

N-BAHN TICKER

Die Monatszeitschrift mit Informationen und Berichten für alle N-Bahner

Alles, was der N-Bahner braucht

2. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 23 / November 1996

Preis: 3,75 DM

Bei den schon beinahe traditionellen Vorweihnachtsmessen war in diesem Jahr zum ersten Mal Leipzig an der Reihe. Vom 17. bis 20. Oktober fand in den dortigen Messehallen die erste Modell & Hobby statt. Und in den nächsten Tagen steht für uns Modellbahner wieder Köln auf dem Programm.



Im Laufe der letzten Jahre haben sich diese großen Veranstaltungen zu wahren Publikumsmagneten entwickeln können, was wir ausdrücklich begrüßen. Für die vielen Produzenten ist es die erste Gelegenheit, die diesjährigen Neuheiten fast komplett ihren potentiellen Kunden zu präsentieren und so verstärkt auf das Weihnachtsgeschäft hinzuwirken. Doch die Messen sind nicht nur zu reinen Produktmessen geworden, sondern vielmehr zu Schau- und Probiermessen avanciert. Der zukünftige Kunde kann sich alles in Ruhe ansehen, kann ausprobieren, nachfragen und fachsimpeln.

Bei dem großen Messetrübel sollten wir die vielen kleinen Veranstaltungen nicht vergessen, die verschiedene Fachgeschäfte in ihren Geschäftsräumen durchführen. Leider lassen hier die Hersteller oft die nötige Unterstützung vermissen. Doch sind es gerade diese Geschäfte, die die Hand am Puls des Käufers haben - die wissen, was verlangt wird.

Hoffen wir also, daß wir uns auch in Zukunft bald wieder die Nasen an den Schaufenstern plattdrücken, um uns und unseren Kindern Appetit holen zu können.

Ihr Guido Kruschke

Die Luft wird dünner...

■ Auch die Gebrüder Märklin & Cie. GmbH aus Göppingen, Marktführer in der Modellbahnbranche, rechnen 1996 mit einer Stagnierung im Modellbahnsektor. Doch die Ursachen für diesen Wandel sind nicht neu...

Im September präsentierte die Firma Märklin in Frankfurt ihren Bericht 1995 und die Perspektiven für 1996 der deutschen und internationalen Presse.

Die Ausführungen von Wolfgang Topp, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb, war den großen Zeitungen, wie der Süddeutschen oder dem Handelsblatt, einen ausführlichen Bericht im Wirtschaftsteil wert - zählt doch der

Marktführer zu einem Gradmesser der Modellbahnkonjunktur.

Als Quintessenz kann man dem Vortrag von Wolfgang Topp entnehmen, daß die goldenen Zeiten wohl zunächst vorbei sind. Selbstbeschränkung ist also angesagt. Denn auch die stärkste Marke kann auf Dauer nicht antizyklisch zu den Umfeld- und Marktbedingungen operieren. Die gesunkene Kaufkraft, die immer stärkere Neigung der Verbraucher und die sinkenden Geburtenzahlen hinterlassen ihre Spuren. Ein Lichtblick ist derzeit nicht in Sicht -

Fortsetzung auf Seite 2

'Steht die Firma Trix kurz vor einer Übernahme?' - Dieses Gerücht...

...geleitet seit Wochen durch die Branche. Aktuell gerücht wird diese Frage durch Meldungen, wonach Trix seine Vertreter bis auf vier Mann reduzieren habe sowie den Service-Leistungsbereich abzugeben wolle, sein soll, sich extern selbstständig zu machen. Ferner soll Geldgeber Dr. Mangold schon seit Wochen andere Firmen zwecks Übernahme angesprochen sowie nunmehr seinen Ausstieg beschlossene haben. Heißt als Übernahmekandidaten gehandelt werden neben Märklin auch die italienische Rivarossi-Gruppe (hinter der Benetton-Gruppe stecken sollen) sowie die englische Bachmann-Gruppe mit ihrem deutschen Ableger in Furtth. 'mi' hakte aber zunächst bei Trix-Geschäftsführer Hartmut Westphal nach, der allerdings noch nichts Konkretes verkünden kann:



☞ „Die Gerüchte um die Freistellung der Vertreter stimmen so nicht. Ich kann nur sagen, daß es Umstrukturierungen im Vertriebsbereich gegeben hat. Zu den weiteren Spekulationen möchte ich mich allerdings nicht äußern.“

Bei solch kurzen Aufkündigen scheint wohl schon etwas im Busch zu sein. Auf dem Markt ist auch immer noch nicht der neue Trix-Hauptkatalog. Wenn er wie angekündigt im November erscheinen, wäre es für das Weihnachtsgeschäft ohnehin fast schon zu spät. Doch welche neue Lok könnte vor den Nürnberger Zug angekoppelt werden? Märklin demontierte bereits im Frühsommer, die bisherige Zusammenarbeit mit Trix auf neue Gleise zu bewegen. Und wie steht es mit Bachmann? 'mi' sprach bei den Rühmern mit H. Spillberg, zuständig für Achsen:

|| „Wir haben seit vier Wochen die Gerüchte, aber ich kann Affinität sagen, daß sie nicht geklärt haben. Es bestanden auch nie konkrete Verhandlungen. Die Gerüchte um eine Übernahme interessiert mich nicht, nur vor die auf erzählen, daß der einzige Wächter unserer englischer Geschäftsführer - wir importieren ja Trix in England - in Nürnberg hat, wo noch sein Auto gefahren wurde.“

Wird als heißer Kandidat wohl vorerst nur die Rivarossi-Gruppe, die sich letztes Jahr Arnold/Mühlhausen einverleibte. Besonders schwierig macht die Übernahme neben einem kolportierten „aktiven Preis“ auch das Sortiment der Nürnberger. Dazu was wurde aus den Bereichen der Experimentalkästen bzw. Schuco? Interessant ist jedenfalls, daß Arnold aktuell bekannt gibt, daß „Dr. Ugo Giovanni“ ehrenamtlich als Geschäftsführer ausscheidet, nachdem er die Pläne der Umstrukturierung und Wiedereinführung des Geschäftsbetriebes schneller als geplant abgeschlossen hat. Dr. Giovanni starb die Gruppe aber weiterhin für Sonderaufgaben zur Verfügung. Liegen diese demnach in Nürnberg? Trix sollte bald klären. Tsch, machen, um nicht mit weiteren Schlägen die Spekulationen anzufachen, ohne Konkretes auslösen zu können. Denn, so ein süddeutscher Kollege: „Es ist im Fachhandel wichtig zu wissen, daß wir bei Trix weiterexistieren!“

Gerüchte ziehen Kreise

■ Die Gerüchte um eine Übernahme der Firma Trix ziehen immer weitere Kreise. Doch gerade die Verantwortlichen bei Trix scheint es nicht zu stören, daß der gesamte Markt dadurch in eine große Unruhe verfällt.

In der Oktober-Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir die Aussage des Trix-Geschäftsführers Hartmut Westphal abgedruckt. Da wir von vielen Lesern auf diese Zeilen angesprochen wurden, legen wir an dieser Stelle großen Wert darauf, daß es sich um eine Aussage der Firma Trix handelte und keinesfalls die Meinung der Redaktion darstellte!

daß Sie als Kunde ein Recht darauf haben, den aktuellen Sachstand zu erfahren!

Bei Trix ist niemand in der Lage, die doch massiven Gerüchte zu dementieren oder gar eine öffentliche Stellungnahme abzugeben. Scheinbar sieht man keinen Handlungsbedarf. Doch die Endkunden und immer mehr Fachhändler scheinen sich ihr Urteil bereits gebildet zu haben. Der Höhepunkt sind Artikel in der Markt intern und in der Süddeutschen Zeitung von Mitte Oktober.

Im folgenden bieten wir diese Artikel in der Originalfassung. Wir sind der festen Überzeugung,

Verkaufsgerüchte um Modelleisenbahner Trix

no. Nürnberg (Eigener Bericht) - Die sich um die Trix Schuco GmbH & Co., Nürnberg, rankenden Verkaufsgerüchte verdichten sich, schreibt der Informationsdienst markt intern, Düsseldorf. „Heiß“ als Käufer werde die italienische Rivarossi S.p.A., Como, gehandelt, die 1995 die F.K. Arnold GmbH & Co., Mühlhausen, übernommen hatte. Dieser Modelleisenbahner hatte zuvor Konkurs angemeldet. An Rivarossi soll die Benetton-Gruppe finanziell beteiligt sein. Weder Rivarossi noch Hans-Georg Mangold, Mehrheits-Gesellschafter von Trix und Aufsichtsratsvorsitzender, konnten für eine Stellungnahme erreicht werden. Brancheninsider sprechen von einer zu hohen Forderung für den Verkauf von Trix.

Trix beschäftigt rund 500 Mitarbeiter und nannte zur Nürnberger Spielwarenmesse 1995 einen Umsatz von 44 Millionen DM. Zwei Drittel davon stammen aus dem Modellbahnsektor, ein Drittel liefern die Schuco-Modellautos und der Komponentenbau für die Automobilindustrie, der 1995 von Arnold gekauft wurde. Eine Trennung der drei Bereiche wird für denkbar gehalten. Aufgrund der Entwicklungskosten für neue Modellbahn-Lokomotiven von 1 bis 2 Millionen DM arbeitete Trix seit längerem mit der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen, und der Gebr. Fleischmann, Nürnberg, zusammen. Bei Märklin steht eine Übernahme „nicht zur Debatte“, betonte eine Sprecherin. Auch Horst Fleischmann hat sich „noch keine Gedanken“ in dieser Hinsicht gemacht.

Süddeutsche Zeitung, 16. 10. 1996

Nummer 23 / November 1996



9 899210 111962

Die Luft wird dünner - Fortsetzung von Seite 1

verschärft auch durch die neuen Gesetze der Bundesregierung (Stichwort: Lohnfortzahlung...).

Auf die Strukturprobleme im Fachhandel reagiert man bei Märklin mit erweiterten Unterstützungsprogrammen, wie zum Beispiel durch die Schulung des Verkaufspersonals in der Fachakademie Modellbahn, an der sich im übrigen auch die Firmen Trix Schuco GmbH & Co. und die Gebrüder Fleischmann beteiligen. Noch wichtiger jedoch ist die Anpassung der Produktion an den Bedarf des Fachhandels - Märklin stellt auf die noch flexiblere Fertigung kleinerer Produktionsmengen um, um dem Fachhandel in der kostspieligen Lagerhaltung mehr Luft zu verschaffen.

Im vergangenen Jahr hat Märklin die eigenen Erwartungen von 250 Mio. DM Umsatz übertroffen. Der Umsatz stieg um rund 8% auf 263 Mio. DM. Doch für

1996 zeichnet sich eine Stagnation ab. Doch bei Märklin hofft man auf den Erfolg neuer Produkte, für die 1995 rund 10 Mio. DM ausgegeben wurden.

Wenn man den gesamten Text der Rede, der in der letzten Ausgabe der Insider News abgedruckt war, aufmerksam studiert, wird eines klar: Märklin hat die Zeichen der Zeit erkannt. Ganz klar wird das erfolgreiche Clubkonzept herausgestellt, daß die enge Markenbindung und -treue gewährleistet. Die kommenden geburtschwachen Jahrgänge und das rückläufige Interesse an der Bahn sind primäre Probleme.

Auch im N-Bereich müssen sich die Hersteller etwas einfallen lassen, um nicht bald mit leeren Händen dazustehen. Doch bislang geht mancher Produzent mit riesigen Auslauflisten und halb fertigen Konzepten in das Weihnachtsgeschäft und hofft darauf, daß die Menge für volle Kassen sorgt. Ein Trugschluß...

Leipziger Allerlei...

■ Vom 17. bis 20. Oktober trafen sich erstmals die Modellbahner in den Leipziger Messehallen. Aktiv vor Ort waren auch die N-Bahn Freunde München. Wir berichten von einer interessanten Ausstellung.

Für die Modellbahner gab es in Leipzig eine große Halle, wo Hersteller, Modelleisenbahnclubs und Fachhändler ihr Angebot präsentierten.

Von den bekannten Herstellern der Spur N waren nur Fleischmann und Roco vertreten. Unter den vielen Besuchern wurde es als schade empfunden, daß Arnold und Minitrix nicht anwesend waren. Auch in den neuen Bundesländern gilt Arnold trotz des „Neubeginns“ unbestritten als der Pionier der N-Spur.

Die N-Bahn Freunde München konnten erstmals ihre große Modulanlage mit dem neuen Elektronikkonzept einsetzen. Mit ihren Anlagenteilen zählen die NFM'ler mit zu den größten Modulbauern in Deutschland und konnten dies in Leipzig auch eindrucksvoll unter Beweis stellen. Auch der sächsische Ministerpräsident Dr. Kurt Biedenkopf ließ es sich nicht nehmen, mit den Modulern aus München zu fachsimpeln.

Eher verhalten über einen Messeerfolg äußerten sich die anwesenden Händler. Es wurde zwar viel geschaut, doch die Mark saß keinesfalls so locker. Doch gleichzeitig wurde positiv be-

merkt, daß man mit vielen Modellbahnern ins Gespräch kommen konnte. Die Veranstalter zeigten sich bei einer offiziellen Besucherzahl von etwa 65.000 Menschen zufrieden und man will diese Veranstaltung in den neuen Bundesländern auf jeden Fall fortsetzen.



Aus der Redaktion

■ Nun sind in der Redaktion die Weichen für die Zukunft gestellt worden. Mit einem neuen Outfit gehen wir ins dritte Jahr und bringen den N-BAHN TICKER ab Januar dann gehftet und „ungeknickt“.

Schon wieder ein neues Outfit?

