beschriftung im wesentlichen beibehalten. Die sechsstelligen Betriebsnummer mit dem nachgestellten P blieb; alle Privatwagen bekamen die Gruppennummer 5. Angegeben war zusätzlich noch die Bahndirektion, wo der Wagen eingestellt war und der Heimatbahnhof des Betreibers.



## Waggonfabrik Uerdingen A. G., Krefeld-Uerdingen

Werke in Uerdingen und Düsseldorf  
(Düsseldorfer Waggonfabrik Aktiengesellschaft).  
Lieferer für die Deutsche Reichsbahn



C 482  
A VI mm

Om. 3370  
Geliefert 1945

### Zweiachsiger, normalspuriger, offener Güterwagen

Ladegewicht 20 000 kg, mit Hildebrand-Knorr-Drehbüchse, ohne Handbremse

#### Four Wheel Open Goods Wagon.

Load weight 20 t, with Hildebrand-Knorr air brake, without hand brake.

#### Wagon découvert à 2 essieux.

pois de charge 20 t, avec frein à air comprimé Hildebrand-Knorr, mais sans frein à main.

Ursprungsgröße  
Länge über Puffer

8 900 mm

12 100 mm

Achsenabst.  
Größe Wagenbreite

2 000 mm

2 040 mm

Größe Wagenhöhe  
Gewicht des Wagens

2 400 mm

10 400 kg

# Güter gehören auf die Bahn (Teil 2)

■ In der letzten Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir uns zunächst mit dem gedeckten Güterwagen der Bauart Gm 39 befaßt und den Mittelbordwagen der Bauart Omm 32 vom Vorbild her angerissen. Heute folgt die Beschreibung des Modells und anschließend der Hochbordwagen Ommu 33.

Und im dritten Teil unserer Serie (N-BAHN TICKER Ausgabe Oktober 1996) werden wir uns intensiv mit der neuen Kinematik befassen, die Arnold diesen Güterwagen spendiert hat. Doch zunächst widmen wir uns der Fortsetzung des Omm 32...

## Omm 32



Das obige Bild zeigt im übrigen ein Werkbild eines Omm des Gattungsbezirks Linz, der von der Waggonfabrik Uerdingen in Krefeld gebaut wurde. Im Unterschied zum Arnold-Modell mit einem Langträger und einem räumlichen Sprengwerk verfügten diese Wagen über einen kräftigen Fischbauchträger mit einem flachen Sprengwerk.

Das Arnold-Modell im Normalprogramm (4662) gibt das Modell der Epoche II von 1941 wieder. Es ist beschriftet als Linz 11217 der Deutschen Reichsbahn. Das aufgedruckte Untersuchungsdatum ist auf den 6.9.41 datiert. Alle betriebstechnischen Daten

## Korrektur

Bei der Beschreibung des Omm 32 im letzten N-BAHN TICKER haben wir angegeben, daß der Omm 32 ab 1969 unter der Bauart E<sup>27</sup> geführt wurde. Das ist nicht richtig - der Omm 32 wurde Ende der 50er Jahre komplett umgebaut und ab 1964 unter der Bauart E<sup>33</sup> geführt.

sind größtenteils und korrekt ausgeführt. Die aufgedruckte Zahl „20“ im weißen Rechteck auf der rechten Wagenseite gibt das Ladegewicht in Tonnen an - in diesem Fall also 20 t. Das darunterliegende T im Dreieck bezeichnet den Wagen als Transitwagen und sagt aus, daß die Fahrzeugumgrenzungen den internationalen Bestimmungen entspricht. Der Wagen verfügt über eine nachgebildete Bremsanlage der Bauart Kunze-Knorr G, erkenntlich an den zwei weißen Bremszeichen in den Wagenecken.

Das Modell für den Club 2000 (74665)

gibt das Modell der Epoche III, also einen Wagen der Deutschen Bundesbahn, wieder. Er hat die Beschriftung Omm 32 und die Betriebsnum-

mer 804615. Das Untersuchungsdatum auf dem Längsträger ist der 1.2.52. Auch hier sind alle betriebstechnischen Daten größtenteils und korrekt ausgeführt.

Das ÖBB-Modell im Normalprogramm (4668) ist ein Wagen der Epoche III in erdbraun mit der Beschriftung ÖBB Omma und der aufgedruckten Betriebsnummer 662683. Die Beschriftung ist korrekt, selbst auf dem Längsträger ist noch einmal die Betriebsnummer angegeben.

## Ommu 33



Wie schon beim Omm 32 wurde der Ommu 33 aus der Notwendigkeit heraus konstruiert und schließlich beschafft, um die Transportkapazitäten der Deutschen Reichsbahn wesentlich zu verbessern. Hintergrund waren sicherlich auch die erheblich gestiegenen Transporte von Rohstoffen zu Beginn des Zweiten Weltkrieges.

So basierte der Ommu 33 des Gattungsbezirks Villach im wesentlichen auf dem vorher erwähnten Omm 32, jedoch besaß der Ommu 33 1500mm hohe feste Seitenwände (Omm 32: 1000mm hohe abbbare Seiten- und Stirnwände). Vom Untergestell her waren die Wagen identisch. Die Stirn-

wände waren abklappbar. Die Wagen besaßen auswechselbare Radsätze zum Übergang auf die russische Breitspur, was wohl kriegsbedingten Forderungen entsprach. Die Lademasse betrug 24.500kg. Die Serienfertigung dieser Wagen setzte ebenfalls im Jahre 1941 ein.

Das Nebengattungszeichen r (wenn angeschrieben...) besagte, daß die Wagen mit auswechselbaren Radsätzen für die russische Breitspur ausgerüstet waren, während das Nebengattungszeichen u darauf hinwies, daß die Wagen für militärische Transporte (Fahrzeuge und Mannschaften...) ungeeignet waren.

Auch vom Ommu 33 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg viele Wagen in den westlichen Besatzungszonen und kamen zur Deutschen Bundesbahn, wo sie als Ommu 33 geführt wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 808 000 bis 821 699. Das Nebengattungszeichen u beschrieb nun einen O-Wagen, der seiten- und hubklappfähig war (ab 1955).

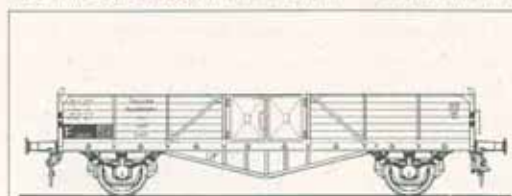
Als zum Ende der 50er Jahre die Vollaufarbeitung dieser Güterwagen anstand, entschied sich die HVB für einen stählernen Wagenkasten. Beim Umbau bekamen die Wagen ein ebenes Sprengwerk. Noch heute sind viele Wagen der neuen Bauart E<sup>33</sup> im Einsatz.

Das Arnold-Modell im Normalprogramm (4663) gibt das Modell der Deutschen Reichsbahn der Epoche II wieder. Es ist beschriftet als Ommu 22517 des Gattungsbezirks Villach und trägt nicht das Nebengattungszeichen r. Das Untersuchungsdatum ist der 2.8.41 und stellt somit einen Wagen im Anlieferungszustand dar. Die sonstige Beschriftung entspricht im wesentlichen dem Omm 32 - auch dieser Wagen verfügt über eine nachgebildete Bremsanlage der Bauart Kunze-Knorr G, wieder erkenntlich an den zwei weißen Bremszeichen in den Wagenecken.

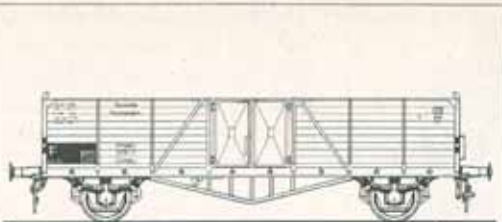
Das Modell aus dem Club 2000 Programm (74666) zeigt das Modell der Deutschen Bundesbahn und gehört zur Epoche III. Es trägt die Beschriftung Ommu 33 mit der Betriebsnummer 820113. Das Untersuchungsdatum auf dem Längsträger ist der 15.1.54. Auch hier sind alle betriebstechnischen Daten größtenteils und korrekt ausgeführt.

Auch im benachbarten Ausland waren Wagen der Gattung Ommu im Einsatz. Arnold hat in diesem Jahr ein

Fortsetzung auf Seite 11



Der Omm 32 der Epoche II (Maßstab 1:160)



Der Ommu 33 der Epoche II (Maßstab 1:160)

Güter gehören auf die Bahn - Fortsetzung von Seite 10

Modell der Österreichischen Bundesbahn und ein Modell der Luxemburgischen Bahnen in das Programm aufgenommen.

