

N-BAHN TICKER

B 42369

Monatszeitschrift für N-Modellbahner und Sammler

3. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 28 / April 1997

Preis: 4,50 DM

Auf ein (Vor)wort



Im März fand in Sinsheim die erste große Publikumsmesse im Monat 1 nach Nürnberg statt. Freudig machte sich also der Modellbahnfreund auf die Reise, um die diesjährigen Messeneuheiten live und in Farbe zu sehen. Leicht abgeschreckt durch die Parkgebühren und Eintrittsgeld ging es dann zügig in Richtung Modellbahn.

Und jetzt? Nur LGB und Roco waren da - die anderen glänzten elegant durch Abwesenheit.

Sind die Modellbahnhersteller messemüde geworden? Oder haben sie es nicht mehr nötig, auf Publikumskurs zu gehen? Dieser Eindruck drängt sich einfach auf. Wird dann argumentiert, daß viele Messebesuche im Jahr auch viel Geld kosten, mag das zwar einleuchten - aber wer nicht investiert, kann auch nicht damit rechnen, daß die Kasse gefüllt wird. Steht man gar auf dem Standpunkt, das Geld kommt von alleine? Gottlob haben wir ja Spitzenmanager in den Führungsetagen sitzen - die wissen ja, welche Events der kleine Modellbahner braucht, um glücklich zu sein. Und außerdem ist Weihnachten ja noch so weit weg...

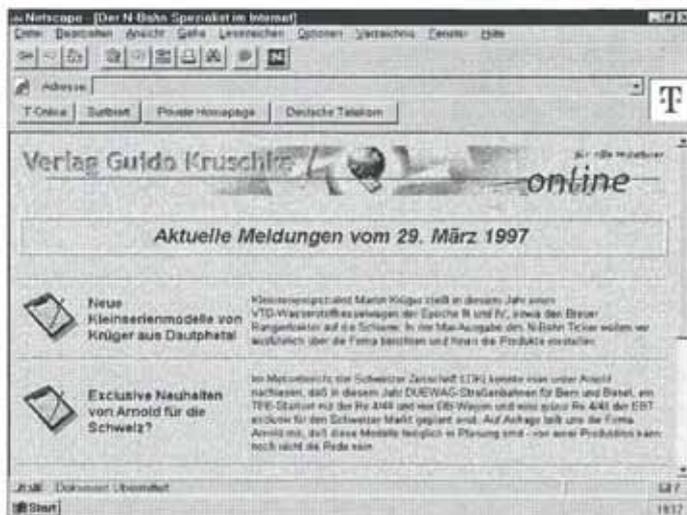
Ihr Guido Kruschke

Aus dem Inhalt

GI Dresden oder G1eh Dresden - mit den neuen Güterwagen des Gattungsbezirks Dresden erfüllt Fleischmann einen langgehegten Wunsch Seite 3

40 Jahre TEE - seit Juni 1957 ziert das TEE-Symbol die neuen Luxuszüge der Deutschen Bundesbahn. Wir blicken zurück Seite 6

Digital fahren und schalten - im dritten Teil unserer Digitalreihe befassen wir uns ausführlich mit dem SELECTRIX-System von Trix Seite 12



Modellbahn im Internet

■ Jetzt scheint es Schlag auf Schlag zu gehen - die Firmen gehen ins Internet. Da sich in den letzten Wochen viel getan hat, wollen wir dieses Thema in dieser Ausgabe noch einmal ausführlich aufgreifen.

Nun scheint auch bei den Modellbahnherstellern endlich der multimediale Durchbruch anzustehen, denn immer mehr Firmen aus der Branche bieten über ihre Internet-Adresse den direkten Zugang auf die eigenen Seiten im World Wide Web an. Noch vor wenigen Monaten war es Privatleuten und verschiedenen Clubs vorbehalten, wichtige Informationen und Hinweise zu Problematiken im Net zu veröffentlichen - während sich US-amerikanische Firmen schon seit längerem auf dem Datenhighway tummeln.

Die Meinung über den Nutzen dieses weltweit größten Datennetzes gehen noch heute weit auseinander. Die eine Seite sieht dieses Medium als den Schlüssel für die Zukunft, während die anderen diese Art der Darstellung

strikt ablehnen und lieber auf die traditionelle Werbung setzen. Doch drei Zahlen markieren den derzeitigen und zukünftigen Trend: bereits heute gibt es weltweit 18 Millionen Internet-Adressen, die jährliche Zuwachsrate bei den Nutzern beträgt etwa 50% und rund 50 Millionen betriebliche und private Computerbesitzer können sich jederzeit über ihre Rechner ins Internet einschalten und die Möglichkeiten dieses Netzes voll nutzen - wie zum Beispiel Offerten abrufen, Meldungen lesen Bestellungen abgeben oder elektronische Post absenden und empfangen.