■ Mit dieser Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir die Seite 1 wieder geändert und kehren zur „alten“ Titelseite zurück. Der Grund liegt auf der Hand - fast eine Seite mehr für Texte und Berichte; ergo: mehr Informationen... Schließlich wollen wir Ihnen ein Maximum an Informationen bieten.

Ab Januar kommt der „neue“ N-BAHN TICKER

■ Und wo wir gerade beim N-BAHN TICKER sind: ab Januar 1997 wird er vom äußeren Erscheinungsbild und von der Aufmachung her als richtige Zeitschrift daherkommen. Leider wird sich auch der Abopreis von derzeit 45,- DM auf 54,- DM für ein Jahresabonnement im Inland erhöhen, weil sich die Papier- und Druckkosten wieder erhöhen werden. Der Versand des Ticker erfolgt dann in großen Umschlägen und sollte Sie dann ungeknickt erreichen. Mehr über den „neuen“ N-BAHN TICKER und über unser neues Konzept lesen Sie in der Dezember-Ausgabe.

Mitglied in der FERPRESS

■ Seit dem 30. September ist der Verlag Guido Kruschke nun auch Mitglied in der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung FERPRESS.

Die FERPRESS fördert die Redaktions- und Fachjournalistenarbeit und erschließt den Mitgliedern wichtige Nachrichtenquellen bei der täglichen Arbeit und Recherche. namhafte Zeitschriften und Verlage im In- und Ausland gehören der FERPRESS an.

Neue Tätigkeit für Guido Kruschke

■ Guido Kruschke wird ab 1. Januar 1997 als Vertriebs- und Schulungsleiter für ein Baustoffunternehmen tätig werden. Aus diesem Grunde werden sich zunächst die Geschäftszeiten des Verlages ändern. Sie erreichen den Verlag nun montags bis freitags in der Zeit von 17 Uhr bis 19 Uhr. Über die Publikation zukünftiger Sammlerkataloge wird zur Zeit noch intern diskutiert. Der N-BAHN TICKER wird auch weiterhin pünktlich und zuverlässig erscheinen und mit der nächsten Ausgabe schon auf monatlich garantierte 16 Seiten anwachsen.

Geplanter Bericht über die E 03

■ Für diese Ausgabe des N-BAHN TICKER war ein ausführlicher Bericht über die E 03 geplant. Da das Arnold-Modell aber erst im Dezember in den Handel kommen soll, haben wir den Bericht aus aktuellen Gründen in die Dezember-Ausgabe geschoben.

Allerletzte Meldungen

● Von Menzel in Düsseldorf sind die Hobbytrain Ae 4/4 und Ae 8/8 der BLS ausgeliefert. Doch von wegen Exklusivität - die Betriebsnummern hat es bereits gegeben; bei der Ae 4/4 die 257 und 258 und bei der Ae 8/8 die 272 und 273.

Kompetenz statt Einerlei



Die Mitarbeiter des N-BAHN TICKER beschäftigen sich nicht erst seit gestern mit der Spur N. Viele von Ihnen haben schon jahrzehntelange Erfahrung und kennen die Tricks und Kniffe. Diese Kompetenz geben wir gerne an Sie weiter. Monat für Monat...

N-BAHN TICKER

Minitrix und seine „Saxonia“



■ Am 7. April 1839 fuhr der Eröffnungszug auf der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden. Mit dabei war auch die Saxonia, die erste Lokomotive aus deutscher Produktion - erbaut von Professor Schubert. Wir stellen neben dem Vorbild auch das schöne Modell von Minitrix vor.

Leipzig war zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine wichtige Handelsstadt, der jedoch schiffbare Wege fehlten, um die Waren transportieren zu können. Auch die bereits bestehenden Transportmöglichkeiten reichten nicht mehr aus, um den stark gestiegenen Bedarf decken zu können. So kam im April 1834 ein gewähltes Eisenbahnkomitee zusammen, um die Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahnverbindung vorzubereiten.

Ausschlaggebend für diese Entwicklung war eine bedeutende Schrift von Friedrich List (1789-1846) mit dem Titel „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“.

Die vom Komitee geplante Strecke von Leipzig zur Hauptstadt nach Dres-

den wurde im Mai 1835 durch königliches Dekret genehmigt. Zwei Trassierungen standen zur Debatte, wobei die eine linkselbisch über Meissen nach Dresden, die andere mit einer Überbrückung der Elbe bei Strehla und weiter rechtselbisch nach Dresden-Neustadt verlaufen sollte. Die Gesamtlänge der Strecke betrug 114,2 km.

Nach der Projektierung der Strecke begann der schwierige Teil des Bodenankaufs, der durch ein entsprechendes Enteignungsgesetz erleichtert wurde. Viele der betroffenen Land- und Bodenbesitzer waren gegen den Bau der Trasse, so daß zahlreiche Prozesse geführt werden mußten. In einigen Dörfern auf dem Lande wurden die Bewohner sogar tätlich und leisteten erheblichen Widerstand. Doch Hauptmann Kunz, der für den Bau verantwortlich war, führte seinen Auftrag ruhig und gewissenhaft durch.

Im April 1837 wurde die erste Strecke von Leipzig nach Althen in Betrieb genommen, die Streckenlänge betrug 9 km. Diese Bahn war nach der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth die zweite Bahnstrecke in Deutschland. Neben dem Personen- und Güterverkehr diente diese Strecke auch als Versuchs- und Ausbildungsstrecke für Lokomotiven und Wagen.

Etwa zur gleichen Zeit eröffnete in Uebigau bei Dresden eine Maschinenbau-Anstalt, deren Leiter Professor Schubert wurde. Er hatte sich als Ziel gesetzt, die erste rein deutsche Lokomotive zu bauen. Eine reelle Chance, das bestehende Monopol der englischen Lokomotiven zu brechen, hatte er nur, wenn er gleich mit dem ersten Modell Erfolg haben würde. So entstand in der Rekordzeit von nur sieben Monaten eine Dampflokomotive, die es mit den englischen Maschinen aufnehmen konnte - die „Saxonia“.

Beim Bau dieser Lokomotive flossen die Erkenntnisse aus den englischen Konstruktionen und die Erfahrungen des „Adler“ mit ein. Um eine bessere Laufeigenschaft zu erreichen, legte er die Achsfolge mit B1 fest. Angetrieben wurde die „Saxonia“ über ein Innentriebwerk - der nötige Dampf wurde in einem hintenliegenden Stehkessel erzeugt. Am 8. Dezember 1838 hatte die Maschine ihre erste Probefahrt. Nach der Beseitigung einiger technischer Mängel fanden am 6. Februar und am 8. März 1839 weitere Fahrten statt - mit großem Erfolg.

Doch die Bemühungen Schuberts, den offiziellen Eröffnungszug auf der inzwischen fertiggestellten Strecke von Leipzig nach Dresden zu ziehen, schlugen fehl. Am 7. April 1838, dem Eröffnungstag der ersten deutschen Ferneisenbahn, zogen englische Lokomotiven den Festzug. Am 8. April wurde die Fahrt wiederholt. Schubert durfte mit seiner „Saxonia“ nur hinterherfahren.

Doch gerade diese Fahrt wurde für Lokomotive und Führer zu einer Triumphfahrt und Schubert wurde begeistert gefeiert. Auf der Rückfahrt nach Leipzig hatte Schubert jedoch einige Hindernisse zu überwinden, da verschiedene Leute am sächsischen Königshof eine Bedrohung in dieser deutschen Maschine sahen.

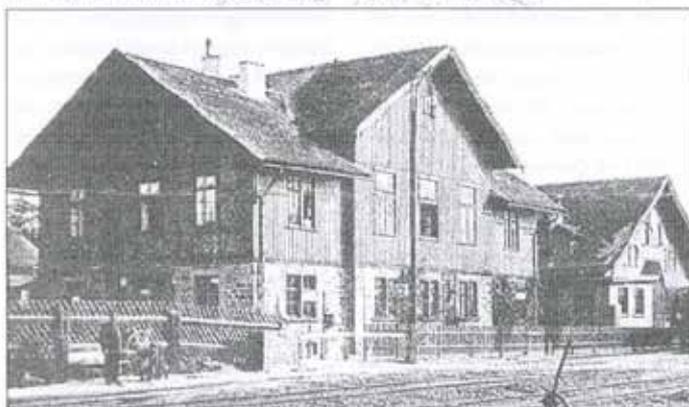
Trotz aller Widrigkeiten gelang es Schubert, sich durchzusetzen und die „Saxonia“ fuhr bis 1839 noch etwa 7.000 km. Bis zur Abstellung in den Reserwedienst 1845 wurden fast 9.000 km Laufleistung erzielt. Der hohe Brennstoffverbrauch und die Entwicklung von neuen und leistungsfähigen Dampflokomotiven machten die „Saxonia“ schließlich entbehrlich, so daß sie 1856 ausgemustert wurde. Wenig später wurde die Maschine dann komplett verschrottet.

Die Minitrix-Garnitur 11074 stellt den kompletten Zug aus der damaligen Zeit dar. Er besteht aus der Lokomotive mit Tender, einem geschlossenen Packwagen und drei Personenwagen unterschiedlicher Bauart. Der Antrieb sitzt im Packwagen, die Wagen und die Lokomotive sind untereinander mit Stangen gekuppelt. Die Garnitur in einer edlen Holzkassette enthält weiterhin acht handbemalte Zinnfiguren mit zeitgemäßen Personen. Ein Holzsockel und ein Gleis zum Aufstellen des Zuges runden die Garnitur ab.

Eine weitere Garnitur (11075) enthält lediglich die Lokomotive und drei Wagen, wobei auch der Packwagen als Antriebwagen dient.

Mit diesem Zug läßt sich ein stimmvoller Nachbau der ersten deutschen Fernbahn realisieren.

Da es das damalige Gleis nicht im Modell gibt, muß man bei der Verwendung des N-Angebotes Kompromisse eingehen. Für die Landschaftsgestaltung findet sich bei den Zubehörstellern das passende Material - lediglich beim Bau von Häusern und vor allem den Bahnhofsanlagen ist man auf den Selbstbau angewiesen.



Bahnhof Niederau bei Dresden - erbaut 1842 - steht heute unter Denkmalschutz



Bahnhof der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Dresden aus den Anfangstagen der Bahn

Kleinserien aus Parkentin

■ Die Entwicklung und der Bau von Kleinserienprodukten bei Harald Freudenreich aus Parkentin ist von einer anfänglichen Nebenbeschäftigung mittlerweile zu einem Hauptberuf gewachsen. Wir blicken zurück...

Der Eisenbahn-Modellbau fing als Hobbybastler mit recht primitiven Eigenbauten Anfang der 80er Jahre aus der Verlegenheit an, daß die Auswahl an Fahrzeugmodellen für die vorhandene Piko N-Bahn hinsichtlich Vielfalt und Qualität ziemlich dürftig war. Messing war von Anfang an ein faszinierender Werkstoff, an den sich nur Profis trauten und das machte dieses Material besonders reizvoll.

Beim Ausklügeln von Modellkonstruktionen halfen anfangs langjährig erfahrene Modelleisenbahner in Bad Döberan. Die berufliche Beschäftigung mit der Leiterplatten-Ätztechnik ließ sehr rasch den Gedanken aufkommen, dies für den Modellbau zu nutzen. Ende der 80er Jahre entstand so das Layout für einen DR Reko-Wagen Baag, der in

wenigen Exemplaren als Eigenbaumodell entstand.

Das Interesse an diesem Wagen im Freundeskreis und ein Kontakt mit der Firma Nümo auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1990 gaben den Anstoß, dieses Modell in größerer Stückzahl zu fertigen. Aus heutiger Sicht müßte man sich für diese Konstruktion schämen, aber es war das richtige Modell zum richtigen Zeitpunkt und bei einem Preis, der mit dem einer McDonald's Mahlzeit vergleichbar ist, haben viele bastelwütige N-Fans das Beste daraus gemacht.

Aus den Erfahrungen des ersten Projektes entstanden nach und nach neue Modelle. Mit einer Gewerbe genehmigung 1992 wurde die Kleinserienherstellung vorerst nebenberuflich ausge-



Das aktuelle Produkt aus der Produktion von Harald Freudenreich
Reisezugwagen - Bauart Spanten - der ÖBB

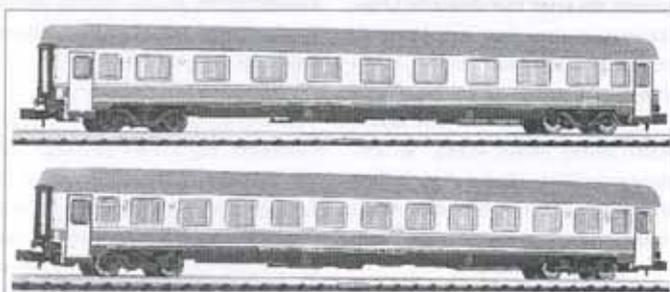
führt. 1994 entstand als fünftes Modell der Packwagen PwSa10, bei dem erstmals Messinggußteile und letztendlich manuell erstellte Layouts zum Einsatz kamen. Der Messingguß und CAD-erstellte Layouts für Ätztechnik und Beschriftung brachten eine deutliche Verbesserung der Bausatz-Qualität und damit auch der hieraus montierten Modelle. 1994 wurde ebenfalls mit dem Reko-Wagen Baag die Spur Z-Produktion aufgenommen und inzwischen durch zahlreiche Neuheiten ergänzt.

Die aktuellen Spur N-Neuheiten können sich (eine korrekte Montage vorausgesetzt) durchaus neben Großse-

rienmodellen sehen lassen. Für Modellbahnfreunde, die für eine Bausatzmontage nicht das erforderliche Geschick haben, besteht seit Februar 1996 die Möglichkeit, bei Modellbahnservice Ralf Denke, Goethestr. 6 in D-99991 Großgotttern, Fertigmodelle zu bestellen oder bereits erworbene Bausätze montieren zu lassen.