Das Modell der ÖBB (4667) gibt einen Wagen der Epoche III im typischen erdbraun wieder. Die Beschriftung lautet

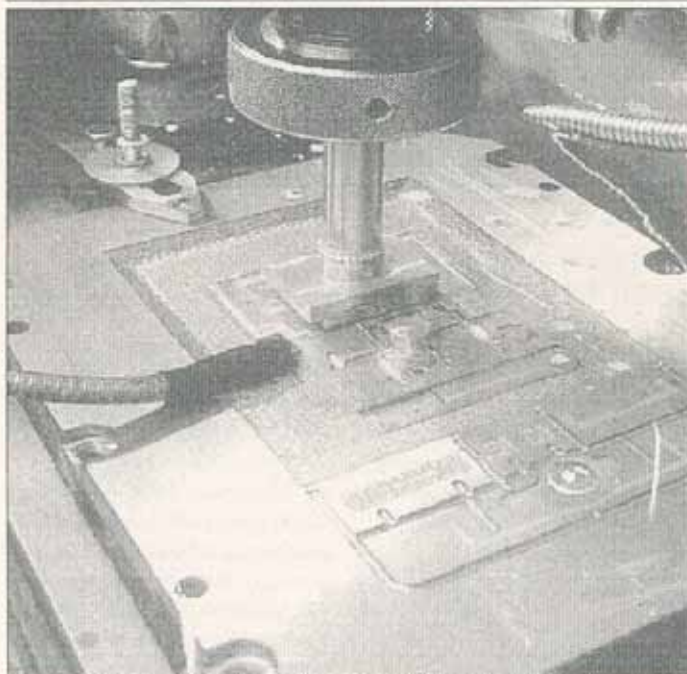
ÖBB Omm, die Betriebsnummer 761571. Auch hier ist die Beschriftung korrekt und größenrichtig wiedergegeben.

Bei dem Modell

der Luxemburgischen Eisenbahnen CFL aus dem Normalprogramm (4669) handelt es sich um einen Wagen der Epoche IV, welches zu der Gattung EI zählt. Die Betriebsnummer lautet 01 RIV EUROP 82 CFL 510 1917-2 und bezeichnet ein Modell, welches in den EUROP-Wagenpark eingereiht ist - also in ganz Europa eingesetzt ist.



Ommu des Gattungsbezirks Villach (Foto: VEB Waggonbau Görlitz)



An einer solchen Erodiermaschine werden die Formteile für die Modelle erstellt

In den kommenden Jahren wird Arnold diese neue Serie mit Sicherheit weiter fortsetzen. Sowohl vom Fahrgestell, als auch von den Aufbauten her bieten sich viele Möglichkeiten für weitere Varianten.

Zum Abschluß unserer zweiteiligen Serie über die neuen Güterwagen von Arnold wollen wir Ihnen ein Bild nicht vorenthalten. Es zeigt die Herstellung der Wagenformen mit Hilfe der Erodier-technik.

Diese Technik gestattet die absolut genaue Umsetzung einer Konstruktionszeichnung in eine Metallform. Die

feinen Konturen werden dabei durch eine Elektrode regelrecht herausgebrannt.

Mit verantwortlich für den Formenbau bei Arnold ist Herr Pörsch. In regelmäßigen Abständen werden die Maschinen, die übrigens komplett computer-gesteuert sind, von ihm kontrolliert. Ist die erstellte Form fertig, kann sie sofort in der Produktion eingesetzt werden.

Verwendete Quellen:

- [1] Carstens, Ossig: Güterwagen Band 1; © Tümmels Verlag GmbH Nürnberg
- [2] Jakobs: Historische Güterwagen; © Georg Siemens Verlagsbuchhandlung Berlin
- [3] Obermayer, Deppmeyer: Güterwagen Deutsche Bundesbahn; © Franckh-Kosmos Verlag

# Neuheiten sind Neuheiten



und nicht schon bei der Veröffentlichung ein völlig alter Hut. Mit unserem N-BAHN TICKER bekommen Sie nicht halbjährlich oder vierteljährlich kalten Kaffee serviert, sondern Monat für Monat ein interessantes und aktuelles Menü aus Meldungen und Neuheiten, die auch den Namen „Neuheiten“ verdienen.

## N-BAHN TICKER

### Gm 39

- 1948-1950 Gattungsbezirk Bremen  
Nummernkreis 9031 - 10430
- 1951-1963 Gattung Gm 39  
Wagennummern 230 000 - 233 099
- 1964-1979 Bauart G1m<sup>002</sup>  
Nummern 103 0600 - 103 1999
- 1980- nicht mehr im Bestand \*\*\*

### Omm 32

- 1941-1950 Gattungsbezirk Linz  
Nummernkreis 101 - 24835
- 1951-1963 Gattung Omm 32  
Wagennummern 800 000 - 806 099
- 1964-1979 Bauart E<sup>002</sup> \*  
Nummern 501 0000 - 501 1920
- 1980- Bauart E<sup>002</sup> \*  
Nummern 501 0000 - 501 1920

### Ommu 33

- 1941-1950 Gattungsbezirk Villach  
Nummernkreis 101 - 49215
- 1951-1963 Gattung Omm 33  
Wagennummern 808 000 - 821 699
- 1964-1979 Bauart E<sup>003</sup> \*\*  
Nummern 5012000 - 501 7349
- 1980- Bauart E<sup>003</sup> \*\*  
Nummern 5012000 - 501 7349

\* kompletter Umbau mit Stahlwänden und anderem Sprengwerk, Umbau 1958/1961 aus E1027 / Omm 32 Linz  
\*\* kompletter Umbau mit Stahlwänden und anderem Sprengwerk, Umbau ab 1957 aus Omm 33 Villach  
\*\*\* ab 1979 komplett ausgemustert, Verwendung meist als Bahndienstfahrzeuge

Ab 1.1.1964 wurden die neuen Computernummern bei Güterwagen eingeführt (LIIC-Codierung). Bis zur kompletten Umzeichnung 1969 trugen die Wagen meist noch die alte Gattungsbezeichnung neben der Computernummer. Ab 1980 wurde der Wagenpark der Bundesbahn weiter umgezeichnet und es wurden weitere Nummernbereiche angelegt. Diese Umzeichnung war 1984 weitgehend abgeschlossen.



Eine preußische G8<sup>1</sup> in Länderbahnfarben mit Privatwagen als Güterzug der Epoche I d

## Epochale Gedanken (Teil 2)

■ Mit der September-Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir mit der Einteilung der Bahngeschichte in verschiedene Epochen begonnen und uns dabei an die Normenempfehlung der MOROP gehalten. Heute schließen wir die Epoche I ab und wenden uns den Anfängen der Epoche II zu.

### Epochen I (1935 bis 1920)

■ **Periode Ia von 1895 bis 1910.** Der Netzausbau in den einzelnen Staaten wird weitgehend abgeschlossen. Die vorhandenen Staatsbahnen organisieren sich neu. Die Hessischen Staatsbahnen werden mit der preußischen Staatsbahn zu einer gemeinsamen Verwaltung zusammengelegt.

Eine weitgehende Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen setzt sich durch. So werden einheitliche Bau- und Betriebsordnungen, Signalordnungen, Fahrdienstvorschriften und technische Vorschriften bei den einzelnen Länderbahnverwaltungen eingeführt.

Kurz vor der Jahrhundertwende wird die erste Heißdampflokomotive zur Serienreife entwickelt. Nach der Entwicklung des Verbrennungs- und des Elektromotors und der Vorstellung erster Prototypen werden auch diese neuen Techniken verstärkt im Eisenbahnwesen genutzt; die ersten Verbrennungs- und Speichertriebwagen entstehen.

Wegfall der Lokomotivnummern in Sachsen mit Einführung eines neuen Nummernschemas ab 1882, in Württemberg ab 1890, in Bayern ab 1894, in Preußen ab 1895 und in Mecklenburg ebenfalls ab 1895. In Preußen ordnet jede der 22 Direktionen für sich nach einem vorgegebenem Schema.

Im Wagenbau setzen sich immer mehr die vierachsigen Personenwagen mit Drehgestellen durch, die von der Württembergischen Staatsbahn schon vereinzelt Mitte des 19. Jahrhunderts eingesetzt wurden. Dazu gab es die ersten Anstrengungen, die Abteilwagen durch Wagen mit durchgehendem Gang und geschlossenen Übergängen einzusetzen.

1909 wird der Staatsbahnwagenverband gegründet, der eine gemeinsame Bewirtschaftung des Güterwagenparks zur Grundlage hat. Wagen können nun freizügig eingesetzt werden, Reparaturarbeiten werden dort durchgeführt, wo sie anfallen und die Beschriftung wird vereinheitlicht. Die Staatsbahnen



Blick in eine deutsche Lokomotivfabrik - Bau von Dampflokomotiven

der einzelnen Länder behalten jedoch ihre Eigentumsmerkmale auch weiterhin.