Fortsetzung auf Seite 2



Modellbahn im Internet...

Von namhaften Experten werden die Möglichkeiten, die das Net bietet, tatsächlich als zukunftsweisend erkannt. „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ - dieser weltberühmte Ausspruch eines sowjetischen Präsidenten läßt sich ohne weiteres auf die neue Technik adaptieren. Wer nicht früh genug einsteigt, der wird später zu kämpfen haben.

Doch nicht jeder Einstieg ist gelungen und man gewinnt den Eindruck, daß viele Firmen noch nicht mit den neuen Möglichkeiten umgehen können. Das Internet ist nicht nur Schauplatz einer inszenierten Selbstdarstellung, sondern soll dem Netsurfer die Möglichkeit geben, sich neben einem Überblick über die Produktpalette auch Daten zu verschaffen, die anderen Kunden in dieser Form nicht zur Verfügung stehen. Das Internet lebt von der Flexibilität, immer neue Informationen in komprimierter Form zur Verfügung zu stellen. Schnellebige Meldungen sind dort ebenso gut aufgehoben, wie Standardinfos zu den Produzenten und deren Produkten.

Manche Webseiten bestehen noch aus Baustellen oder sind unter der veröffentlichten Adresse nicht erreichbar - beides Kardinalfehler in der Projektierung eigener Sites. Die Gestaltung und der Support gehört in die

Hand von Profis, die auch etwas von Marketing verstehen - denn schließlich sollen die bunten Internetangebote Kunden zur Marke holen.

Wie die Akzeptanz im Modellbahnbereich aussieht, läßt sich derzeit noch nicht abschätzen. Ein Indiz wäre ein sogenannter Seitenzähler (Web Counter), der jeden Zugriff von außen auf eine Seite mitzählt. Da diese Zähler manipulierbar sind und nicht unbedingt nur den Zugriff auf die Hauptseite (Homepage) zählen, sind Zahlen mit Vorsicht zu genießen. Doch trotz allem können die vielen Anbieter je nach Attraktivität des Angebotes bereits eine Menge Datenreisende auf ihren Seiten begrüßen.

Unser aktuelles Angebot bietet Ihnen einen Überblick über die uns bekannten Seiten von Modellbahn- und Zubehörherstellern, die die Spur N im Vertrieb haben. Deshalb finden Sie auch die Seiten der Firma Märklin, die zwar noch keine N-Infos anbietet, aber zum Beispiel Daten über die Göppinger Modellbahntage oder das Märklin-Museum bietet (wo die Spur N demnächst zu sehen sein wird...). Für zusätzliche Informationen zu weiteren Anbietern, die wir nicht aufgeführt haben, sind wir sehr dankbar. Und nun wünschen wir Ihnen eine stau- und streßfreie Fahrt auf der Datenautobahn...

Aus der Redaktion

Durch einen Sortierfehler fehlten in einigen Aussendungen des letzten N-BAHN TICKER die Stimmpostkarten zum Produkt des Jahres, wofür wir die betroffenen Leser um Entschuldigung bitten. Schön war aber, daß sich viele trotzdem an der Wahl beteiligt haben - mit normalen Postkarten, auf denen sie ihre Wünsche kundtaten. Vielen Dank. Die Auswertung präsentieren wir Ihnen dann in der Mai-Ausgabe des N-BAHN TICKER.

Nichts ist ärgerlicher, als eine verspätete Zustellung des N-BAHN TICKER. Trotz der Zusage der Post AG, unsere Sendungen spätestens zwei Tage später in die Briefkästen unserer Leser zu stecken, kommen manche Hefte erst drei oder sogar vier Tage später an. Da es beim „modernen Unternehmen Post“ scheinbar doch nicht immer funktioniert, haben wir den Auslieferungstermin um einen Tag vorverlegt und hoffen so zukünftig auf eine pünktliche Zustellung.



Gegenüber unserer letzten Ausgabe des N-BAHN TICKER haben sich die Versandkosten geändert - sie sind günstiger geworden. So kostet ein Paket bis 2 kg zukünftig nur 8,- DM und ein Paket bis 4 kg nur 9,- DM. Nachnahmesendungen liegen um 5,- DM höher, als die jeweiligen Paketkosten.