Ab Mitte 1996 geschieht der Modellbau bei Freudenreich Feinwerktechnik hauptberuflich. Außer der Fertigung von Spur N-Bausätzen und Spur Z-Fertigmodellen werden auch Auftragsarbeiten für andere Modellbaubetriebe ausgeführt.

NEU IM SCHAUFENSTER...



Schnellzugwagen von Roco für Spanien

■ Als Sonderreihe für Spanien hat Roco bislang insgesamt drei Schnellzugwagen auf den Markt gebracht, die wir Ihnen nun anbieten können.

24287	Schnellzugwagen 1.Klasse A10x-10100	49,90 DM
24288	Schnellzugwagen 2.Klasse B11x-10200	49,90 DM
24289	IC-Wagen 2.Klasse B11x-10200	49,90 DM
Alle drei Wagen zusammen als Garnitur, nur		139,90 DM

Neue Güterwagen für Roco Dänemark

■ Weil sie über den deutschen Fachhandel so schwer zu beschaffen sind, bieten wir nachfolgend die zwei neuen dänischen Güterwagen an.

25291	Taschenwagen „DFDS“ (4753600-8)	43,90 DM
25322	Rungenwagen „DFDS“ mit Container (3300296-1)	25,90 DM

Neuer Rungenwagen für Roco Frankreich

■ Der Herbstknüller schlechthin ist der neue Rungenwagen exclusiv für den französischen Markt. Ein super detailliertes Modell der Epoche III

8285F	Rungenwagen der SNCF, schwarz	69,90 DM
Fünf Rungenwagen im Kompletzug, nur		319,90 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 dann 5,- DM pro Sendung. Auslandsversandkosten auf Anfrage.

Meldungen im November

■ Zum 1. Oktober stand bei Arnold ein Wechsel in der Geschäftsführung an. Und interessant für alle Freunde der Werbung - die DB AG plant ihre erste echte Werbelokomotive à la Re 460 - zusammen mit Märklin.

Lemkes Rekolokomotive ist in Sicht

■ Die Rekolokomotive der Baureihe 18 der DR kommt nun in drei verschiedenen Versionen Anfang Dezember zur Auslieferung. Geplant sind die folgenden Maschinen: BR 18 201 mit Öltender, Museumsloks in grün (LC2600), BR 02 0201 mit Öltender, Rev.-Ausführung in schwarz (LC 2602) und BR 02 0201 mit Öltender der Epoche IV, grüne Lackierung (LC2603). Der Vorbestellpreis beträgt bei Hammerschmid bis 15. November 1996 genau 1.590,- DM. Info und Bezug: *modellbahnschmankerln Hammerschmid, Pfaffer-Behr-Weg 12 in D-82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801/1744.* mh

Neue Geschäftsführer bei Arnold

■ Zum 1. Oktober 1996 werden bei der Firma Arnold Modelleisenbahnen

GmbH in Mühlhausen Dr. Giuseppe Cafieri und Dipl.-Kfm. Bernhard Stuchlik zu neuen Geschäftsführern bestellt. Der bisherige Geschäftsführer Dr. Ugo Giussani scheidet einvernehmlich aus, nachdem er die Phase der Umstrukturierung und die Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebes schneller als geplant erfolgreich abgeschlossen hat.

Herr Stuchlik ist seit 1. Dezember 1995 als kaufmännischer Leiter bei Arnold tätig und mit dieser Funktion auch weiterhin betraut. Der Betriebsleiter Jürgen Zoberbier, hat ab 1. Oktober Prokura erhalten. kd

Kleiner Nachtrag zum „Andechser“

■ Das Sondermodell des Bierlasters „Andechser“, welchen wir in Zusammenarbeit mit modellbahnschmankerln

Fortsetzung auf Seite 5



Die neue 18 201 aus der Lemke-Collection - noch in diesem Jahr erhältlich...

Meldungen im November - Fortsetzung von Seite 4

aus Seeshaupt bei MARKS anfertigen ließen, wurde in einer streng limitierten Auflage von 200 Stück aufgelegt. Ursprünglich sollte dieses Modell nur in der Stückzahl aufgelegt werden, die von den Modellbahnern vorbestellt wurde. Doch dies war auch produktionsbedingt nicht machbar, da wir in möglichst kurzer Zeit ein Modell realisieren wollten. Bei unseren nächsten Sondermodellen werden wir die geplante Auflage schon vorab bekanntgeben. **gk**



Brawas 119 hat eine neue Betriebsnummer

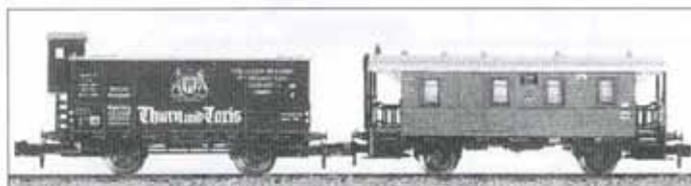
■ Von Lothar Stegner erhalten wir die Info, daß Brawa die Betriebsnummer der Baureihe 119 der DR (1400) geändert hat, die nun als 119 085-9 der RBD Erfurt und des Bw Saalfeld daherkommt (vorher 119 006-5, RBD Erfurt, Bw Probstzella). Die bislang graue Rahmenfarbe wurde auf schwarz geändert. Diese kleine „Umrüstung“ erfolgte schon im Sommer. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk**

Korrektur für Minitrix Niederlande

■ Im letzten N-BAHN TICKER haben wir die falschen Artikelnummern für die niederländischen IC-Wagen genannt - hier sind die richtigen Nummern 1. Klasse Wagen (13090) und 2. Klasse Wagen (13091). Ein Auslieferungstermin steht noch nicht fest. Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125.* **kd**

Minitrix-Exklusivset für den Post Museums Shop

■ In einer Auflage von 1.000 Stück fertigt Minitrix eine zweiteilige Garnitur der Epoche II nur für den Post Museums Shop in Frankfurt. Die Garnitur besteht aus einem dunkelblauen G 10 mit Bremserhaus der Fürstlichen Brauerei Thurn & Taxis und aus einem zweiachsigen Pack-/Postwagen der Bauart PwPostLBay14 in grün (52-50). Die



Die beiden Minitrix-Wagen in der Epoche II Garnitur für den Post Museums Shop



Die Kühlwagengarnitur von Minitrix für die Teilnehmer der Fachakademie Modelleisenbahn

komplette Garnitur kostet 69,- DM plus 5,95 DM Versandkostenanteil. Info und Bezug: *Post Museums Shop, Heiner-Fleischmann-Straße 2 in D-74172 Neckarsulm, Tel: 07132/969395, Fax: 07132/969190.* **gk**

Fachakademie Modelleisenbahn

■ Aus Anlaß des ersten erfolgreich abgeschlossenen Seminars für Fachhändler und Fachverkäufer in der Fachakademie Modelleisenbahn hat Minitrix exklusiv nur für die Seminarteilnehmer eine zweiteilige Kühlwagengarnitur (11413K) aufgelegt. Im freien Verkauf sind diese Wagen nicht erhältlich, aber: seinen Händler zu fragen hat bekanntlich noch nichts gekostet. Info: *Fachhandel.* **kd**

Bedruckung beim Minitrix Gmhs 53

■ Im April lieferte Minitrix den gedeckten Güterwagen der Bauart Gmhs 53 (13900) aus. Wie uns verschiedene Sammler mitteilen, sei die Beschriftung des Wagens nicht ganz korrekt. Während das Gehäuse die Gattungsbezeichnung Gmhs 53 und die Betriebsnummer DB 254361 trägt, ist auf dem Längsträger die Gattungsbezeichnung Gmhs 55 aufgedruckt. Das Untersuchungsdatum auf den Dezember 1954 hin - damals waren alle Wagen dieser Bauart in den EUROP-Wagenpark eingereiht und trugen die entsprechende EUROP-Kennzeichnung, die beim Minitrix-Modell fehlt. Nach Auskunft von Minitrix soll die Beschriftung dieses Modells geändert werden. **gk**

IC-Wagengarnitur der SBB von Minitrix

■ Im Rahmen der Weihnachtsaktion bringt Minitrix eine dreiteilige IC-Garnitur der SBB mit einem Panoramawagen 1. Klasse (618519-90107-7), einem Großraumwagen 1. Klasse (618510-90235-5) und einem Großraumwagen 2. Klasse (618520-90240-3). Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke.* **mh**

Roco will sein Militärprogramm erweitern

■ Nach bislang noch unbestätigten Gerüchten wird Roco schon im nächsten Jahr ein weiteres Militärfahrzeug als Ladegut vorstellen. Es soll sich da-

bei um einen Unimog 2t tml gl handeln - ein Standardfahrzeug der modernen Bundeswehr. 2t tml gl bedeutet, daß es sich um ein teilmilitarisiertes, geländegängiges Fahrzeug mit 2 Tonnen Zula-

Fortsetzung auf Seite 8

Wiking Spur N Katalog

■ Nach zwei Jahren intensiver Arbeit hat Horst Fechner aus Berlin, ein begeisterter Sammler von Wiking-Modellen, seine Ergebnisse in einem umfangreichen Sammlerkatalog zusammengefaßt.

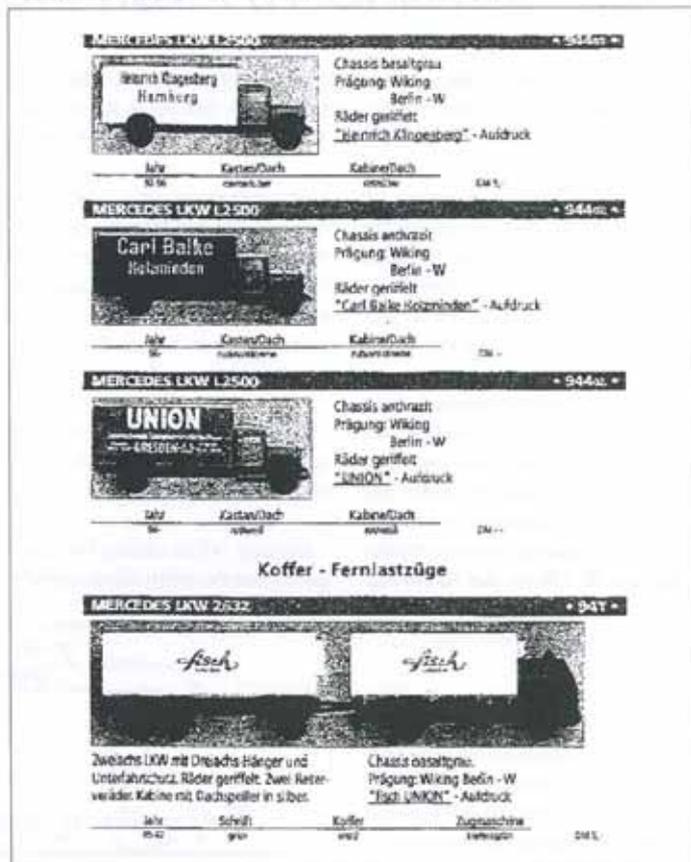
Auch in der Spur N gibt es bei den Wiking-Modellen Farb- und Druckvarianten. Eher zufällig sind diese Unterschiede dem Autor durch Mehrfachkäufe gleicher Modelle aufgefallen. Von da an fing die gezielte Suche nach Varianten an. Nach zweijährigen Recherchen, der intensiven Mitarbeit der Firma Wiking und dem Zuspruch vieler Sammler, liegt nun ein Katalog vor.

ten Modelle in schwarz/weiß sind alle eingescannt worden, wobei die 440 Modellvarianten deutlich beschrieben werden.

Die untenstehende Abbildung zeigt eine Musterseite, die durch die Faxübertragung leider etwas an Qualität eingebüßt hat.

Dieser Katalog wird nur eine Auflage von 100 Stück haben. Er ist im Format DIN A5 gehalten und umfaßt inclusive Einband 52 Seiten. Die 151 abgebilde-

Der Katalog kostet inclusive Versand nur 48,- DM und ist erhältlich bei *Thorsten Mätzing, Milowstraße 4 in D-14195 Berlin.* Für echte Wiking-Freunde fast schon ein Muß...



Meldungen im November - Fortsetzung von Seite 5

dungsmöglichkeit handelt. Und vor allem ist die Erweiterung dieses Modellbereiches aufgrund des großen Erfolges der Haubitze M 109 eigentlich eine logische Konsequenz. **gk**

DB AG und Märklin mit der ersten Werbelokomotive

Nun ist es auch in Deutschland soweit - die DB AG wird in Kürze ihre erste Werbelokomotive auf die Gleise stellen. In Zusammenarbeit mit Märklin wird auf einer Lokomotive der Baureihe 120 ein bislang noch geheimes Motiv platziert. Leider konnten auch wir den Göppingern keine Aussage über ein

mögliches Aussehen entlocken, so daß wir uns bis zur Messe in Köln in Geduld üben müssen. Ob sich ein solches Modell auch in N realisieren läßt, hängt von einer möglichen Nutzung der Rechte und Lizenzen ab. **gk**

Neue Ladegüter aus Maxhütte

Dieter Bauer aus Maxhütte fertigt Ladegüter für die Spur N. Herr Bauer wird auch in Köln auf dem Stand von Top Modell anwesend sein. Info und Bezug: *Modellbahnzubehör Dieter Bauer, Kirchenstraße 6 in D-93142 Maxhütte-Haidhof, Tel: 09471/20841, Fax: 09471/31351.* **ek**

**Neue Geschäftszeiten ab 1. Januar 1996
Montag bis Freitag von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr**



Die Baureihe 101 von Roco

Nach Auskunft von Roco kommt sie noch vor Weihnachten in den Fachhandel. Die Rede ist von dem neuen Star der DB AG - der Baureihe 101 - die am 1. Juli ihr Rollout in Kassel hatte. Sie wird beim Vorbild das ehemalige Paradeferd der Baureihe 103 ablösen. Wir haben uns das Vorbild näher angesehen.