■ **Periode Ib von 1910 bis 1920.** Diese Periode wird im wesentlichen vom 1. Weltkrieg geprägt. Die Entwicklung von neuen Technologien wird bis etwa 1915 gerade in Preußen vermehrt vorangetrieben, aber stagniert wenig später aus Kriegsgründen.

Die Farbe Schwarz setzt sich im Anstrich von Dampflokomotiven weiter durch und löst bei Neuanschaffungen die bislang üblichen Länderbahnfarben ab. Nur Bayern bleibt zunächst eine Ausnahme.

Nachdem Siemens die erste elektrische Eisenbahn vorgestellt und mit großem Erfolg auf der Gewerbeausstellung gezeigt hatte, wird der elektrische Betrieb für die Bahnen immer interessanter. Vorreiter ist hier wieder die preußische Staatsbahn, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufsehenerregende Versuchsfahrten durchführt. In Bayern wird schon 1905 mit der Strecke Murnau-Oberammergau die erste elektrifizierte Bahnstrecke Deutschlands in Betrieb genommen.

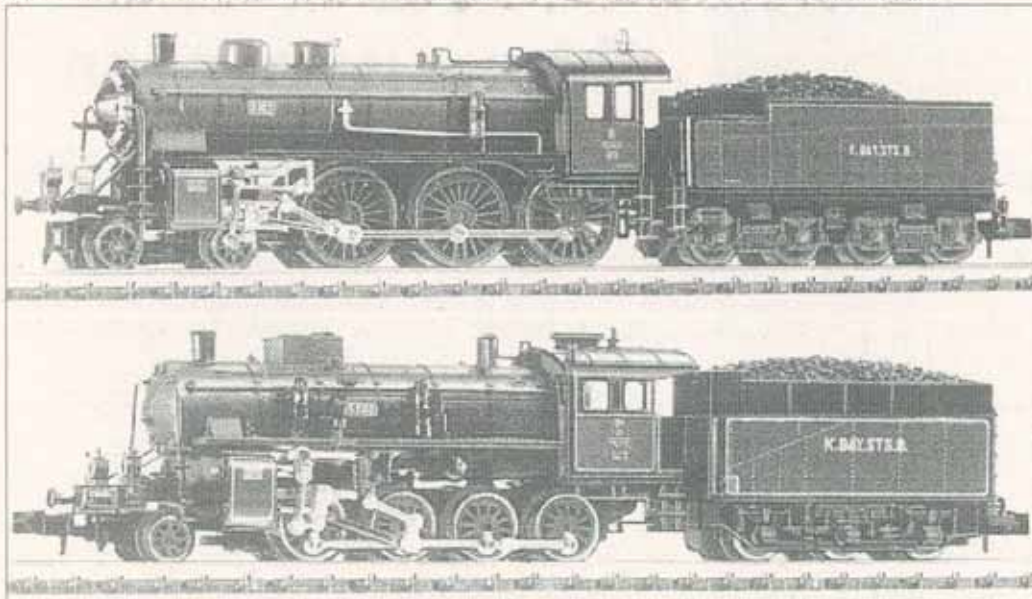
Bei den Personenwagen löst die Farbe Olivgrün die bis dahin üblichen mehrfarbigen Wagenlackierungen ab, so daß auch die Farbkennzeichnungen für die vier Wagenklassen entfallen. 1911 wird bei den Güterwagen die Farbe Braun einheitlich eingeführt. 1916 wird die MITROPA gegründet. Immer mehr setzen sich die nach einheitlichen Grundsätzen gebauten Wagen der Verbandsbauart durch, die nicht nur eine kostengünstigere Beschaffung, sondern auch eine einfachere Wartung ermöglichen. Für Güterzüge wird die durchgehende Druckluftbremse eingeführt.

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges im November 1918 liegt das Eisenbahnwesen in Deutschland am Boden. Erst mit der Gründung der Reichseisenbahn am 1. April 1920 geht es wieder aufwärts. Ein Teil des vorhandenen Wagenparks geht als Reparationsleistung in das Ausland.

### Die Hersteller

Für die Epoche I bieten alle N-Hersteller verschiedene Modelle an. Ein gutes Angebot an Länderbahnmodellen nach preußischem Vorbild bietet Fleischmann mit seinen jährlichen Sonderserien, während Mintrix ein um-

Fortsetzung auf Seite 13



Bayerische Lokomotiven der Epoche I von Mintrix: oben: S 3/5 (12600), unten: G 4/5H (12603)



Schuldverschreibung zur Finanzierung der badischen Staatsbahnen von 1901

Epochale Gedanken (2) - Fortsetzung von Seite 12

fangreiches Angebot an Modellen der Bayerischen Staatsbahn vorweisen kann. Vom gleichen Hersteller stammt auch der „Adler“ (nicht mehr im Programm) und die „Saxonia“, die damit die Anfangszeit der deutschen Bahnen repräsentieren. Von **Arnold** kommen verschiedene Modelle, vorwiegend von der K.P.E.V., die das recht gute Angebot in der Epoche I ergänzen.

Bewertung des Angebotes: *ausreichend*

**Epoche II (1920 bis 1950)**

■ **Periode IIa von 1920 bis 1925.** Wie schon erwähnt, wird am 1. April 1920 die Reichseisenbahn gegründet. Sie führt die bislang eigenständig geführten Staatseisenbahnen zu einer großen Organisation zusammen. In dieser Reichseisenbahn gehen die Netze Preußens, Hessens, Bayerns (bleibt eigene Gruppenverwaltung), Sachsens, Württembergs, Badens, Mecklenburgs und Oldenburgs auf. Nach der Weimarer Verfassung von 1919 ist die Reichseisenbahn als ein selbständig geführtes wirtschaftliches Unternehmen festgelegt. Mit Gründung der Reichseisenbahn werden die verschiedenen Reichsbahndirektionen gebildet.

Verschiedene Länderlokomotiven werden nachbeschafft. Die Eisenbahndirektion des Saargebietes (be-

sonderer Status) erhält Lokomotiven, die nach preußischem Nummernplan beschriftet sind und den Zusatz „SAAR“ erhalten. 1923 wird ein allgemeiner vorläufiger Nummernplan eingeführt.

Bei den Elektrolokomotiven wird das erste Typenprogramm ins Leben gerufen. Der elektrische Betrieb wird konsequent weiter ausgebaut und die ersten größeren Strecken mit elektrischer Traktion entstehen.

Die Einheitspersonenwagen lösen die bunte Vielfalt der noch immer reichlich vorhandenen Länderbahnwagen ab und die Farbe Braungrün wird als Grundfarbe der Personenwagen eingeführt.

Bei den Güterwagen wird die Austauschbauart eingeführt. Dies hält die Entwicklungs- und Produktionskosten von neuen Wagen gering. Die Kennzeichnung der Güterwagen erfolgt nun mit „Deutsche Reichsbahn“ und einem Gattungsbezirk, der jedoch nicht identisch ist mit der Reichsbahndirektion. Ausnahme sind die Privatwagen, die die Reichsbahndirektion erhalten, in welcher der jeweilige Wagen eingestellt ist.

Der Wagenübergang in andere Länder wird durch verschiedene internationale Regelungen, wie RIC oder RIV, erleichtert.

Fortsetzung im nächsten N-Nummer 1996



**Roco für Spanien**

■ Ein bislang eher unbedeutender Markt kommt nun so richtig in Schwung. Die Rede ist von Spanien, wo das Interesse an der Spur N langsam wächst. Für 1997 hat sich Roco deshalb einiges vorgenommen.

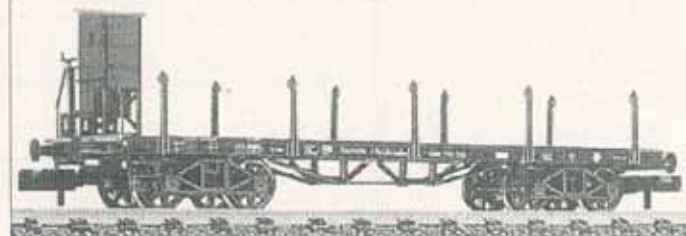
Im neuen vierfarbigen Spanien-Prospekt, der schon von der Jahresdatierung her in die Zukunft weist, ist die Spur N mit vielen Modellen vertreten. Komplett abgebildet sind zunächst die noch lieferbaren Produkte und die aktuellen Neuheiten von diesem Jahr - wie zum Beispiel die neuen gedeckten Güterwagen oder die neuen Wechselpritschen der RENFE. Nur als Foto zu sehen sind die zwei vierachsigen Großraumwagen (25261 und 25262), die auf ein neues Grundmodell schließen lassen, da sich ein solches Basismodell nicht im Roco-Programm befindet.