Fleischmann

Fleischmann zeigt im Internet neben einem Kurzabriß der Firmengeschichte auch einige Modelle aus dem Modellbahnbereich - dürftig.
<http://www.w-i-s.de/418001hg.htm>



Vollmer

Der Gebäudespezialist aus Stuttgart hat zunächst das diesjährige Neuheitenprogramm im Angebot - und leider noch viele „Baustellen“.
<http://www.vollmer-kit.com>



Eurotrain

Die Einkaufsgemeinschaft Idee+spiel bietet über das Internet jetzt eine Menge mehr als früher, wie zum Beispiel die aktuellen Sonderserien.
<http://www.eurotrain.de>



Roco

Auch der Salzburger Hersteller ist seit einiger Zeit im Netz vertreten und präsentiert dort aktuelle Nachrichten - leider etwas mager.
<http://www.tcs.co.at/roco>



Märklin

Zwar hat der Marktführer aus Göppingen in N noch nichts zu bieten, doch es wird in diesem Jahr mit Sicherheit etwas für uns N-Bahner geboten.
<http://www.maerklin.de>



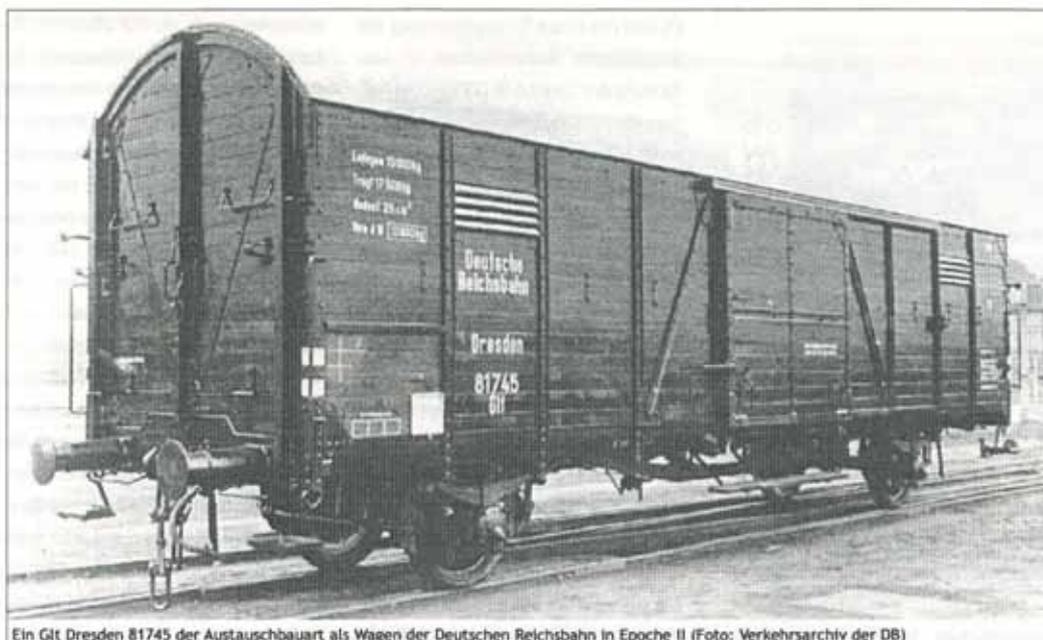
MicroTrains

Der amerikanische Spezialist für Güterwagen, Kupplungen und mehr zeigt monatlich seine topaktuellen Neuheiten und sein Zubehör - echt gut.
<http://www.micro-trains.com>



Atlas USA

Auch der amerikanische Modellbahnhersteller ist mit seinem Programm und seinen Newslettern schon länger im Web - immer aktuell.
<http://www.atlasrr.com>



Ein Glt Dresden 81745 der Austauschbauart als Wagen der Deutschen Reichsbahn in Epoche II (Foto: Verkehrsarchiv der DB)

Glt Dresden oder Gllh Dresden?

■ Fleischmann erfüllt in diesem Jahr einen langgehegten N-Bahnerwunsch und bringt den zweiachsigen gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart mit der Gattungsbezeichnung Dresden auf den Markt. Wir haben uns schon vorab mit der Geschichte dieses Modells befaßt.

Zwei Modelle stehen in diesem Jahr zur Realisation an, mit denen wir uns in diesem Artikel befassen wollen. Es handelt sich um den zweiachsigen, gedeckten Güterwagen der Gattung Glt aus dem Gattungsbezirk Dresden und um die zweiteilige Leig-Einheit für den Stückgut-Schnellverkehr der Gattung Gllh - ebenfalls aus dem Gattungsbezirk Dresden. Im nebenstehendem Kasten sind die Betriebsnummern der Fleischmann-Modelle und die Zuordnung zum großen Vorbild aufgeführt.