Eines der großen Probleme der DB AG war schon 1991 der überalterte Lokomotivpark, der im wesentlichen aus 17 Baureihen bestand. So entstanden zum Beispiel die Lokomotiven der Baureihen 110, 140, 141 und 150, die ab den 60er bis in die 80er Jahre die Hauptlast des Verkehrs übernahmen, schon in den 50er Jahren. Mitte der 60er Jahre kam die Baureihe 103 für den hochwertigen Schnellzugdienst und in den 70er Jahren die Baureihe 111 für den Personenzugdienst. Weitere Baureihen, wie die 120 für den Schnellzugdienst und die 151 für den schweren Güterzugdienst, kamen hinzu.

Um diesen Lokomotivpark zu erneuern, ging Ende 1991 das Bundesbahn-Zentralamt in München mit einer Neuausschreibung einer hochleistungs-Universallokomotive an die Industrie. Doch aus einer geplanten Baureihe 121 als Nachfolger der 120 wurde nichts -

auch aus Kostengründen. So entschied man sich für die Ausschreibung von maßgeschneiderten Loktypen mit differenziertem Leistungs- und Geschwindigkeitsangebot, die im Gesamtaufbau modular zu sein hatten. Daraus entstanden insgesamt drei Loktypen:

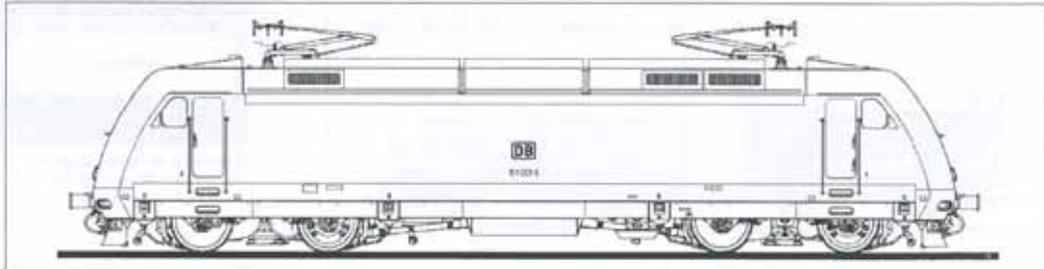
Baureihe 101 als Schnellfahrlokomotive für 220 km/h und 6400 kW Dauerleistung (145 Stück, ADtranz).

Baureihe 145 als Lokomotive für den gemischten Personen-/Güterzugdienst

für 140 km/h und 4200 kW Dauerleistung (80 (+ 400 optional), ADtranz).

Baureihe 152 als Lokomotive für den Güterzugdienst für 140 km/h und 6400 kW Dauerleistung (195 (+ 100 optional), Siemens/Krauss-Maffei).

Interessant am Rande ist vielleicht die Tatsache, daß der Geschäftsbereich (GB) Fernverkehr plant, bis zum Jahre 2005 alle lokbespannten Züge durch Triebzüge, wie den ICE, zu ersetzen. Deshalb schied schon alleine die



Neuheiten aus Amerika

Unser Mann für Amerika, Rainer Hartmann, ist zur Zeit in den Staaten und will im Dezember ausführlich über seine Reise mit topaktuellen Meldungen berichten. Deshalb heute nur die MicroTrains Neuheiten Oktober.

Die aktuellen Neuheiten von MicroTrains im Oktober

MicroTrains aus Oregon hat im Oktober folgende Neuheiten ausgeliefert: 40' Steel Side Ice Reefer „Pacific Fruit Express“ (59520), 2-bay ACF Center Flow der Norfolk & Western (92050), 39' Single Dome Tank Car der Montana Rail Link (65390) und ein 40' Standard Box Car der Ontario Northland im 2er Pack (20376/2). Als Reprints kommen

neu: 50' Standard Box Car der Santa Fe Road (32050/2), 40' Standard Box Car der Union Pacific „Challenger“ (23230) und ein 40' Despatch Stock Car (35040). Übrigens: 1997 ist wieder ein neues Modell geplant...

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

kostenintensive Aufarbeitung der betagten 103 aus. Die für diese Aufgaben vorgesehene 101 steht somit ab 2005 für den hochwertigen Güterverkehr zur Verfügung.

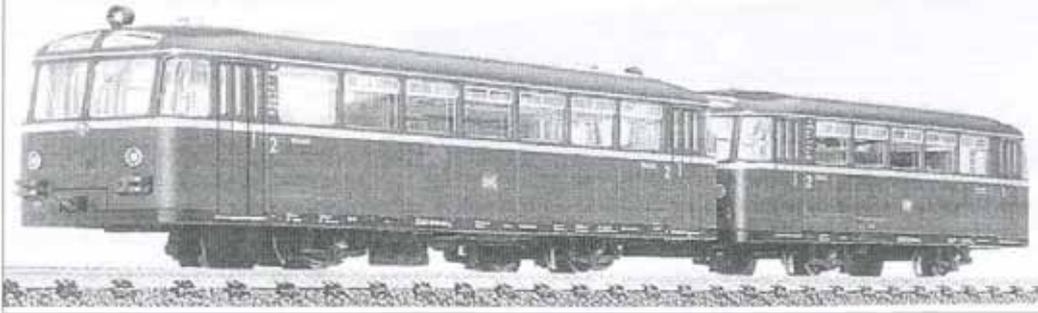
Neben der bereits ausgelieferten 101 001 werden in Kürze die 101 002 und 003 fertiggestellt und übergeben. Die ersten beiden Maschinen werden bei der Versuchsanstalt in Minden für brems- und lauftechnische Untersuchungen verwendet. Die 101 003 bleibt erst einmal bei der ADtranz für interne Abstimmungen und Erprobungen.

Die Serienlieferung dieser Baureihe wird im Februar 1997 anlaufen. Die nach dem neuen Farbschema verkehrsrot lackierten Maschinen sollen dann in einer Stückzahl von 20 Lokomotiven zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1997 zur Verfügung stehen. Beheimatet sein werden alle 101 in Hamburg.

Die neue Baureihe 101 verfügt natürlich als moderne Hochleistungslokomotive über verschiedene innovative Merkmale, die unter anderem von der 120 abgeleitet wurden.

Zunächst einmal steht der modulare Aufbau im Vordergrund. Alle Teile sind recyclefähig und werden von der ADtranz auch nach 30 Jahren Betriebszeit wieder zurückgenommen. Durch ein kompliziertes Energienmanagement entwickeln die Maschinen weniger Geräusche und haben einen geringeren Energieverbrauch.

1995



Die Kleinste von Fleischmann (11. Teil)

■ Mit dieser Ausgabe des N-BAHN TICKER bringen wir die letzte Folge unseres Rückblicks in die N-Bahn Geschichte und schließen das Kapitel Fleischmann mit den Jahren 1995 und 1996 ab. Im nächsten Jahr ist die Geschichte der Firma Minitrix geplant, die für die N-Bahner eigentlich im Jahre 1959 beginnt.

1995 wurde bei Fleischmann das Jahr des Schienenbusses, denn die Nürnberger brachten mit dem neuen VT 95 nebst passendem Beiwagen VB 142 ein Modell der Epoche III auf den Markt, welches schon seit vielen Jahren auf der N-Wunschliste ganz oben stand. Der „Nebenbahn-Reiter“ besaß für den zweiteiligen Betrieb eine Kuppelstange, die gegen eine echte Kurzkupplung getauscht werden konnte.

Doch auch die Dampflokkreunde wurden in diesem Jahr keinesfalls vergessen. In der Epoche II gab es die Baureihe 55 der DRG mit messingfarbener Beschriftung, für die Reichsbahner der Epoche III eine Baureihe 80, die vordbildgerecht mit den seitlichen Warnschildern ausgeliefert wurde, eine Baureihe 38 der DB mit Langlaufender der Epoche III und eine französische Dampflokomotive der Baureihe 040, die als „Euro-Lok“ mit Beschriftungssätzen verschiedener europäischer Bahnverwaltungen in den Handel kam.

Bei den Elektrolokomotiven gab es die schon im letzten Jahr nur für die Schweiz präsentierte Re 4/4^e in TEE-Lackierung und der Diesellokomotive der Baureihe 614/914 bekam eine neue Betriebsnummer und das aktuelle Signet der DB AG.

Bei den Personenwagen gab es in diesem Jahr nur vier Neuheiten, wovon zwei besonders herausragten. Es handelte sich hierbei um die Doppelstockwagen der DB AG, die im Nahverkehr zum Einsatz kommen. Fleischmann bedachte die N-Bahner mit dem 1./2. Klasse und mit dem 2. Klasse Modell in den aktuellen Regionalbahnfarben. Aus der Schweiz kamen die schweren vierachsigen Schnellzugwagen der SBB in grün als Modell der 1./2. Klasse und der 2. Klasse.

Im Bereich der Güterwagen stand der nächste Hit der Fleischmänner an - der schwere Dampfkran mit Begleitwagen, wie wir ihn schon aus dem HO-Programm kannten. Dieser 90t Dampfkran der DB in der Ausführung der Epoche III konnte sich auf Anhieb zum Modell des Jahres aufschwingen.

Weiter gab es einen Containerwagen des InterCargoExpress mit einem roten Container „KLINE“, ein langer Flachwagen mit Containern der Firmen Evergreen und OOCL, einen Niederflurwagen für die Rollende Landstraße mit einem Sattelzug „DANZAS“, einen braunen Flachwagen der Bauart Res der DR (DDR) und einen Schüttgutwagen in grauer Eisenbahn und Häfen GmbH. Abgeschlossen wurde das diesjährige Neuheitenprogramm mit einem gelb-orangenem Kühlwagen „Sinalco“, einem dunkelblauen G 10 mit Bremserhaus der Düsseldorfer Brauerei Schlösser, einem Schiebewandwagen Hbills²⁰³ der DB AG, einem vierachsigen Kesselwagen der BP und einem zweiachsigen Reichsbahn-Kesselwagen der VDOM Mannheim.

Zum 150jährigen Jubiläum der Württembergischen Eisenbahnen wird ein gemischter württembergischer Nebenbahnzug, der aus einer T 9^e und mehreren Personen- und Güterwagen besteht, aufgelegt.

Und in diesem Jahr, nämlich 1996, kam zunächst zu Jahresbeginn als Überraschung, die neue 12X als Baureihe 128 der DB AG in Kooperation mit Minitrix. Diese Lokomotive gab es auch als limitiertes Sondermodell zum 50jährigen Bestehen des Weltkinderhilfswerks UNICEF. Zur Messe wurde dann zur Freude der Dampflokkreunde eine völlige Neukonstruktion der bewährten Baureihe 50 als 50 849 präsentiert.

Weiter wurden eine überarbeitete Baureihe 103 mit DB AG Signet, die Baureihe 1043 der ÖBB und eine Re 4/4^e der SOB angekündigt. Die letzten beiden Modelle wurden in ihren Heimatländern bereits im Vorjahr als exklusive Neuheiten gezeigt.

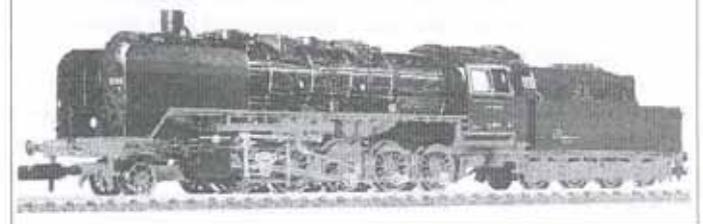
Bei den Personenwagen wartete man zunächst mit neuen Doppelstockwagen der Bauart Görlitz auf, die als Steuerwagen, 1./2. Klasse Wagen und als 2. Klasse Wagen präsentiert wurden. Diese drei Wagen werden im übrigen in Kooperation mit Minitrix gefertigt. Die beiden Doppelstockwagen der Züricher S-Bahn, die im Vorjahr in der Schweiz angeboten wurden, kamen in diesem

Jahr auch ins deutsche Programm. In limitierter Sonderreihe gab es die Doppelstockwagen mit Sparda-Bank- und DWA-Werbung. Weiter gab es noch einen IC/EC-Bordrestaurant Wagen und einen vierachsigen Schnellzug-Postwagen der DB in Epoche III.

Das diesjährige Güterwagen-Programm wurde mit zwei Neukonstruktionen, nämlich einem Säuretopfwagen und einem vierachsigen Rungerwagen, eröffnet. Dazu gesellten sich ein offener Güterwagen der DR (DDR) mit Bremserhaus, ein zweiachsiger Behältertragwagen mit Flüssigkeitsbehältern der Dortmunder-Union Brauerei, ein Containertragwagen mit Maersk-Container, ein (schon traditioneller...) Niederflurwagen mit einem LKW-Zug der Schwan-Stabilo Werke, ein Rolldachwagen der Bauart Tamms⁸⁸⁸ und ein Kühlwagen der Duisburger König-Brauerei. Vergessen dürfen wir keinesfalls die dritte Neuentwicklung, nämlich einen Kühlwagen der Epoche II der Bauart Ghk Berlin. Abgeschlossen wurde das diesjährige Programm durch einen gedeckten Güterwagen der DR (DDR), einem Reichsbahn-Kesselwagen der Epoche II der Firma Rückforth und einem vierachsigen Kesselwagen der Avia. Und für den Kranzug kam ein dreiachsiger Mannschaftswagen.

Im Rahmen der diesjährigen Sonderreihe zeigte Fleischmann einen Güterzug der KPEV mit einer T 16^e und einigen Güterwagen (dabei auch die diesjährigen Neukonstruktionen).