Und auch für 1997 hat man sich auf der iberischen Halbinsel einiges vorgenommen. So sind alleine sechs Varianten der schweren sechsachsigen Baureihe 276 geplant, wobei das Spektrum von der Epoche III bis zur Epoche V reicht. Weiter soll es insgesamt sechs neue Personenwagen geben - vier davon im alten Grünton und zwei in braunbeiger Farbgebung.

Da die Auflagen im Vergleich zu deutschen Serien verhältnismäßig klein sind, sind diese Modelle gerade für Sammler sehr interessant.



**Produkt des Monats**



**Der neue SSK Köln von Fleischmann**

■ Wie schon im Vormonat ist auch im Oktober wieder ein Fleischmann-Modell Produkt des Monats. Mit dem nun vorgestellten Rungerwagen der Bauart Köln erhält der N-Bahner ein Modell,

welches von der Verarbeitung und von der Detaillierung eigentlich keine Wünsche mehr offenläßt. Erkennbar ist bei Fleischmann der Trend, erfolgreiche HO-Modelle in den N-Maßstab zu adaptieren. Können wir also im nächsten Jahr mit dem GI Dresden rechnen?



# Online im Internet

■ **Der N-BAHN TICKER will auf dieser Seite keinen Experten aus Ihnen machen - dafür gibt es genug Fachzeitschriften und Bücher. Wir wollen Ihnen nur zeigen, was Sie brauchen und wie Sie surfen.**

## So geht's ins Netz

Wenn Sie sich entschlossen haben, zukünftig auf den Datenhighway zu gehen, müssen Sie natürlich für die technischen Voraussetzungen sorgen. Für den Anfang brauchen Sie einen **Computer**, ein **Modem** und einen **Zugangsanbieter**.

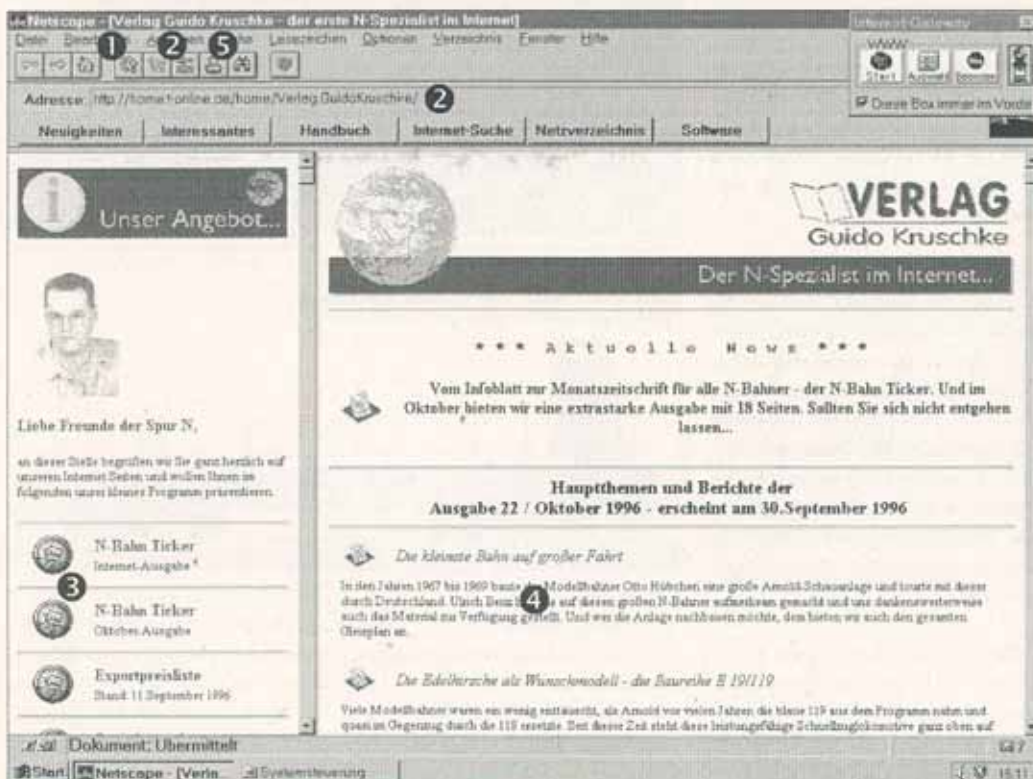
Der **Computer** sollte mindestens mit einem Intel 80486 Prozessor, 4 MB Arbeitsspeicher und einer 120 MB großen Festplatte ausgestattet sein. Für die Arbeit am Bildschirm sollte man sich für einen strahlungsarmen 15" Bildschirm und einer schnellen VGA-Grafikkarte entscheiden. Durch eine Maus wird die Arbeit unter Windows 3.11 oder Windows 95 doch erheblich erleichtert.

Für den anspruchsvollen Netsurfer darf es dann schon ein Pentium-Rechner mit 16 MB Arbeitsspeicher und einer 1,2 GB Festplatte sein. Der Bildschirm ist im optimalen Fall 17" groß und ist an eine leistungsfähige Grafikkarte angeschlossen.

Das **Modem** schickt die Daten über das Telefonnetz an den Internet-Rechner oder an den Zugangsknoten. Der Nutzer hat die Wahl zwischen einem externen Modem oder einer Einbaukarte - letztere kann man nur dann empfehlen, wenn man Platzprobleme hat. Die Übertragungsgeschwindigkeit sollte nicht unter 28.800 Bits pro Sekunde liegen. Wer einen ISDN-Anschluss hat, sollte sich auf jeden Fall für eine ISDN-Karte entscheiden.

Der **Zugangsanbieter**, auch Provider genannt, stellt seine Computer und seine Rechenleistung dem Nutzer zur Verfügung. In Deutschland nutzen bereits über 1 Mio. Teilnehmer den T-Online Dienst der Telekom. Weitere Anbieter für den Zugang in das Internet sind zum Beispiel CompuServe oder AOL. Die benötigte Zugangssoftware erhalten Sie in der Regel kostenlos vom jeweiligen Anbieter.

Sind die verschiedenen Komponenten angeschlossen und installiert, steht einem Besuch im Internet nichts mehr im Wege.



## Schlagworte...

### Browser

Ohne **Browser** geht nichts im World Wide Web. Diese Steuerprogramme zeigen dem Benutzer Bilder und Texte, spielen Videosequenzen, Animationen und Tonfolgen ab und führen per Mausclick zu weiteren Informationen im Datennetz. Die bekanntesten Browser sind zur Zeit der Netscape Navigator (84% Marktanteil) und der Internet Explorer von Microsoft (7% Marktanteil). Browser kommt aus dem Englischen und bedeutet soviel, wie „sich umsehen, schmökern“.

### eMail

Das **eMail** zählt eigentlich zu den bekanntesten Anwendungen im Internet und beschreibt den elektronischen Briefverkehr. Die Teilnehmer im Netz sind über eine eindeutige eMail Adresse erreichbar, die aus dem Namen des Empfängers, dem @ Symbol und der Postfachadresse des Zugangsanbieters besteht. In einem Jahr, so schätzen Experten, werden

etwa eine Billion Nachrichten verschickt.

### Internet

Das Internet wurde Ende der 60er Jahre als ein elektronisches Mail- und Informationssystem vom US-Verteidigungsministerium eingerichtet. Jahre später wurde das rein militärische Netzwerk die Wissenschaft übernommen. Populär wurde das Internet, als die Nutzer über Zugangsdienste, wie Gopher oder WWW, schnell und einfach auf die vorhandenen Daten zugreifen konnten. 1995 wurden etwa 30 Mio. Teilnehmer gezählt.

### World Wide Web

Das World Wide Web ist der jüngste Dienst im Internet und wurde 1993 eingeführt. Ergebnisse können mittels Text, Grafiken, Illustrationen und Audio-/Videoinformationen über das Netz geschickt werden. Wesentliches Element des WWW sind die verschiedenen Links.

### Die beste Zeit...

Der Zugang zum Internet läuft noch immer über die Telefonleitung. So zahlt der Nutzer zuerst einmal die normalen Telefongebühren. Dazu kommen noch die unterschiedlichen Preise der Zugangsanbieter. Die beste Zeit scheint also dann gekommen zu sein, wenn

der Telekom-Tarif niedrig ist, also von 2 bis 5 Uhr. Der Zugriff zum Netz hängt im weiteren davon ab, wieviele Nutzer sich im System tummeln - zwischen 21 und 24 Uhr ist die Zahl besonders groß und der Zugang entsprechend langsam. Die nach unserer Erfahrung beste Zeit ist morgens zwischen 8 und 9 Uhr oder abends zwischen 17 und 18 Uhr.