Glt Dresden

Der Glt Dresden zählte zu den großräumigen gedeckten Güterwagen, die bereits während der Länderbahnzeit als sogenannte Hohlglaswagen entwickelt wurden. Ein Hohlglaswagen ließ damals eine günstige Tarifklasse für den Transport großvolumiger und leichter Ladegüter, wie zum Beispiel

Gedeckter Güterwagen - Gattung Glt - Gattungsbezirk Dresden (Ep. II)

Erstes Baujahr: 1913 Letztes Einsatzjahr: 1973
Länge über Puffer: 12.100mm Eigengewicht: 12.500 kg
Betriebsnummer des Modells: Dresden 7214
Nummernzuordnung 4001 bis 8600, Glt Dresden der Verbandsbauart

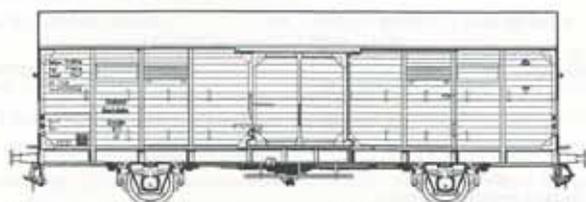
Leig-Einheit - Gattung Gllh - Gattungsbezirk Dresden (Ep. II)

Erstes Baujahr: 1933 Letztes Einsatzjahr: 1968
Länge über Puffer: 24.140mm Eigengewicht: 28.700 kg
Betriebsnummer des Modells: Dresden 11483 und Dresden 11484
Nummernzuordnung: 11001 bis 12000, Leig-Einheit

G 2- oder 3-achsiger, gedeckter Güterwagen mit 15t Ladegewicht
I bis 1937: mindestens 24m² Ladefläche; ab 1937: mindestens 26m² Ladefläche
II ab 1939: zwei zur Leig-Einheit kurzgekuppelte Wagen
e ab 1928: mit elektrischer Heizung
h ab 1928: mit (Dampf-)Heizleitung; ab 1939: mit Dampfheizleitung

Glasballons oder leere Flaschen, zu. Später kamen als Transportgut Kraftfahrzeuge, entsprechende Zubehörteile, Möbel oder große Haushaltsgeräte dazu - auch Post wurde transportiert. Zwar waren die Wagen auch für lose Güter, wie etwa Getreide, geeignet, wurden jedoch dafür nur selten verwendet.

Bereits im letzten Jahrhundert wurden schnellaufende Güterwagen als sogenannte Schutzwagen in Schnellzüge eingestellt, wenn unmittelbar hinter der Lokomotive kein Packwagen eingesetzt werden konnte (Wagen mit Reisenden durften damals nicht direkt hinter einer Lokomotive laufen...). Diese Wagen besaßen eine Heizdampfleitung und die gleiche Bremsausrüstung, wie die Schnellzugwagen. Für den Transport der oben erwähnten Güter wurde die zulässige Wagenumgrenzung soweit wie möglich ausgenutzt - deshalb bekamen diese Wagen unter anderem ein Hochdach. Der ab 1913 gebaute Glt Dresden, ein Wagen der Verbandsbau-



Glt Dresden der Verbandsbauart der Epoche II (Maßstab 1:160)

art, wurde späteren Wagen zugrundegelegt und blieb bis zum Beginn der 50er Jahre der häufigste Glt Wagen überhaupt.

Bei der Deutschen Reichsbahn wurden die zweiachsigen, gedeckten Güterwagen dem Gattungsbezirk Dresden zugeordnet. Innerhalb dieses Gattungsbezirks gab es viele verschiedene Wagentypen, wie zum Beispiel den Glt Dresden, den Glt(r) Dresden oder den Glt Dresden, den sich Fleischmann zum Vorbild nahm.

Dieser Glt Dresden wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in großen Stückzahlen von der Bundesbahn übernommen, ab 1951 als Glt 11 geführt und erhielt die Wagennummern 190000 bis 194999. In den fünfziger Jahren wurden die verschlissenen Gewebedachdecken durch PVC-Decken ersetzt. Als der Glt 11 in den sechziger Jahren zur Vollaufarbeitung anstand, wurden die Wagen zerlegt und die noch brauchbaren Teile zum Aufbau der Gltmms 61/Gltmms 62 verwendet. Einige Wagen konnten sich noch unter der Bauartbezeichnung Gbkl²³ in die Epoche IV hinüberretten und wurden bis 1973 ausgemustert.