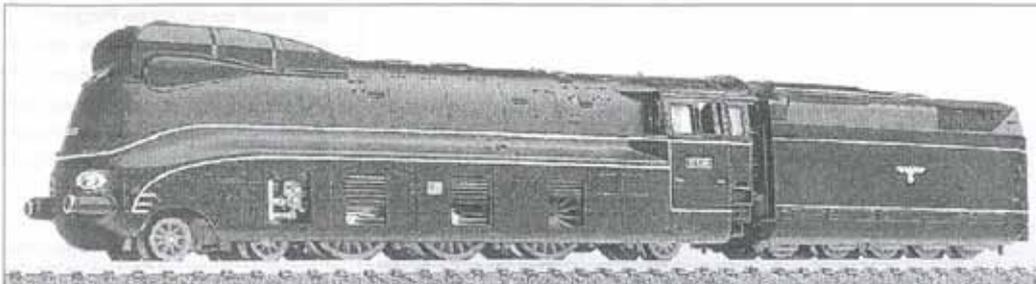
1996



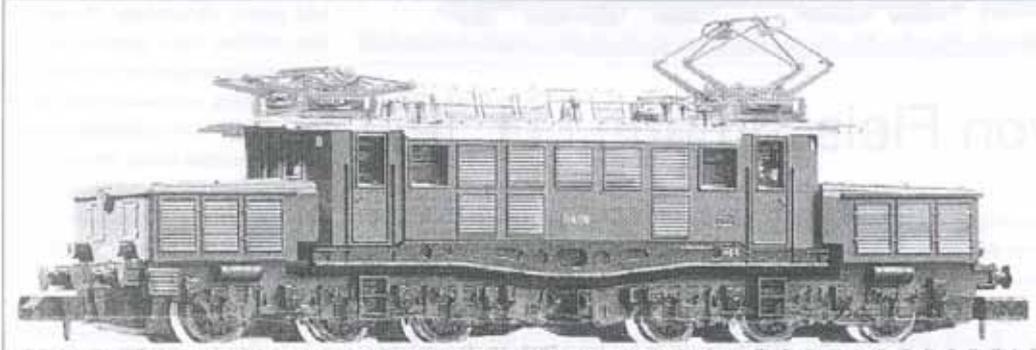
Die Top 5 November

■ 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.	2.	Fleischmann Rungerwagen (8285K)	2
2.	1.	Fleischmann Ghk Berlin (8346K)	3
3.	3.	Arnold BR 01.5 (2523)	7
4.	-	Arnold Touristikzug (0307)	1
5.	-	Minitrix V 60 (12624)	1



Baureihe 01st in Vollverkleidung der Deutschen Reichsbahn als leistungsfähige Schnellzugmaschine



Die E 94 der Reichsbahn als schwere Güterzuglokomotive vorwiegend für Strecken im süddeutschen Raum

Epochale Gedanken (Teil 3)

Im dritten Teil unserer epochalen Gedanken beschäftigen wir uns mit der Deutschen Reichsbahn von 1925 bis zum Kriegsende im Jahre 1945 und dann mit den getrennten Bahnverwaltungen in West- und Ostdeutschland der Epoche III.

Epoche II (1920 bis 1950)

■ Periode IIb von 1925 bis 1937.

Seit dem 30. August 1924 ist die Reichseisenbahn ein reichseigenes Unternehmen und läuft fortan unter „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ DRG. (Anm.: zur Unterscheidung von der DR der Epochen III und IV der ehemaligen DDR wird für die gesamte Epoche II das Kürzel DRG benutzt). Die neue Gesellschaft bleibt bis 1932 ein Reparaturpfand der Siegermächte aufgrund des Versailler Vertrages.

1925 wird der neue Nummernplan eingeführt, der ab 1926 für alle Lokomotiven verbindlich ist. So werden zum Beispiel zukünftig Elektrolokomotiven mit einem vorangestellten „E“ vor der Betriebsnummer und Verbrennunglokomotiven mit einem „V“ gekennzeichnet. Die Dampflokomotiven erhalten keinen Buchstaben, sondern lediglich

eine Betriebsnummer. Bis 1930 werden Zug um Zug die alten Länderbahnbezeichnungen und Länderbahnfarben abgelöst.

In dieser Zeit werden die ersten Einheitslokomotiven entwickelt, die bei der Konstruktion verschiedener Typen helfen sollen, Entwicklungskosten und Zeit zu sparen. Die heute bekannteste Einheitslokomotive ist die Baureihe 01.

Ende der 20er Jahre setzt ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm ein, welches seine besondere Ausprägung in Bayern findet. Für diese neuen Strecken werden neue und leistungsfähige Lokomotiven entwickelt, wie zum Beispiel die E 04, die E 17 oder die E 18. Auch auf den schlesischen Strecken wird die Elektrifizierung forciert.

Das Netz der schnellen Städteverbindungen wird in den 30er Jahren erwei-

tert. Für die Beförderung der Fahrgäste entwickelt die DRG zusammen mit der Industrie leistungsfähige Schnelltriebwagen, wie den „Fliegenden Kölner“ oder den „Fliegenden Hamburger“. Die Reisezeiten werden immer kürzer und ziehen so eine enorme Menge an Menschen auf die Bahn. Gleichzeitig werden die ersten Autobahnen gebaut, doch ein großer Konkurrent kann das Auto in dieser Zeit noch nicht werden.

Ab März 1935 gehört das Saarland wieder zum Deutschen Reich und wird eisenbahnmäßig als Direktion Saarbrücken geführt.

Bei den Wagen wird die Umzeichnung der Personenwagen vorangetrieben und 1928 die vierte Wagenklasse abgeschafft. Der Anstrich der MITROPA-Schlaf- und Speisewagen wird einheitlich bordeauxrot. Als wesentliche Änderung werden die Hülsenpuffer ein-

gesetzt, die den bisherigen Puffern an Betriebssicherheit überlegen sind. Die Güterwagen werden nun, soweit erforderlich, einheitlich auf eine durchgehende Luftdruckbremse umgerüstet.

■ Periode IIc von 1937 bis 1950.

Seit 1937 ist die Deutsche Reichsbahn wieder vollständig in Staatseigentum und nicht mehr Reparaturpfand der Siegermächte. Ab 1938 lautet die offizielle Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ DRB. Mit dem Anschluß der Tschechei und Österreich werden diese Länder auch eisenbahnmäßig eingegliedert. Eine große Anzahl von neuen Baureihen und Wagen werden integriert.

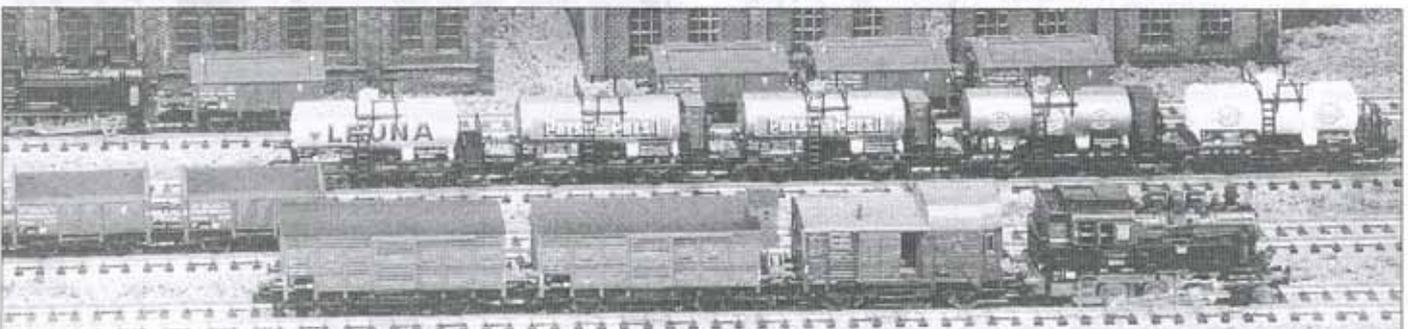
Die Signalordnung wird grundlegend geändert und reglementiert. Besonders interessant ist, daß sich diese neue Ordnung im wesentlichen bis in die heutige Zeit gehalten hat.

Bei Lokomotiven und Wagen wird der Adler mit Hakenkreuz als Hoheitszeichen des Deutschen Reiches eingeführt. Die einheitliche Farbgebung der Personenwagen ist nun flaschengrün. 1938 werden die Alu-Spitzziffern eingeführt und ab 1941/42 werden vereinfachte Beschriftungen am rollenden Material angebracht, zum Beispiel „DR“ statt „Deutsche Reichsbahn“.

Der zu Beginn der 30er Jahre begonnene Aufschwung wird fortgesetzt. So entstehen in den nächsten Jahren weitere leistungsfähige Lokomotiven - als Krönung zum Beispiel die E 19 - die die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel populär machen.

1939 bricht der Zweite Weltkrieg aus, der der Eisenbahn besonders im Güterbereich einen, stellenweise auch sehr unruhlichen, Aufschwung beschert. Die ersten Güterwagen der Kriegsbauarten werden gebaut. Aufgrund des gestiegenen Transportbedarfs entwickelt die Industrie die Kriegslokomotiven, die auf bewährten Konstruktionen aufbauen und stark vereinfacht gebaut werden. Im Bereich des Personentransports werden Behelfspersonenwagen ausgeliefert.

Fortsetzung auf Seite 9



Typischer Güterbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn der Epoche II auf einer Fleischmann-Anlage

Epochale Gedanken - Fortsetzung von Seite 8

Bei Kriegsende im Mai 1945 hört die Deutsche Reichsbahn als Staatseigentum faktisch auf zu bestehen. Das Reichsgebiet wird in vier Besatzungszonen eingeteilt. Alle Reichsembleme werden an den Fahrzeugen entfernt. Bei den Wagen wird die Bezeichnung „DR“ mit dem Zusatz der jeweiligen Besatzungszone beibehalten.

Viele Bahnanlagen sind zerstört oder weitgehend unbrauchbar und werden in den nächsten Jahren mit großem Fleiß wieder instandgesetzt. Besonders in der sowjetischen Besatzungszone kommt der Verkehr aufgrund der vielen Reparationsleistungen fast völlig zum Erliegen. In dieser Zone kommt es nach Kriegsende sogar zur Einstellung des elektrischen Betriebes.

Im Januar 1947 erhält das Saarland aufgrund seines besonderen Status im Bereich der Bahnen die Bezeichnung „Saarländische Eisenbahnen“.

Ab 1949 kommt es in den drei westlichen Besatzungszonen zur Umbenennung der Reichsbahn in „Deutsche Bundesbahn“, während in der sowjetischen Besatzungszone die Bezeichnung „DR“ beibehalten wird. Fortan läuft der Aufbau und die Entwicklung bis zur Wiedervereinigung unabhängig voneinander ab.



Schon ein Vorgeschmack auf die frühe Epoche III mit der Baureihe 81 von Fleischmann...

Die Hersteller

In der Epoche II sieht das Angebot der verschiedenen Hersteller schon deutlich besser aus. Das Angebot an Lokomotiven und Wagen ist im Gegensatz zur vorangegangenen Epoche I beachtlich. Ein Schwerpunkt läßt sich bei keinem Hersteller beobachten. Lediglich **Roco** ist in diesem Segment kaum vertreten.

Epoche III (1949 bis 1970)

■ **Periode IIIa von 1949 bis 1956 bei der Bundesbahn.** Ab September 1949 gibt es in den westlichen Besatzungszonen die Deutsche Bundesbahn. Bevor der Betrieb wieder in vollem Umfang aufgenommen werden kann, müssen zunächst noch die letzten Kriegsschäden beseitigt werden. Der Betrieb der Eisenbahnen im Saarland läuft bis 1956 eigenständig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verbleibt der größte Teil der Lokomotiven und des Wagenparks im Westen. Doch der einsetzende Verkehr im Personen- und Güterbereich bringt es mit sich, daß die Transportkapazitäten steigen.

Die ersten Neubaudampflokomotiven werden entwickelt und gebaut. Mit der 23 105 endet dann schließlich Ende

der 50er Jahre das Dampflokprogramm der Bundesbahn und wird auch nicht weiterverfolgt.

Den steigenden Ansprüchen im Reiseverkehr wird mit der Einführung des blauen F-Zug Netzes Rechnung getragen, wobei im hochwertige Wagen der DRG zum Einsatz kommen.

Fortsetzung im nächsten N-www.roco.de

Zwei grüne 1020...

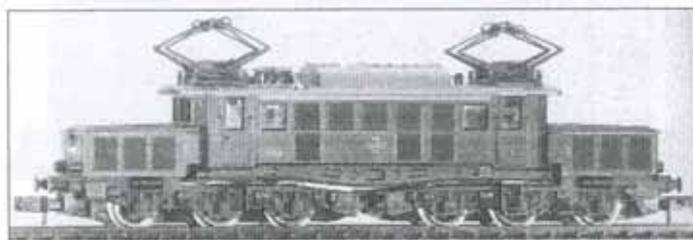
■ **Arnold brachte 1993 eine weitere Variante der ÖBB-1020 in tannengrün auf den Markt. Und von diesem Modell gibt es bereits zwei Varianten, die sich nicht nur in kleinen Details unterscheiden.**

Von unserem Leser Herrn Scherbak erhalten wir die für Sammler sicherlich interessante Information über zwei verschiedene grüne 1020 der ÖBB mit der Betriebsnummer 1020.47 (2328).

Das Katalogmodell ist von der Grundfarbe her tannengrün mit tannengrünen Aufstiegsleitern an den Einstiegs-türen. Die Fensterrahmen sind grün und um das Gehäuse läuft eine schmale grünliche Bauchbinde. Die Stromleitungen auf dem Dach sind kupferfarben. In dieser Form ist die Lokomotive auch in den Handel gelangt.