### Surfen durch Internet

Nach dem Zugang in das World Wide Web bietet sich dem Betrachter das nebenstehende Bild, wenn er den Netscape Navigator 2.01 als Browser einsetzt. Konnte die Seite nicht richtig geladen werden oder dauert der Aufbau zu lange, kann der **Ladevorgang** erneut aufgerufen werden.

Über die **Adresse** wird die jeweilige Hauptseite (Homepage) des gewünschten Dokuments geladen. Mit Hilfe von **Hyperlinks** gelangt man auf weitere Seiten, die entweder bei dem gleichen Anbieter oder bei ganz anderen Anbietern im Netz liegen.

Die angezeigten Texte lassen sich einfach mit dem **Cursor** markieren und kopieren - stehen so also für eine weitere Verarbeitung zur Verfügung. Zusätzlich kann die Seite natürlich über den angeschlossenen **Drucker** ausgedruckt werden.

# Tauschbörsen Oktober

- 03.10. 11-16 Uhr **44139 Dortmund**, Westfalenhalle Goldsaal, Rheinlanddamm
- 03.10. 10-16 Uhr **66589 Merchweiler**, Lokal Maurer-Wachter, Schulstraße 8
- 03.10. 11-16 Uhr **46485 Wesel**, Niederrheinhalle, An de Tent 1
- 03.10. 11-17 Uhr **35216 Biedenkopf**, Bürgerhaus der Kernstadt
- 03.10. 11-17 Uhr **37150 Northeim**, Stadthalle
- 03.10. 10-16 Uhr **66589 Merchweiler-Wemmetweiler**, Schulstraße 8
- 04.10. **82152 Planegg**, Heide-Volm
- 05.10. **82152 Planegg**, Heide-Volm
- 05.10. 11-15 Uhr **82211 Herrsching**, Andechser Hof
- 05.10. 11-16 Uhr **28327 Bremen**, Bürgerzentrum neue Vahr, Berliner Freiheit 10
- 05.10. 10-17 Uhr **67227 Frankenthal/Pfalz**, VT-Halle, Nachtweideweg
- 05.10. 10-16 Uhr **78048 Villingen**, Gemeindeze., Offenbacher Straße 29A
- 05.10. 10-18 Uhr **44793 Bochum**, Jahrhunderthalle
- 06.10. 10-18 Uhr **44793 Bochum**, Jahrhunderthalle
- 06.10. 10-15 Uhr **94315 Straubing**, Rennbahngaststätte
- 06.10. 11-16 Uhr **51373 Leverkusen**, Forum, Am Büchteler Hof
- 06.10. 11-16 Uhr **44791 Bochum**, Ruhrlandhalle Ruhrstadion
- 06.10. 09-15 Uhr **63825 Schöllkrippen**, Saal "Neue Zeit"
- 06.10. 11-16 Uhr **49074 Osnabrück**, Stadthalle, Schloßwall 1-9
- 06.10. 10-16 Uhr **35390 Gießen**, Kongreßhalle, Berliner Platz 2
- 06.10. 11-16 Uhr **31139 Hildesheim**, Veranstaltungszentrum Berghölzchen
- 06.10. 11-17 Uhr **37600 Holzminden**, Stadthalle
- 06.10. 11-15 Uhr **70734 Fellbach**, Schwabenlandhalle, Tainer Straße
- 06.10. 10-16 Uhr **80796 München**, Hiltenspergerstraße, Kreuzkirche
- 06.10. 10-16 Uhr **97240 Schweinfurt**, Stadthalle
- 12.10. 13-17 Uhr **69214 Eppelheim**, Rhein-Neckarhalle
- 12.10. 11-16 Uhr **78315 Radolfzell**, TKM Milchwerk
- 12.10. 10-18 Uhr **63333 Völklingen (Saar)**, Neuberger-Halle
- 13.10. 10-18 Uhr **66333 Völklingen (Saar)**, Neuberger-Halle
- 13.10. 10-16 Uhr **34036 Kassel**, Uni-Mensa, Moritzstraße 1
- 13.10. 11-16 Uhr **48155 Münster**, Halle Münsterland, Albersloher Weg
- 13.10. 10-15 Uhr **83026 Rosenheim**, Inntalhalle
- 13.10. 11-16 Uhr **59063 Hamm**, Zentralhalle Zentrum
- 13.10. 11-16 Uhr **42651 Solingen**, Theater- und Konzerthaus, Konrad-Adenauer-Straße
- 13.10. 11-15 Uhr **29614 Soltau**, Turnhalle
- 13.10. 11-16 Uhr **30627 Misburg/Hannover**, Bürgerhaus
- 13.10. 11-17 Uhr **35457 Lollar**, Bürgerhaus
- 13.10. 11-17 Uhr **38300 Wolfenbüttel**, Lindenhalle
- 13.10. 11-17 Uhr **56020 Koblenz**, Rhein-Mosel-Halle
- 13.10. 10-15 Uhr **63450 Hanau**, Stadthalle Schloßstraße 1
- 13.10. 11-16 Uhr **73329 Kuchen**, Ankenhalle
- 19.10. 10-15 Uhr **82515 Wolftratshausen**, Loissachhalle
- 19.10. 10-17 Uhr **30372 Stuttgart-Bad Cannstadt**, Kursaal
- 19.10. 11-16 Uhr **76437 Rastatt-Rauental**, Oberwaldhalle
- 19.10. 10-18 Uhr **77694 Kehl**, Stadthalle
- 20.10. 10-18 Uhr **77694 Kehl**, Stadthalle
- 20.10. 11-16 Uhr **47051 Duisburg**, Mercatorhalle, Nähe Hbf.
- 20.10. 11-16 Uhr **21149 Fischbek**, Haus Fischbeker Heide, Cuxhavener Straße 545
- 20.10. 10-15 Uhr **80809 München**, Olympia-Stadion
- 20.10. 10-15 Uhr **57234 Wilnsdorf**, Festhalle
- 20.10. 10-16 Uhr **68642 Bürstadt**, Sporthalle Bürstadt-Bobstadt
- 20.10. 11-16 Uhr **65549 Limburg**, Stadthalle, Hospitalstraße 4
- 20.10. 11-16 Uhr **41061 Mönchengladbach**, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstraße
- 26.10. 10-16 Uhr **77767 Appenweiler**, Schwarzwaldhalle
- 26.10. 10-16 Uhr **88045 Friedrichshafen**, Messehalle 2
- 26.10. 11-17 Uhr **45130 Essen**, Messe Essen, Norbertstraße
- 27.10. 11-17 Uhr **45130 Essen**, Messe Essen, Norbertstraße
- 26.10. 10-18 Uhr **68305 Mannheim**, Landesmuseum für Technik
- 27.10. 10-18 Uhr **68305 Mannheim**, Landesmuseum für Technik

- 27.10. 10-15 Uhr **82418 Murnau**, Kurgästehaus
- 27.10. 10-16 Uhr **36093 Fulda**, Mehrzweckhalle Künzell
- 27.10. 11-16 Uhr **37520 Osterode**, Stadthalle
- 27.10. 11-16 Uhr **47226 Duisburg-Rheinhausen**, Rheinhausenhalle
- 27.10. 11-17 Uhr **57609 Altenkirchen/Westerwald**, Stadthalle
- 27.10. 10-16 Uhr **64285 Darmstadt**, Orangerie, Jahnstraße
- 27.10. 10-17 Uhr **66877 Ramstein**, Haus des Bürgers, Stadtmitte
- 27.10. 10-16 Uhr **35066 Frankenberg/Eder**, Ederberglandhalle, Teichweg
- 27.10. 10-17 Uhr **66877 Ramstein**, Haus des Bürgers, Stadtmitte
- 27.10. 11-16 Uhr **89075 Ulm**, Spielzeugmarkt Ulm, Donau-Halle (Messe)
- 27.10. 11-16 Uhr **45395 Essen-Borbeck**, Schloß Borbeck
- 27.10. 10-16 Uhr **36100 Fulda-Petersberg**, Prosteihaus, Rathausplatz

Wir veröffentlichen nur Termine von Tauschbörsen, die uns von den Veranstaltern übermittelt werden. Für Angaben übernehmen wir keinerlei Haftung, insbesondere für Terminverschiebungen und Ausfälle.

## Neuheiten aus Amerika

Für die letzten Monate vor Weihnachten haben die verschiedenen amerikanischen Produzenten einiges an neuen Modellen angekündigt. In diesem Monat haben wir jedoch „nur“ MicroTrains zu bieten.