Das zweite Modell weicht in einigen Details erheblich vom Katalogmodell ab. So sind die Griffstangen an den Einstiegs-türen weiß bis silberfarben, die Fensterrahmen ebenfalls weiß bis silberfarben und die Stromleitungen auf dem Dach in rot gehalten. Um das Gehäuse läuft keine Bauchbinde.

Über den Fertigungszeitraum dieses zweiten Modells mit den genannten Abweichungen gibt es zur Zeit keine gesicherten Erkenntnisse. Von der Bewertung gibt es bei den Modellen keinen Unterschied.



Die 1020 der ÖBB in tannengrün als normales Katalogmodell

HGK-Lok von Arnold

■ **Arnold ist immer wieder für Überraschungen gut und zeigt, daß man schnell auf den Markt reagieren kann. So wird man schon im Januar die erste Lokomotive der Häfen und Güterverkehr Köln HGK bringen.**

Bei diesem Modell handelt es sich um eine Versuchslokomotive, die von Krupp als MaK DE 1024 im Frühjahr 1990 in drei Exemplaren an die Bundesbahn vermietet wurden. Dort erhielten die schweren sechsachsigen Maschinen mit elektrischer Kraftübertragung die Betriebsnummern 240 001-8, 240 002-6 und 240 003-4.

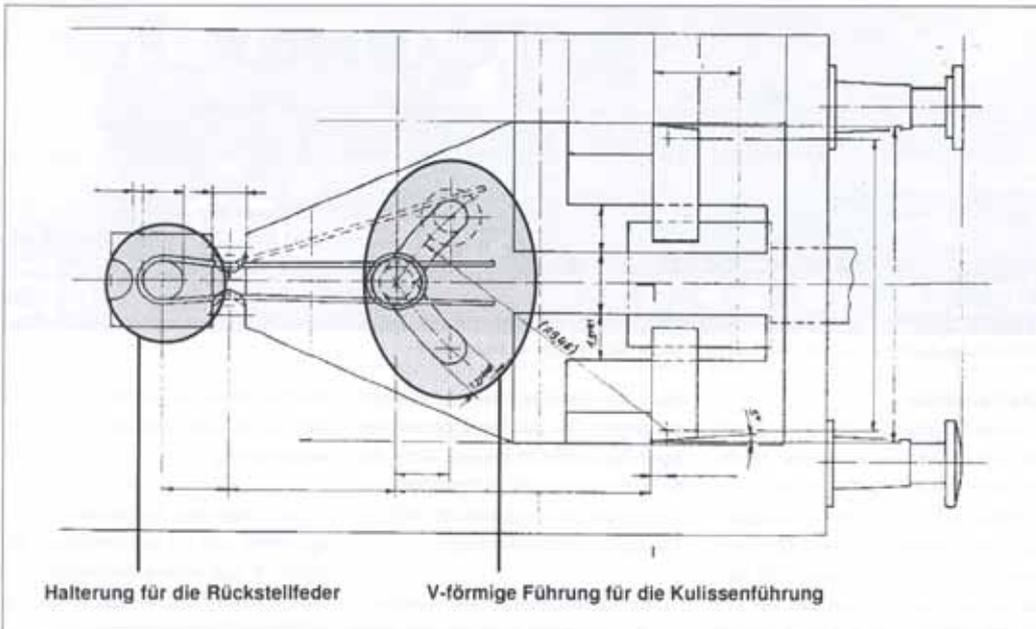
1991 stellte Arnold zur Spielwarenmesse die erste Lokomotive als 240 001-8 vor, der 1992 die 240 002-6 und 1993 die 240 003-4 folgte. Alle drei Modelle sind ausgezeichnet detailliert und geben das bullig und kraftvoll wirkende Vorbild sehr gut wieder. In diesem Jahr stellte man unter der Artikelnummer 0299 noch einen Zug mit der 240 003-4 und vier Hochbordwagen als Kartoffeltransport der Epoche V vor.

Rund fünf Jahre waren diese 2.450 kW starken Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Dau-

ereinsatz vor IC- und EC-Zügen und wurden in diesem Jahr an die Häfen und Güterverkehr Köln HGK verkauft.

Im August 1996 traf die ehemalige 240 002, nun als DE 12 der Häfen und Güterverkehr Köln HGK umlackiert und umgezeichnet im Betriebswerk Brühl-Vochem ein. Vorausgegangen waren diesem Verkauf ausgiebige Testfahrten im Kölner Raum, wobei man sich bei der HGK sehr zufrieden zeigte. Die 240 001 wird derzeit überholt und soll im Frühjahr als DE 11 nach Köln gelangen. Auch die 240 003 wird im nächsten Jahr als DE 13 zu den zwei anderen Lokomotiven stoßen.

Arnold hat sehr schnell reagiert und kündigt diese schwere sechsachsige Maschine in rot Anfang 1997 mit der Artikelnummer 2038 an. Mittelfristig plant man in Mülhhausen sogar einen kompletten Werkszug dieser Bahn. Info und Bezug: *Fachhandel*.



Kurz und sicher gekuppelt

■ In diesem Jahr stellte Arnold mit den neuen zweiachsigen Güterwagen auch eine völlig neu konstruierte Kulissenmechanik vor. In Verbindung mit den steckbaren Kupplungen nach NEM 355 ergibt sich ein enges und realistisches Zugbild, welches mit der Fleischmann PROFI-Kupplung noch gesteigert werden kann.

Doch bevor wir uns der neuen Kulissenmechanik zuwenden, wollen wir uns zunächst mit der Aufnahme der Kupplungsköpfe nach der NEM 355 und dem

Ansatz am Kupplungskopf nach NEM 357 befassen. Wie man als Beispiel der untenstehenden Norm entnehmen kann, handelt es sich lediglich um Empfehlungen der MOROP an die Hersteller. Sie sind also nicht bindend und enthalten lediglich Ratschläge mit den Zielen, die Austauschbarkeit von Teilen zu gewährleisten und eine gewisse Funktion zu ermöglichen.

Doch erfreulicherweise haben alle uns bekannten Hersteller der Spur N sich bei der Konstruktion ihrer neuen Kupplungen und Kupplungsaufnahmen an diese Empfehlungen gehalten und garantieren somit einen echten Austausch von kurzgekuppelten Fahrzeugen untereinander.

Die NEM 355 sieht die Anbringung von austauschbaren Kupplungsköpfen an eine Kupplungsaufnahme vor, während die NEM 357 den Ansatz am Kupplungskopf beschreibt. Bei der letzteren Norm stützt man sich auf den von Fleischmann entwickelten Ansatz, auf

die die Nürnberger Firma die verschiedenen Patente und Schutzrechte besitzt.

In Verbindung mit der NEM 352, die die Führungen für Kurzkupplungen (Kulissen) beschreibt, stehen den Herstellern bei der Konstruktion ihrer Modelle unzählige Möglichkeiten des naturgetreuen Puffer-an-Puffer-Fahrens offen.

Die neue Kulissenmechanik von Arnold basiert jedoch nicht auf der NEM 352, sondern geht einen anderen Weg der Führung. Während man bei den „herkömmlichen“ Führungen die Kuppungsaufnahme direkt an den Enden eines Wagenchassis führte, liegt bei Arnold die neue Führung weit zurückgezogen und noch vor den Achsen. So ist vor allem ein sicherer Betrieb mit vielen Wagen möglich.

Durch die V-förmige Führung wird ein sicheres Ausschwenken des Kulissenkopfes und der montierten Kupplung gewährleistet. Über zwei Federn im Wagenboden, die zu beiden Seiten der Führung liegen, wird die Rückstellung der Kupplung erreicht.

Bemerkbar macht sich diese neue Konstruktion vor allem im Schiebebetrieb. In engen Radien konnte es durchaus vorkommen, daß gerade bei langen Zügen die Wagen in der Zugmitte durch die Stoßkräfte über die Kupplungen aus den Schienen gehoben wurden. Bei der neuen Arnold-Kulissenmechanik wird die Kraft ganz anders übertragen, so daß ein Herausspringen von Fahrzeugen aus dem Verband fast ausgeschlossen werden kann.

Als bisheriges Fazit kann man festhalten, daß Arnold mit dieser neuen Kulissenmechanik eine interessante und vor allem funktionstüchtige und erprobte neue Variante vorgestellt hat.

Diese Idee einer neuen Kulissenmechanik soll in den nächsten Jahren auch bei den anderen Güterwagenmodellen eingeführt werden. Bei den vierachsigen Drehgestellwagen peilt man eine andere Lösung an und möchte schon bald die ersten Modelle zeigen.



	Normen Europäischer Modellbahnen Aufnahme für austauschbare Kupplungsköpfe in Nenngröße N	NEM 355 Seite 1 von 1 Ausgabe 1994
	Empfehlung	Maße in mm

1. Zweck
 Die Kuppungsaufnahme gestattet die Anbringung von austauschbaren Kupplungsköpfen, sofern sie einen Ansatz nach NEM 357 besitzen.

2. Funktionsweise
 Ein innerhalb des Aufnahmeschlechtes vorgesehener Drehpunkt gestattet das Anheben des Kupplungskopfes. Die Seitenbeweglichkeit wird durch entsprechende Führung des Kuppungsschaftes gewährleistet.
 Bei kinematischer Führung des Kuppungsschaftes nach NEM 352 und Verwendung spezieller Kurzkupplungsköpfe ist ein Puffer-an-Puffer-Fahren möglich. Die Kuppungsaufnahme ist in diesem Fall nach Abb. 1 auszuführen.

3. Ausführung

max. Fahrzeugbegrenzung

Abb. 1: Anhebeln an schwenkbarem Kuppungsschaft

Anmerkung 1)
 Dieses Maß ist nur verbindlich, wenn der Kuppungsschaft durch eine Kurzkupplungsmechanik gesteuert wird.

Anmerkung 2)
 Das Maß x ist abhängig von der Gesamtgeometrie der Fahrzeugs (Richtwert 5 mm)

4. Rechtsvorbehalt
 Bei Verwendung dieser Norm sind bestehende Schutzrechte zu beachten.

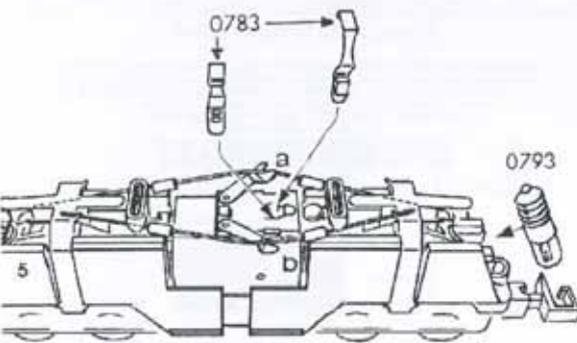
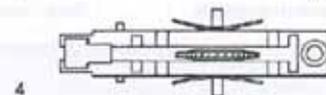
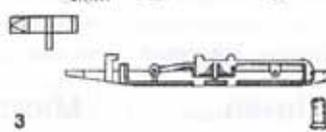
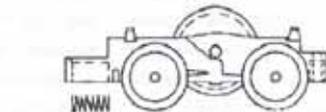
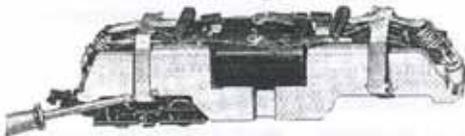
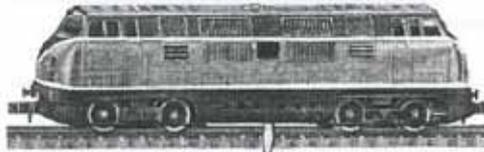
Abb. 2: Aufnahme an einer Drehgestell-Kuppungshalterung

Tips und Hinweise für Sammler

■ In dieser Rubrik geben wir Ihnen Tips und Hinweise aus der Praxis, auf welche Punkte Sie beim Erwerb von Sammlermodellen achten sollten. Jedes Modell ist unterschiedlich aufgebaut und hat natürlich seine Schwachstellen. Beim Kauf werden solche Punkte meist übersehen. Heute: die V 200 von Arnold.

ARNOLD-N

Mehrzweck-Diesellokomotive 0202



Vor erstmaliger Inbetriebnahme der Lok ist es empfehlenswert, sämtliche Lagerstellen und Zahnräder der Maschine mit dem Arnold rapido-DI 0768 durchzuölen.

Demontage

Bild 1 Das Lokomotiv-Oberteil ist auf dem Unterteil mit einem Haltebügel befestigt. Dieser läßt sich durch Einschleiben eines Schraubenziehers vom Oberteil abheben. **Bild 2** Die Drehgestelle lassen sich mit einem Schraubenzieher durch seitliches Ausklinken und Hochschieben der Klammern vom Unterteil abnehmen.

Durch ein absichtliches Vertauschen der beiden Drehgestelle kann auf einfachste Weise die Polung der Lokomotive geändert werden. Die damit verbundene Fahrtrichtungsänderung erlaubt mit einer zweiten Lokomotive einen Gegenzugverkehr auf einer eingleisigen Strecke mit nur einem Trakt.

Bild 3 Auswechseln einer Fahrzeugkuppelung (Ersatz Nr. 0789).

Bild 4 Unterseite eines Drehgestells ohne Treibräder mit den freiliegenden Stromabnehmerfedern, die in dieser Weise leicht gereinigt werden können.

Nachölen

Zum Nachölen der beweglichen Teile wird anstelle des Auto-Sommeröls das neue Arnold rapido-Spezialöl Art. 0758 verwendet. Dabei ist nur ein Tropfen Öl an die Motorlager und Getriebebestellen abzugeben.

Kohlewachsel

Bild 5 Wenn die Lok nach längerer Betriebsdauer beim Lauf zu stottern anfängt oder stehen bleibt, dann müssen die Sinterkohlen erneuert werden.

Durch ein seitliches Ausschwenken der Bürstendruckfedern a und b werden die abgenutzten Kohlebürsten herausgenommen. Vor Einsetzen der Ersatzkohlen Nr. 0783 sind die verschmutzten Kollektorlamellen zu reinigen.

Mit der Rangierkuppelung Nr. 0780 kann ohne Entkuppelgleis an jeder beliebigen Stelle einer Modellanlage vollautomatisch entkuppelt werden. Es können aber nur Wagen von der Lok getrennt werden. In Verbindung mit vorhandenen Entkuppelgleisen ergeben sich aber dadurch eine Reihe weiterer interessanter Rangiermöglichkeiten.

Dieses Austauschteil wird für den nachträglichen Selbstbau empfohlen.

Die zweite V 200 im Arnold-Sortiment zählt zwar nicht zu den Raritäten, doch gerade die erste Version aus dieser Serie ist bei Sammlern gesucht. Zu Beginn wollen wir Ihnen kurz die verschiedenen Serien beschreiben.

Die erste Serie von 1966 bis 1968 hatte ein hellrotes Gehäuse, das DB-Signet und die Betriebsnummer V 200 103 waren erhaben und das DB-Signet war unter der Betriebsnummer angeordnet. Die zweite Serie von 1969 bis 1970 hatte ein dunkleres Rot als Gehäusefarbe und die Betriebsnummer war aufgedruckt. Die dritte Serie von 1971 bis 1972 hatte die Betriebsnummer nun als Abziehbild und die vierte Serie von 1973 bis 1976 hat nun die Betriebsnummer 220 103-6 und das DB-Signet war über der Betriebsnummer angeordnet.

Vom Aufbau her ist die V 200 fast identisch mit den Lokomotiven der Bau-reihen E 10/E 40. Das Gehäuse ist ebenfalls mit einer Metallklammer gehalten, die zu beiden Seiten mittig einrastet und mit einem kleinen Schraubendreher eingedrückt werden kann.

Worauf muß man nun als Sammler achten? Zunächst sollte die Lackierung und die Beschriftung einwandfrei sein. Da dieses Modell von 1966 an bei Arnold zu einer Standardlokomotive zählte, war die Auflage trotz der kurzen Produktionszeit sehr hoch. So lohnt es sich durchaus, auf Sammlermärkten nach guterhaltenen Modellen Ausschau zu halten. Bei dem Modell mit Abziehbild ist das Abziehbild schon werksseitig aufgebracht und liegt nicht bei.

Beim Erwerb sollte man das Gehäuse vorsichtig öffnen und das Modell fahren lassen. So lassen sich am besten die Mängel im Betrieb erkennen. Bis heute zählt diese V 200 zu den robustesten Arnold-Modellen.

Gewichtsprobleme

■ Bei den zweiachsigen Gbs-Modellen von Roco kommt es oft vor, daß sich durch Transport das kleine Gewicht im Dachteil des Gehäuses löst. Wir schaffen nun Abhilfe...

Bei diesen Modellen befindet sich im Gehäuse ein kleines Gewicht, welches werksseitig nur angeklebt ist.

Abhilfe kann man schaffen, indem man mit der einen Hand das Chassis im Bereich der Achshalter festhält und mit der anderen hand das Gehäuse (nicht das Dach...) vorsichtig abzieht. Die Nockenhalterungen befinden sich an den Wagenenden. Nun geht man an

einem Gehäuseende mit dem Fingernagel vorsichtig unter das Dach, während man mit der anderen Hand und mit Hilfe eines kleinen Schraubendrehers eine Dachlasche in der Mitte des Gehäuses nach innen wegdrückt. So läßt sich das Dach leicht entfernen.

Jetzt liegt das Gewicht frei und man kann es mit Hilfe eines Klebers wieder dauerhaft fixieren.



Der neue Touristikzug von Arnold

■ Mit diesem neuen Zug, der aus der bekannten Baureihe 103 und vier verschiedenen Wagen besteht, ist Arnold ein guter Wurf gelungen. Das schon

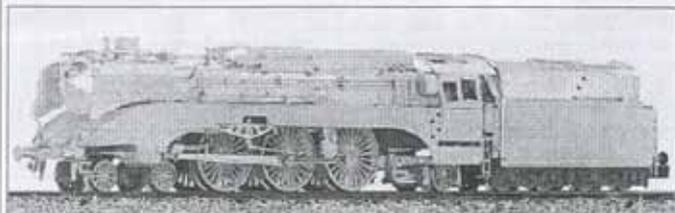
etwas betagte und hochbeinige Lokmodell und die Wagen mit der „alten“ Kulissenmechanik rücken aber in den Hintergrund, wenn man sich die Bedruckung näher ansieht - einfach ausgezeichnet!

Tauschbörsen November

02.11.	10-16 Uhr	72336 Balingen, Stadthalle
02.11.	10-14 Uhr	48149 Münster, Hotel Schützenhof, Steinfurterstr. 10
02.11.	10-15 Uhr	87439 Kempten, Franziskuskirche, Aybühlweg
02.11.	10-15 Uhr	79539 Lörrach-Brombach, Sporthalle
03.11.	11-16 Uhr	50679 Köln, Messe-Congress-Centrum, Kennedyufer
03.11.	10-17 Uhr	66482 Zweibrücken, Festhalle am Rosengarten
03.11.	11-17 Uhr	36304 Alsfeld, Hessenhalle, An der Hessenhalle 1
03.11.	11-17 Uhr	30543 Hannover, Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg 16
03.11.	11-17 Uhr	44867 Wattenscheid, Gänsereiterhalle, Wattenscheider Hellweg
03.11.	10-15 Uhr	96103 Hallstadt bei Bamberg, Bettelseehalle
03.11.	10-16 Uhr	63263 Neu-Isenburg, Hugenottenhalle
09.11.	10-15 Uhr	80339 München, Pschorr-Keller, Theresienhöhe
09.11.	11-16 Uhr	73033 Göppingen, Spielzeugmarkt Göppingen, Stadthalle Göppingen
09.11.	10-16 Uhr	75179 Pforzheim, Opel Häuser, Stuttgarter Straße
10.11.	10-15 Uhr	83026 Rosenheim, Inntalhalle
10.11.	11-17 Uhr	21660 Stade, Stadeum, Schiffertorplatz 6
10.11.	11-17 Uhr	35052 Herford, Markthalle, Rathausplatz 1
10.11.	11-17 Uhr	49811 Lingen/Ems, Emstandhallen, Lindenstraße
10.11.	11-16 Uhr	58642 Iserlohn-Letmathe, Städtischer Saalbau, von der Kühlen Straße
10.11.	11-16 Uhr	51065 Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Straße
10.11.	10-16 Uhr	34466 Wolfhagen, Stadthalle
10.11.	11-17 Uhr	73430 Aalen, Stadthalle
10.11.	10-15 Uhr	95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle
10.11.	10-16 Uhr	64521 Groß-Gerau, Jahnturnhalle
16.11.	10-15 Uhr	77694 Kehl, Stadthalle
17.11.	13-18 Uhr	52062 Aachen, Eurogress, Monsheimallee 48
17.11.	13-18 Uhr	47798 Krefeld, Seidenweberhaus, Theaterplatz 1
17.11.	11-17 Uhr	79117 Freiburg, Messehalle Meßplatz
17.11.	13-18 Uhr	48599 Gronau, Concordia, Eperstraße 12
17.11.	13-18 Uhr	46395 Bocholt, Schützenhaus, Kaiser-Wilhelm-Str. 25
17.11.	13-18 Uhr	58170 Lendringsen, Schützenhalle
17.11.	10-16 Uhr	35075 Gladenbach, Haus des Gastes
17.11.	10-16 Uhr	64546 Mörfelden, Bürgerhaus
23.11.	10-15 Uhr	86152 Augsburg, Kolpinghaus, Frauentorstraße 27
23.11.	10-15 Uhr	88316 Isny/Rohrdorf, Gemeindegaststätte, Dorfstraße
24.11.	10-15 Uhr	85630 Neukeferloh, Bürgerhaus
24.11.	10-16 Uhr	34246 Obervellmar, Bürgerhaus, Holländische Str. 129
24.11.	09-14 Uhr	90489 Nürnberg, Nunnenbeckstraße 47, großer Rotkreuz-Saal
24.11.	10-15 Uhr	90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus
24.11.	11-17 Uhr	28199 Bremen, Großmarkt am Flughafen, Paul-Feller-Straße
24.11.	10-16 Uhr	63303 Dreieich-Sprendlingen, Bürgerhaus

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

modellbahnschmankerln



Die neue Reko-Lokomotive 18 201 der DR aus der Lemke-Collection

...unser Vorbestellpreis bis 15. November 1996 **1.590,- DM**

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

VERLAG
Guido Kruschke
Der N-Spezialist im Internet...

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: Eisenbahnen und MicroTrains (USA).

Die Firma **.bmd GmbH** verfügt seit Mitte August über eine Homepage für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner.

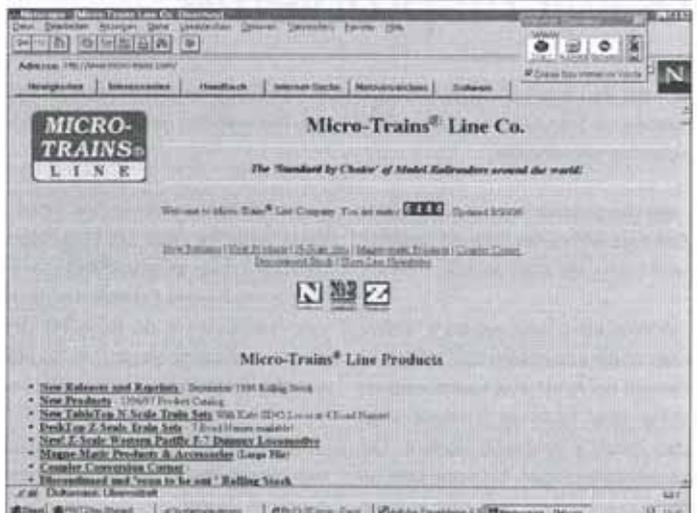
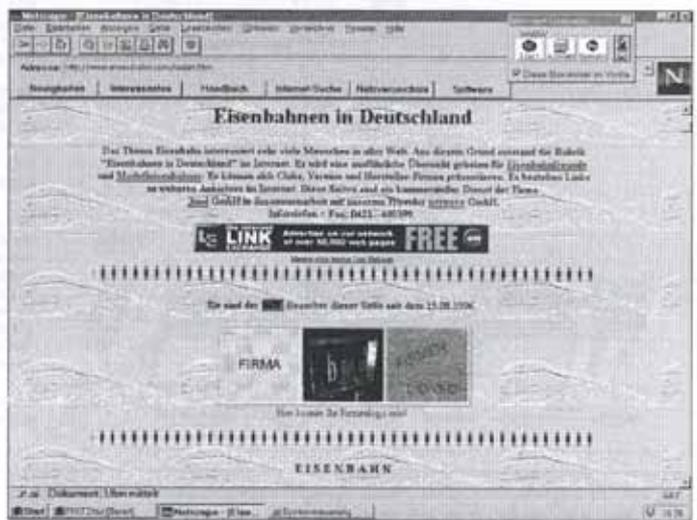
Ruft man die Seite auf, erfährt man zunächst, daß alles noch in einer „Beta-Phase“ sei (die schon fast zwei Monate dauert...). Klickt man auf die wenigen schon aktiven Links, so macht sich echte Enttäuschung breit. So findet man zum Beispiel bei Zeitschriften oder Messeterminen lediglich die Signets oder Firmenzeichen - weitere Angaben fehlen. Bis auf einige weiterführende Links zu anderen Homepages kann man dieses Angebot schlicht vergessen. Unsere Bewertung: **mangelhaft**

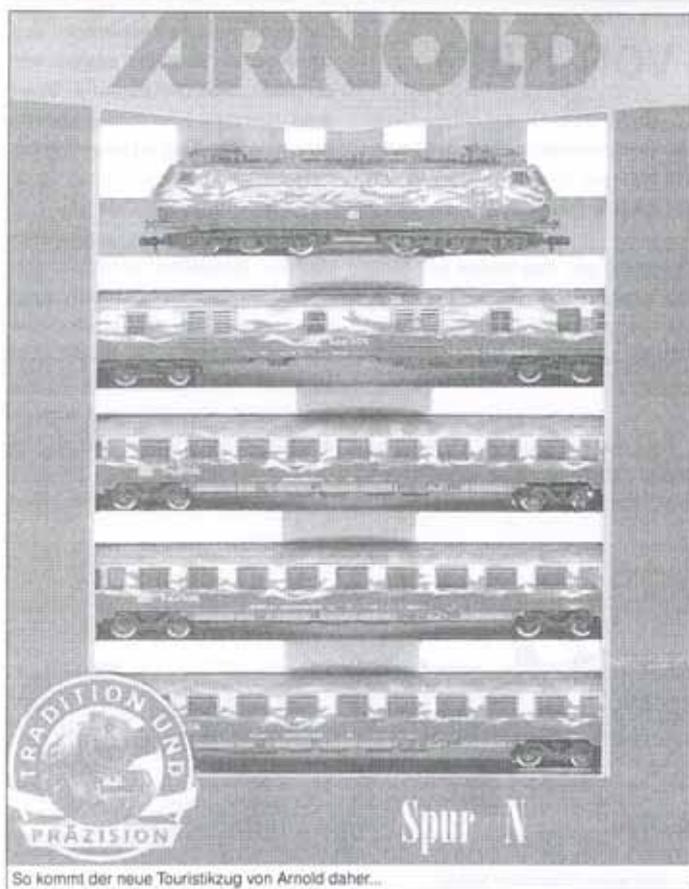
Der US-Produzent **MicroTrains aus Oregon** hat, wie viele amerikanische Unternehmen, schon längst die Zeichen der Zeit erkannt und präsentiert sein umfangreiches Programm im World Wide Web.