### Die aktuellen Neuheiten von MicroTrains im September

MicroTrains aus Oregon hat im September folgende Neuheiten ausgeliefert: Double Sheathed Wood Reefer „Robin Hood Beer“ (49450), 36' Riveted Steel Side Caboose der Santa Fe (100030), 40' Standard Box Car der Pacific Great Eastern (22070) und 57' Flat Car der Norfolk Southern (64050). Als Reprints kommen neu: 40' Standard Box Car der Baltimore & Ohio (20346/1), 50' Standard Box Car der Santa Fe Road (32050/1), 40' Standard Box Car der Great Northern (21040) und 33' Twin Bay Hopper der Northern Pacific (55080).

### Letzte Meldung: Atlas GP-9 ist da

Ganz frisch ausgeliefert sind nun die angekündigten neuen Modelle der Atlas GP-9 Phase 2. Folgende Bahngesellschaften sind erhältlich: Baltimore & Ohio, Canadian National, Detroit, Toledo & Ironton, Great Northern, Louisville & Nashville, Milwaukee Road, New Haven, Seaboard Air Line, Southern Pacific und Union Pacific. Preis einer Maschine: 99,- DM.

Info und Bezug der Modelle: All American Trains, Rathaus-Arkaden Kaarst (Am Neumarkt 1) in D-41564 Kaarst, Tel: 02131/769640, Fax: 02131/769641.



Atlas GP-9 (Phase 2) der Baltimore & Ohio, #6471

## Die Top 5 im Oktober

Jeden Monat veröffentlichen wir die Hitliste der verkauften Modelle. Als Grundlage dienen uns die Verkaufszahlen verschiedener Fachhändler im gesamten Bundesgebiet.

Rang aktuell	Rang Vormonat	Produktbeschreibung	Monate in Liste
1.	☺	Fleischmann Ghk Berlin (8346K)	2
2.	☺	Fleischmann Rungenwagen (8285K)	1
3.	U	Arnold BR 01.5 (2523)	6
4.	☺	Arnold BR 01.5 (2525)	1
5.	☺	Minitrix Re 460 Tilsiter (12692)	1

# Exportpreisliste Oktober 1996



## Arnold N Schweiz

0293 **	Kühlwagengarnitur „Rimuss“, drei Kühlwagen <b>NEU</b>	99,90 DM
2026 **	Diesellokomotive Am 4/4 der SBB, 18462	159,90 DM
2400 *	Re 4/4 <sup>h</sup> der EBT Nr. 112 im Colani-Design <b>NEU</b>	319,90 DM
2401 *	Re 4/4 <sup>h</sup> der EBT Nr. 111 im Colani-Design <b>NEU</b>	319,90 DM
2404 *	Re 4/4 <sup>h</sup> der SBB Nr. 11238 „75 Jahre SEV“ <b>NEU</b>	319,90 DM
3241 *	BLS Gepäckwagen D in blau/creme <b>NEU</b>	58,90 DM
3254 *	BLS Personenwagen 2.Klasse blau/creme <b>NEU</b>	71,90 DM

## Fleischmann N Frankreich

8060F	Gepäckwagen der SNCF, grün	59,90 DM
8061F	Personenwagen 1.Klasse der SNCF, grün	51,90 DM
8062F	Personenwagen 3.Klasse der SNCF, grün	51,90 DM
8063F	Personenwagen 2./3.Klasse der SNCF, grün	51,90 DM
8208F	Hochbordwagen der SNCF, grau	34,90 DM
8209F	Hochbordwagen mit Bremserhaus, braun	39,90 DM
8285F *	Rungenwagen Epoche II der SNCF, schwarz <b>NEU</b>	69,90 DM
8319F	Gedeckter Güterwagen mit Schlußlicht, braun	79,90 DM
8355FA	Güterwagen G 10 mit Bremserhaus „STEF“, weiß	49,90 DM
8360F	Güterwagen G 10 „STEF“, weiß	46,90 DM
8360FA	Güterwagen G 10, braun	46,90 DM
8365F	Güterwagen G 10 mit Bremserhaus, braun	53,90 DM
8420F1	Kesselwagen „ADAMS“, rot	49,90 DM
8420F2	Kesselwagen „Naphtachimie“, silberfarben	49,90 DM
8430FA	Kesselwagen „Esso“, silberfarben	54,90 DM
8430FB	Kesselwagen „Marcel Rouanet“, grau	58,90 DM

## Fleischmann N Schweiz

8136	Personenwagen 1./2.Klasse der SOB, d'grün <b>NEU</b>	67,90 DM
8137	Personenwagen 2.Klasse der SOB, d'grün <b>NEU</b>	67,90 DM
8155CH *	Doppelstockwagen der Sihltalbahn, rot <b>NEU</b>	94,90 DM
8246CH	Containerwagen SBB, Container „Kehrli+Oehler“	65,90 DM
8271CH	Mittelwagen „Rollende Landstraße“ SBB, grau	59,90 DM
8287CH	Rungenwagen Res SBB, grau	66,90 DM

Die Artikel 8136 und 8137 sind in diesem Jahr exklusiv für die Schweiz und werden 1997 in Deutschland als Neuheit vorgestellt.

## Fleischmann N Österreich

8221A *	Säuretopfwagen der ÖBB, braun <b>NEU</b>	38,90 DM
8288A	Rungenwagen der ÖBB, erdbraun <b>NEU</b>	51,90 DM
8362A	Güterwagen G 10 „Schwechater“, beige	37,90 DM
8371A	Schiebewandwagen ÖBB, silberfarben/braun	39,90 DM

## Roco N Schweiz

23340	Re 4/4 <sup>iv</sup> der Südostbahn, Nr. 446 448-3 <b>NEU</b>	214,90 DM
24329	Personenwagen EW IV 2.Klasse der BT <b>NEU</b>	49,90 DM
24334	Personenwagen EW IV 1.Klasse der BLS <b>NEU</b>	49,90 DM

Weitere Personenwagen sind angekündigt und werden folgen.

## Roco N Österreich

25179	Güterwagen Gbs „Bahn Express“, blau <b>NEU</b>	26,90 DM
25243	Kesselwagen 2-achsiger „van Sickle“, weiß <b>NEU</b>	28,90 DM

25272	Kesselwagen 4-achsiger „ÖMV“, hellgrau	31,90 DM
2100	LKW mit Wechselpritsche „Haus Haus“ <b>NEU</b>	19,90 DM
2101 *	LKW mit Kühlaufleger „desserta“ <b>NEU</b>	n.E.
28002	Klappdeckelwagen ÖBB Epoche III (von 1991)	20,90 DM

## Roco N Niederlande

25217	Huckepackwagen „van de Graaf“, rot	68,90 DM
25240	Kesselwagen „Nieuwe Matex“, schwarz	39,90 DM
25258	Hochbordwagen „NS-Cargo“, rot <b>NEU</b>	44,90 DM

## Roco Frankreich

23225	Diesellokomotive BB 63000, 63953 <b>NEU</b>	n.E.
23225.1	Diesellokomotive BB 6300, 63951 <b>NEU</b>	n.E.

Da wir seit Monaten auf die Lieferung dieser Lokomotive warten, können wir weder den Preis noch die Verfügbarkeit nennen. Vorbestellungen nehmen wir entgegen.

## Roco Spanien

23288	Diesellokomotive Baureihe 340, grün/gelb	229,00 DM
25263	Güterwagen Gs, 1201463-0 <b>NEU</b>	25,90 DM
25263.1	Güterwagen Gs, 1202691-5 <b>NEU</b>	25,90 DM
25264	Güterwagen Gbrs, 1543111-1 <b>NEU</b>	30,90 DM
25264.1	Güterwagen Gbs, 1500609-5 <b>NEU</b>	30,90 DM
25266.1	Rungenwagen mit Container „Danzas“ <b>NEU</b>	29,90 DM
25266.2	Rungenwagen mit Container „DB“ <b>NEU</b>	29,90 DM
25266.3	Rungenwagen mit Container „Hapag LLOYD“ <b>NEU</b>	29,90 DM
25266.4	Rungenwagen mit Container „Schenker“ <b>NEU</b>	29,90 DM
25266.5	Rungenwagen mit Container „LHB“ <b>NEU</b>	29,90 DM
25292	Taschenwagen „Danzas“, 4589027-0 <b>NEU</b>	56,90 DM
25292.1	Taschenwagen „Dunlop“, 4589010-6 <b>NEU</b>	56,90 DM

## Minitrix Schweiz

13779K	Schlafwagen der SBB „Sleeperette“ <b>NEU</b>	83,90 DM
13873K	Schiebewandwagen „FLUMROC“, blau	59,90 DM
13874K	Schiebewandwagen „SIHL Papier“, blau	59,90 DM
13878K *	Schiebewandwagen „VOLG - frisch und fründlich“ <b>NEU</b>	61,90 DM
13897K *	Schiebewandwagen „TELA-Papier“ <b>NEU</b>	61,90 DM

## Zeichenerklärung

*	Diese Modelle sind noch nicht ausgeliefert
**	Modelle nur noch begrenzt lieferbar
<b>NEU</b>	Neuheit 1996

## Das Kleingedruckte

In der Regel haben wir alle aufgeführten Modelle auf Lager. Doch bei erhöhter Nachfrage kann es durchaus vorkommen, daß ein Modell nicht mehr vorrätig ist und wir nachbestellen müssen. Ist dies der Fall, liefern wir Ihre Bestellung erst dann an Sie aus, wenn alle Modelle lieferbar sind. Sollten Sie aber Ihre Modelle immer sofort wünschen, bitten wir Sie, dies bei Ihrer Bestellung entsprechend zu vermerken. Die Lieferung der Produkte erfolgt in der Reihenfolge des Bestelleingangs. Irrtum, Preisänderungen und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Lieferung an Neukunden gegen Vorkasse, sonst gegen Rechnung. Zahlung innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung/Ware. Transportschäden und Beschädigungen müssen umgehend beim Transporteur reklamiert werden. Preisänderungen, Fehler und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Versandkostenfrei ab 120,- DM, darunter 9,80 DM pro Sendung. Mindestbestellwert pro Sendung 50,- DM, Zuschlag bei Bestellungen unter 50,- DM dann 5,- DM pro Sendung, Auslandsversandkosten auf Anfrage.

Weitere Exportmodelle der verschiedenen Hersteller sind in Vorbereitung. Den aktuellen Auslieferungsstand entnehmen Sie bitte dem N-BAHN TICKER.





Köf III der Bundesbahn von Arnold als Sondermodell für idee+spiel (Abbildung Handmuster)

## Neuheiten im Oktober

**Auch im abgelaufenen Monat hat sich bei den Neuheutenauslieferungen der Hersteller nicht sehr viel getan. Als ein Highlight der Saison dürfte der Touristikzug von Arnold gelten, der in diesen Tagen in den Handel gelangte.**

### Neue Modelle für Arnold Deutschland

■ Gerade ausgeliefert hat Arnold den Schiebedachwagen Tms der SNCF in Ausführung der Epoche III (4348). Im ersten Neuheitenprospekt war dieses Modell noch irrtümlich der Epoche IV zugeordnet. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

### Sondermodelle von Arnold für idee+spiel Fachgeschäfte

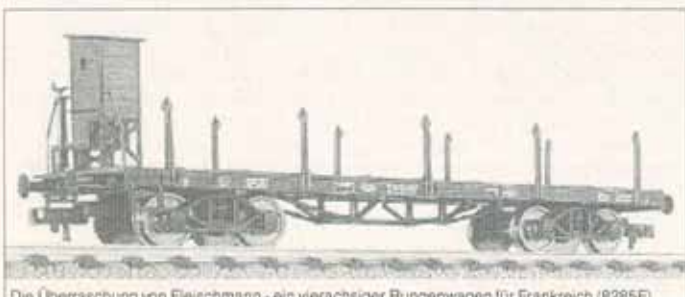
■ In Kürze ausgeliefert werden die Sondermodelle für idee+spiel. Es handelt sich im einzelnen um eine Köf III in rot der Epoche III als Köf 11216 (2088) und um eine zweiteilige Kesselwagen-garnitur der Epoche III mit einem Aral- und einem Essö-Kesselwagen (0201). Die Lokomotive kostet 139,- DM, die Wagengarnitur 75,- DM. Info und Bezug: *idee+spiel Fachgeschäfte*. **kd**

### Touristik-Zug an den Handel geliefert

■ Ausgeliefert hat Arnold nun den Touristik-Zug der Bahn AG (0307). Dieser von den Modellbahnern langerwartete Zug kann auf der ganzen Linie überzeugen, vor allem fällt der ausgezeichnete Druck sofort auf. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

### Neue Modelle für Fleischmann Deutschland

■ Ausgeliefert ist der Kühlwagen „Transthermos“ Epoche III (968344) als



Die Überraschung von Fleischmann - ein vierachsiger Rungenwagen für Frankreich (8285F)

Verbands-sonderserie für Vedes-, MC- und Spielzeugring-Fachgeschäfte. Info und Bezug: *Vedes-, MC- und Spielzeugring-Fachgeschäfte*.

Weiterhin ist im Fachhandel der braune Rolldachwagen der Bundesbahn in Epoche IV (8280K) erhältlich. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**



### Neue Modelle für Fleischmann Schweiz

■ Ausgeliefert sind die beiden Personenwagen der Südostbahn in dunkelgrün der Epoche IV als 1./2.Klasse Wagen mit der Betriebsnummer AB 504739-03170-7 (8136K) und als 2.Klasse Wagen mit der Betriebsnummer B 504720-03261-5. Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125*. **kd**

### Neue Modelle für Fleischmann Frankreich

■ Überraschend hat Fleischmann für Frankreich nun doch eine Neuheit in Spur N aufgelegt - einen vierachsigen

Rungenwagen der Epoche II (8285F) exklusiv für den französischen Markt. Besonders freut uns natürlich, daß der Generalvertreter in Frankreich unseren Vorschlag während der diesjährigen Spielwarenmesse aufgegriffen hat. Unser Preis für dieses Modell beträgt 69,90 DM - die Auslieferung ist für Oktober/November geplant. Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125*. **gk**

### Neue Modelle für Fleischmann Österreich

■ Ausgeliefert ist nun der vierachsige Rungenwagen Res der ÖBB in erdbraun (8288A) der Epoche IV (siehe auch Seite 6). Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125*. **gk**

### Neue Betriebsnummern bei den Silberlingen von Fleischmann

■ In der August-Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir die ersten neuen Betriebsnummern für die Silberlinge von Fleischmann genannt. In der Zwischenzeit wurden uns von Fleischmann weitere Varianten gemeldet. Der 1./2.Klasse Wagen (8141K) kommt mit neuem DB-Signet der Epoche V und mit der neuen Nummer 508031-34024-5 Unt. 26.7.95. Schließlich hat der 1./2.Klasse Wagen in Regionalbahntarben (8144K) ebenfalls das neue DB-Signet und die Betriebsnummer 508031-34160-7 erhalten. Auch hier wieder der Hinweis:

daß die anderen Wagen Zug um Zug umgerüstet werden. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

### Neue Modelle für Minitrix Deutschland

■ Mitte August gelangten die neuen Wagen der DB Cargo in den Fachhandel - der Selbstentladewagen Bauart Fal<sup>167</sup> (13903) und der Flachwagen Bauart Snps<sup>178</sup> (13906) - beide Modelle in Epoche V Ausführung. Anfang September brachte Minitrix zwei Personenwagen der DRG (Epoche II) zur Auslieferung (13744, 13745). Dickes Lob an Minitrix für die beiden Personenwagen - sie haben gleich neue Betriebsnummern bekommen. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

### Neue Modelle von Schär aus Bern

■ Beat Schär aus Bern, bekannt für seine guten Umbauten und -lackierungen, hat sich nun auf den Werbeklassiker der SBB, die Baureihe 460, konzentriert. So sind folgende Werbemodelle der SBB geplant: Re 460 „Tilsiter“ (BS N 5087), Re 460 „Lovely“ (BS N 5088), Re 460 „Ciba II“ (BS N 5089), Re 460 „Relax“ (BS N 5090), Re 460 „SLM“ (BS N 5090), Re 460 „Ascom“ (BS N 5095) und das neue SBB-Doppelpack mit zwei Re 460 „Wir verbinden die Schweiz - Nous relient la Suisse - Uniamo la Svizzera“ (BS N 5093). Alle Ausführungen basieren auf dem Kato-Modell und sollen sFr. 295,- kosten - das Doppelpack

Fortsetzung auf Seite 18



Das Doppelpack der SBB nun auch exklusiv von Beat Schär aus Bern

**DER N-BAHNER**  
Die Zeitschrift für den N-Bahn-Verfechter

Wird Ihnen  
Schicksal aus Holz  
Anerkennung aus Stein

Zielgruppen  
Kundenliste aus Material  
Werkzeug aus Plastik

Lieferung  
Kundenkarte aus Kunststoff  
und Metall

Der Autor der  
Vorbereitung ist  
Karl-Heinz  
Wittmann  
Tel: 089-301466

### DER N-BAHNER

Verlag Winfried Richter

Winfried Richter, der eingefleischten N-Bahnern noch als geistiger Vater des N-Bahn Magazins bekannt sein dürfte, publiziert ein eigenes Magazin für N-Bahner. Der Schwerpunkt seiner Ausgaben liegt im Modellbahnbereich. Kompetente Autoren zeigen den Anhängern der Spur N, wie man Fahrzeuge umbaut und super, wie man Anlagen und Zubehör erstellt - kurzum eigentlich alles, was das Modellbahners Herz begehrt.