Wählt man die Homepage an, beeindruckt zunächst die Angabe der Besucherzahlen. Und das weitere Angebot aus Oregon kann sich sehen lassen - Modelle, Kupplungen, Zubehör, und, und, und. Als Highlight präsentiert man monatlich schon vor dem Stichtag 1... die kommenden Neuheiten und Reprints. Für den US-Modellbahner sind diese Seiten auf jeden Fall ein absolutes Muß. Unsere Bewertung: **sehr gut**

Eisenbahnen...
<http://www.eisenbahn.com>

MicroTrains
<http://www.micro-trains.com>





Neuheiten im November

■ Wer es noch nicht gemerkt hat - das Weihnachtsgeschäft läuft auf vollen Touren. Und die Hersteller liefern in diesen Tagen verstärkt ihre diesjährigen Neuheiten an den Fachhandel aus.

Der Touristikzug von Arnold

■ Im letzten N-BAHN TICKER haben wir berichtet, daß der Touristikzug von Arnold (0307) an den Fachhandel ausgeliefert wurde. Da waren wir zu schnell, denn die Auslieferung erfolgte noch nicht flächendeckend. Doch nun dürfte nach Auskunft von Arnold der sehr schöne Zug bei jedem Fachhändler liegen. Info und Bezug: *Fachhandel*. **kd**

Weitere Neuheiten von Arnold

■ An den Fachhandel ausgeliefert wurden im Oktober zwei Modelle der ÖBB-Baureihe 1042. Die Lokomotiven wurden im Bereich der Dachpartie komplett überarbeitet und auch sonst im Detail verbessert - so weisen die Modelle zum Beispiel keine seitlichen Eckfenster mehr auf. Lieferbar ist die 1042 008-1 in verkehrsrot (2361) und die 1042 018-0 in blutorange (2362).

Ebenfalls ausgeliefert wurde die dreiteilige Garnitur mit DR-Schnellzugwagen der Epoche IV in grün-beige (0309) - Inhalt: ein 1./2.Klasse Wagen und zwei 2.Klasse Wagen. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

Modelle für Fleischmann Deutschland

■ Ausgeliefert wurden inzwischen die diesjährige Einmalserie, die einen Güterzug der KPEV darstellt (7893). Inhalt sind eine vorbildgerecht geänderte T 16¹ und verschiedene Güterwagen, die auch einzeln erhältlich sind. Weiter gibt es nun den Säuretopfwagen der DRG (8221K), einen gedeckten Güterwagen der Bauart G für die DR der Epoche III (8363K) und einen dreiachsigen Mannschaftswagen der Epoche III (8594K) - passend zum Kranzug. Info und Bezug: *Fachhandel*. **ek**



Fleischmanns 212 wechselt zur V 100

■ Wer den diesjährigen Hauptkatalog von Fleischmann intensiv studiert hat, wird feststellen, daß die bisherige 212 380-0 der Epoche IV (7230) still



Die „neue“ V 100 von Fleischmann

und heimlich in die Epoche III als V 100 2181 abgewandert ist. Somit ist nun eine astreine Doppeltraktion mit der V 100 2075 (aus Jubiläumsgarnitur 9370 von 1987) möglich. Info und Bezug: *Fachhandel*. **kd**

Modell für Fleischmann Frankreich

■ Der französische Generalvertreter hat den Rungenwagen der Epoche II/III (8285F) bereits ausgeliefert. Der Preis beträgt 69,90 DM. Info und Bezug: *Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125*. **kd**

Neue Modelle für Minitrix Deutschland

■ Erhältlich ist nun die angekündigte V 60 als komplett überarbeitetes Modell als V 60 423 (12624), die auf der ganzen Linie überzeugen kann. Endlich haben Modellbahner der Epoche III ihre Rangierdiesellok. Als „Limited Edition“ in einer dunkelbraunen Kassette ist die V 140 in blau der Epoche III (12802) als V 140 001 an den Fachhandel ausgeliefert worden. In dieser Ausführung steht diese Lokomotive im Deutschen Museum. Bei den Wagen ist neu der Abteilwagen 2./3.Klasse der DRG (13743), der den dreiteiligen Zug nun komplett macht. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

Railino mit der ersten Feldbahn-Dampflokomotive in Nf

■ Neu ist die angekündigte Feldbahn-Dampflokomotive - eine ehemalige Dn2t Brigadelokomotive, die noch heute bei einigen Privat- und Museumsbahnen im Einsatz ist. Das excellent detaillierte Modell ist als Bausatz (136,- DM) sowie als Fertigmodell in drei verschiedenen Ausführungen (350,- DM) erhältlich - limitiert und einzeln durchnummeriert. Info und Bezug: *Hammerschmid modellbahnschmankerln, Pfarrer-Behr-Weg 12 in D-82402 Seeshaupt, Tel/ Fax: 08801/1744*. **mh**

Neue Modelle für Roco Deutschland

■ Neu im Fachhandel sind die Eilzugwagen der Bundesbahn in Epoche III Ausführung als 2.Klasse Modell B4ywe (24390), als 1./2.Klasse Modell AB4ywe (24391) und als Gepäckwagen Pw4ye (24392). Alle Wagen sind im typischen DB-Grün gehalten, sauber lackiert und beschriftet und verfügen alle über eine Kurzkupplungskinemaatik. Info und Bezug: *Fachhandel*. **ek**

Neue Modelle für Roco Spanien

■ Ausgeliefert wurden nun die Rungenwagen der RENFE in insgesamt fünf Varianten. Als Ladegut werden zwei

Fortsetzung auf Seite 14



Neue Feldbahnlokomotiven von Railino



Fleischmanns neue T 16¹ der KPEV aus der diesjährigen Einmalserie

20' Container mitgeliefert. Im einzelnen handelt es sich um folgende Wagen: Rungerwagen mit Danzas-Container dunkelblau/gelb (25266.1), Rungerwagen mit DB-Container hellgrau/rot (25266.2), Rungerwagen mit Hapag-Lloyd Container silberfarben/blau (25266.3), Rungerwagen mit Schenker-Container grün/gelb (25266.4) und Rungerwagen mit LHB-Container orange/blau (25266.5). Alle Wagen haben die Betriebsnummer M^{CV} 360162. Preis jeweils 29,90 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

■ Brandheiß ist die Meldung, daß Roco weitere Personenwagen EW IV für die Schweiz ausgeliefert hat. So sind ab sofort erhältlich: Reisezugwagen 1.Klasse der SOB (24326) und 2.Klasse (24327) der SOB, Reisezugwagen 1. Klasse der BT (24328), Reisezugwagen 2.Klasse der BLS (24335) und Schlafwagen T2N der SBB (24382). Alle Modelle haben Kuliszenmechanik und kosten 49,90 DM. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125. **gk**

Modelle für Roco Dänemark

■ Wie schon berichtet, hat Roco nun neben dem Taschenwagen mit zwei dunkelblauen Wechsellritschen der Reederei „DFDS“ (25291) auch den zweiachsigen Rungerwagen mit hellblauem 20' Container „DFDS“ (25322) ausgeliefert. Dieser Rungerwagen hat eine dänische Beschriftung. Da es scheinbar große Probleme in der Beschaffung gibt (kein Exklusivmodell...), bieten wir beide Wagen an - siehe dazu „Neu im Schaufenster...“ auf Seite 4. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125. **gk**

Straßenbahn von Kato

■ Nach vielen Monaten des Wartens hat nun Kato endlich die angekündigte Straßenbahn für den Düsseldorfer und Neusser Raum ausgeliefert. Wir haben uns die ersten Exemplare im Fachhandel angesehen.

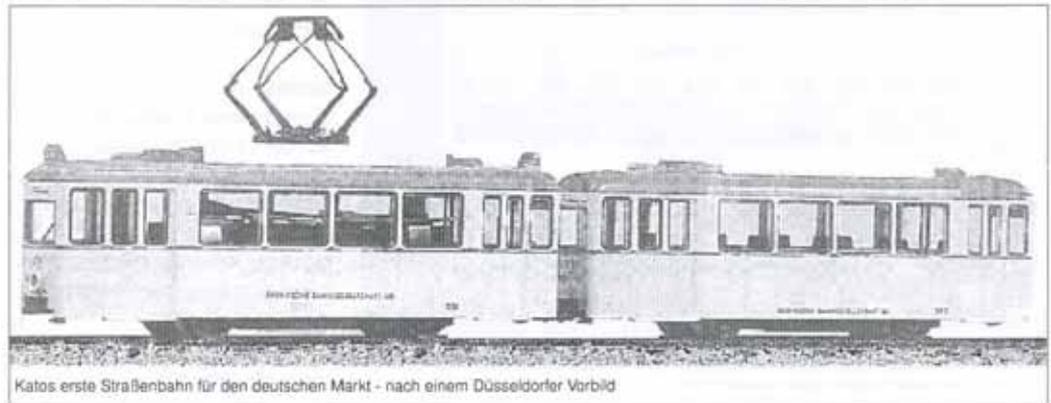
Doch eines müssen wir zunächst vorwegschicken: dieser zweiteilige Straßenbahnzug wurde von Kato nicht exklusiv für Menzel's Loksuppen in Düsseldorf aufgelegt, sondern ist überall zu haben - sogar in den USA. Erfreulich ist die Tatsache, daß es nun endlich auch eine echte Straßenbahn für unsere

Spurweite gibt. Das Vorbild fuhr bis in die 70er Jahre im Großraum Düsseldorf und in Varianten auch bei anderen Straßenbahn-Gesellschaften im Ruhrgebiet.

Kato hat das große Vorbild bis auf kleine Details gut umsetzen können.

Der Motor setzt den zweiteiligen Zug, der um einen Beiwagen ergänzt werden kann, leise und sauber in Bewegung. Nun steht einer Innenstadt- oder Bahnhofsgestaltung mit einer Straßenbahnanbindung nichts mehr im Wege.

Deliefert wird die Bahn als zweiteilige Garnitur „Düsseldorf“ (K14600), dazu gibt es den Beiwagen (K14601), einen Arbeitswagen in orange (K14603) und ein weiß/blaus Modell (K14604) für München. Die letzten beiden Modelle sind limitiert. Das günstigste Angebot einer zweiteiligen Garnitur konnten wir bei Arts in Viersen finden.



Katos erste Straßenbahn für den deutschen Markt - nach einem Düsseldorfer Vorbild

Clubmodelle von Roco für Luxemburg

■ Für den Modelleisenbahnclub Basin Minier kommen in den nächsten Tagen silberfarbene Hbis-Modelle mit geriffelten Wänden von Roco, die von der Firma Bauer als CFL-Wagen umlackiert werden. Sie haben unterschiedliche Betriebsnummern, eine Auflage von jeweils 75 Stück und kosten 39,90 DM. Noch erhältlich sind die zwei Vorgängermodelle mit glatten Wänden, die eine Auflage von jeweils 300 Stück hatten und 37,90 DM. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251 in D-82324 Tutzing, Tel: 08158/993124, Fax: 08158/993125. **gk**

Neuer Roco-Sonderprospekt für Österreich

■ Unter dem Titel „Österreichische Sonderserien 1996/97“ ist ein Sonder-

prospekt erhältlich. Auf 24 Seiten werden die aktuellen Sonderserien für unsere Nachbarn gezeigt. Info und Bezug: Fachhandel in Österreich. **ek**

Reitz verschleißt Säuretopfe von Fleischmann

■ Für die neuen Säuretopfwagen von Fleischmann liefert Reitz Modellbau die passenden, fein geätzten Verschleiße

zum Preis von 14,90 DM für einen Wagen. Info und Bezug: modellbahnschmankerln Hammerschmid, Pfarrer-Behr-Weg 12 in D-82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801/1744. **mh**

Letzte Meldungen

● Pola macht mit einer neuen Gesellschaft zunächst weiter.

N-BAHN TICKER

Die Monatszeitschrift im Hobbyzeitschriften-Bereich für alle N-Bahner

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!

Vorstandsleiter und Herausgeber: Guido Kruschke (gk), verantwortlich i.S.d.P. **Chef vom Dienst:** Kurt Deutschland (kd), **Mitarbeiter:** Elmar Klupach (ek), Kurt Lepper (kl), Donald Troost (dt), Manfred Hammerschmid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Christoph Salat (cs), Peter Paiska (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/Verlag.GuidoKruschke>, **eMail:** Verlag.GuidoKruschke@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 (inclusive Versandkosten). Das Abonnement gilt für ein Jahr = 12 Ausgaben und kostet 45,- DM. 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.

Mitglied in der Internationalen
Eisenbahn-Presse-Vereinigung
FERPRESS

**Die Dezember-Ausgabe des N-BAHN TICKER
erscheint am 25. November 1996.**

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

Kleinanzeigen 11/96

Suche Pop-Speisewagen Fleischmann 8119 rot-grau in sehr gutem Zustand, Biete (im Gegenzug) denselben Wagen in orange-grau in gutem Gebrauchszustand. Suche Fleischmann 8193 (QP ozeanblau-beige) mit braunen Schaltschränken in blauer Schürze und Platine der Fleischmann 7350 (BR 120 TEE). Andreas Doderer, Fleischmannstraße 26 in D-90419 Nürnberg, Tel: 0911/390540.

Suche in Spur N: Fleischmann 8131K - Schnellzugwagen DRG, 8825 - Post-/Gepäckwagen KPEV, 8840 - Güterzugbegleitwagen KPEV, Arnold Bierwagen: 4263-15 - Dinkelacker Export Deutsche Reichsbahn, 4262B - Brenner Bier, 4275 - Bremme Bräu Barmen Deutsche Reichsbahn. Angebote an Tel/Fax: 06409/7912.

Kosten für eine Anzeige (nicht länger als 10 Zeilen) nur 2,- DM in Briefmarken - kostenlos geht es leider nicht.