Infos gibt es beim Verlag Winfried Richter, Postfach 801466, D-81614 München.

Neuheiten im Oktober - Fortsetzung von Seite 17

liegt bei sFr. 590,-. Dazu gesellt sich noch ein Schiebewandwagen Hbis „Farmer“ (BS N 5092) auf Roco-Basis für sFr. 40,- Info und Bezug: Beat Schär, Schwanengasse 5/7 in CH-3001 Bern, Tel: 0041/31/3126688, Tel: 0041/31/3126689.

kl / ek

**Neue Modelle für Roco Österreich**

■ Bereits 1991 brachte Roco für Österreich eine exklusive Sonderreihe von 500 Modellen eines Epoche III Klappdeckelwagens (28002). Das Modell ist komplett in erd Braun gehalten und hat die Betriebsnummer ÖBB 834506, unser Preis beträgt 20,90 DM. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125.

gk

**Neue Modelle für Roco Schweiz**

■ Ausgeliefert wurden inzwischen der Personenwagen EW IV 2.Klasse der BT (24329) mit der Betriebsnummer B 506221-75204-7 und der Personenwagen EW IV 1.Klasse der BLS (24334) mit der Betriebsnummer A 506310-73404-6. Beide Modelle haben eine Kulissenmechanik. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125.

ek

**Neue Modelle für Roco Frankreich**

■ Ausgeliefert ist nun endlich (!) der schon im letzten Jahr angekündigte vierachsige Selbstentladewagen der Bauart Fad (25236). Das Modell ist in der Epoche IV angesiedelt und trägt den großen Schriftzug „SGW“ an den Seiten. Info und Bezug: spezialisierte Fachhandel.

mb

# Die Quartalsentwicklung

■ Das dritte Quartal stand ganz im Zeichen der Sommerpause. Entsprechend verliefen auch die Geschäfte auf Deutschlands Tauschbörsen und Sammlermärkten.

Daß das letzte Quartal nicht zu den umsatzstärksten Zeiten gehörte, ist zunächst einmal jahreszeitlich bedingt. Die meisten Veranstalter von Börsen und Märkten waren in dieser Zeit entweder überhaupt nicht oder nur mit wenigen Terminen präsent. Auch die Besucherzahlen bei diesen Veranstaltungen blieben weit unter den Zahlen anderer Quartale. Die Umsätze der Händler waren also entsprechend gering.

Ende August ging es dann wieder richtig los und der September konnte darin, was Termine und Besucherzahlen anbelangte, in etwa an vergleichbare Quartale der Vorjahre anknüpfen. Eine leichte Zurückhaltung des Publikums war dennoch zu spüren.

Nach wie vor sehr groß ist das Angebot von neuer Ware aus dem Arnold- und Minitrix-Sortiment. Gerade die lange Auslaufliste von Minitrix sorgte auch auf den Märkten für eine deutliche Zunahme des Neuwarenangebotes. Tendenziell konnte man beobachten, daß die Preise teils deutlich unter den vergleichbaren Fachhandelspreisen lagen. Wurden die Händler direkt auf das Angebot angesprochen, wurde uns erklärt, daß es sich meist um Ware aus Geschäfts- oder Lagerauflösungen handeln würde.

Nicht erklärbar ist jedoch die Tatsache, daß bei manchem Händler schon die neuesten Modelle auf dem Ver-

kaufstisch lagen, die erst Tage zuvor vom Hersteller ausgeliefert wurden. Dies wird auch vom Fachhandel sehr argwöhnisch beobachtet.

Gute Umsätze vermeiden die Anbieter vor allem bei alten Modellen der Firmen Arnold und Minitrix. Hier sind es nach wie vor die ersten Blechhakenmodelle (Arnold) und die Schiebetrix-Modelle - gesucht in durchweg gutem Zustand. Doch auch hier ist die Nachfrage derzeit größer, als das Angebot, so daß sich die Preise für besonders gesuchte Modelle weiter leicht nach oben bewegen.

Gefragt sind weiter die neueren Lokomotiven und Wagen von Fleischmann. In manchen Regionen kann man auch ein deutlich zunehmendes Inter-

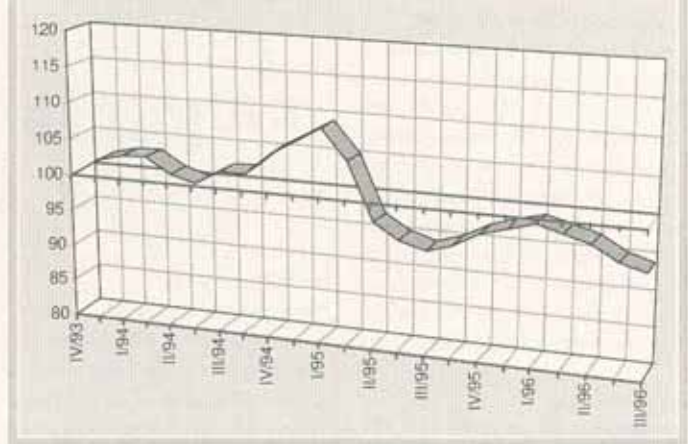
esse an exklusiven Sonderreihen aus dem In- und Ausland beobachten.

Nach Jahren der Unruhe scheint im Bereich der Biermodelle eine gewisse Marktsättigung einzusetzen. Besonders bei den Arnold-Modellen fallen die Preise. Ausgenommen hiervon sind lediglich die bei Sammlern bekannten Raritäten, wie zum Beispiel der erste „Früh Kölsch“, der auf Tauschbörsen äußerst selten angeboten wird.

Nun ist man allerorten gespannt auf das letzte Quartal und vor allem auf die Vorweihnachtszeit, die in den letzten Jahren immer für eine spürbare Belebung gesorgt hat. Die Terminangebote der Veranstalter haben im vergleichbaren Zeitraum 1995 deutlich zugenommen.

Insgesamt betrachtet kann man für das dritte Quartal sagen, daß das Käuferverhalten weiter sehr verhalten blieb. Die Tendenz geht dahin, daß es sich viele Kunden mehrfach überlegen und Preisvergleiche anstellen, bevor sie ein Modell käuflich erwerben.

Quartalsentwicklung für III/96



**Vorschau auf Ausgabe 23 / November 1996**

**Der Star der 60er Jahre**

Die E 03 war in den 60er Jahren das Paradeferd der DB. Wir beschäftigen uns mit dem Vorbild und mit dem neukonstruierten Modell von Arnold.

**Kurz und sicher gekuppelt**

Die neue Kulissenmechanik von Arnold sorgt für Furore. Wir zeigen Ihnen, wie sie funktioniert.

**Minitrix und seine Saxonia**

Die Saxonia war die erste deutsche Lokomotive - wir stellen Ihnen das gelungene Minitrix-Modell vor.



**N-BAHN TICKER**  
Die Monatszeitschrift mit Informationen und Berichten für alle N-Bahner. Erscheint im Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124. © 1995, 1996 by Verlag Guido Kruschke, Tutzing. Alle Rechte vorbehalten!

**Verlagsleiter und Herausgeber:** Guido Kruschke (gk), verantwortlich i.S.d.P. **Chef vom Dienst:** Kurt Deutschland (kd), **Mitarbeiter:** Elmar Klüpech (ek), Kurt Lepper (kl), Donald Troost (dt), Manfred Hammerschmid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Christoph Salát (cs), Peter Paška (pp), Andreas Pesaresi (ap). **Layout:** Guido Kruschke. **Druck/Realisation:** Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124. **Internet:** http://home.t-online.de/home/VerlagGuidoKruschke. **eMail:** VerlagGuidoKruschke@t-online.de. **Zahlungen:** Zahlungen Inland als Überweisung nur auf das Konto 4376714 bei der Volksbank Tutzing, BLZ 700 932 00, Zahlungen Ausland als DM-Eurocheck oder Postanweisung. Der N-BAHN TICKER erscheint monatlich und kostet pro Ausgabe 3,75 DM (inklusive Versandkosten). Das Abonnement gilt für ein Jahr = 12 Ausgaben und kostet 45,- DM. Der N-BAHN TICKER kann nur über den Verlag bezogen werden. Eine Verwertung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung und/oder Verbreitung, ist ohne unsere ausdrückliche schriftliche Zustimmung verboten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhaber der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit benutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen oder Übermittlungsfehler in jedwelter Form übernimmt der Verlag keinerlei Haftung.

**BDEF** Fördermitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

**Die November-Ausgabe des N-BAHN TICKER erscheint am 28. Oktober 1996.**