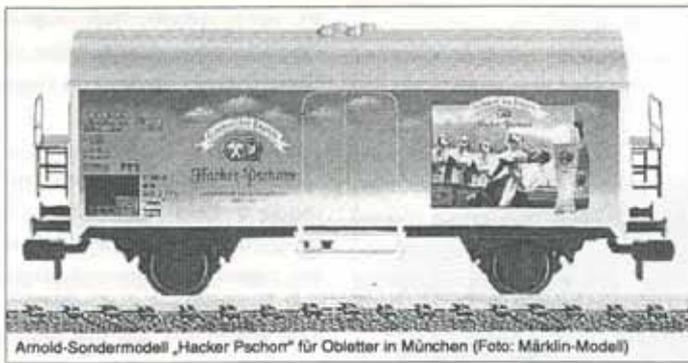
Gllh Dresden

Zur Beschleunigung des Stückgut-Schnellverkehrs wurde in den dreißiger Jahren die sogenannten leichten Güterzüge (Leig) eingeführt. Für diese neuen Züge, die wie bei der Post die Möglichkeit der Stückgutbehandlung während der Fahrt boten, standen die Glt-Wagen der Verbandsbauart und preußische Güterzugbegleitwagen zur Verfügung.

Das Vorbild des Fleischmann-Modells besteht jedoch aus zwei gleichen Glt-Wagen, die kurzgekuppelt und mit einem Übergang versehen wurden. Eingesetzt wurde der Wagen als Leig-Einheit im Kurzlauf zwischen Nürnberg und München-Laim bei der RDB Nürnberg (22) als dritte Leig-Einheit (03) und trägt deshalb auf den Türen die Bezeichnung 2203.

Bei der DB wurden diese Einheiten als Gllh 12 geführt und bekamen die Nummern 198000 bis 199999. Ab 1964 erhielten die Wagen die Bauartbe-

Fortsetzung auf Seite 4



Arnold-Sondermodell „Hacker Pschorr“ für Obletter in München (Foto: Märklin-Modell)

Meldungen im April

■ Es wird keine „Limmat“ von Minitrix auf des N-Bahners Gleisen geben. Und die ockerfarbene Mallet von Arnold wird noch einmal aufgelegt, weil sie von vielen Modellbahnern gewünscht wurde.

Hacker Pschorr Modelle von Arnold

■ Für Obletter in München legt Arnold exklusiv zwei Kühlwagen auf. Ein Kühlwagen kommt als „Hacker Pschorr - Himmel der Bayern“ (4615) und ein weiteres Modell als „Hacker Pschorr - Münchner Hell“ (4614). Info und Bezug: Obletter, Neuhauser Straße 31 in D-80331 München. **gk**

Arnolds ockerfarbene Mallet, warum eine Neuauflage?

■ In der letzten Ausgabe des N-BAHN TICKER haben wir in der Messenachlese über den Unmut verschiedener Sammler über die Neuauflage der ockerfarbenen Mallet (2277) berichtet. Über dieses Problem haben wir mit Herrn Zoberbier von Arnold

gesprachen. Nachdem sich in den letzten Jahren viele N-Bahner mit dem Wunsch nach einer Wiederaufnahme an Arnold gewandt hatten, kam man diesem nun in diesem Jahr nach. Die „neue“ Mallet bekommt zwar gleichen Anstrich und gleiche Betriebsnummer, aber brünierte Radsätze. „Jedem kann man es leider nicht recht machen.“, so die Aussage von Jürgen Zoberbier in Bezug auf die Kritik an der Neuauflage. Info: Fachhandel. **gk**

Arnold-Sondermodelle von Menzel Düsseldorf

■ Zwei neue Sondermodelle plant Menzel's Lokschuppen in Düsseldorf für den Herbst. Es handelt sich um einen G 10 mit Schumacher-Werbung

(?) und um einen Straßenbahnzug der Düsseldorfer Straßenbahnen in Ausführung der Epoche III (2985). Die Auflage dieser Sondermodelle beträgt jeweils 500 Stück - Preise stehen noch nicht fest. Info und Bezug: Menzel's Lokschuppen, Friedrichstraße 6 in D-40217 Düsseldorf, Tel: 0211/373328, Fax: 0211/373090. **gk**

Arnolds 01 bekommen neue Motoren

■ Nach Aussage von Jürgen Zoberbier, Betriebsleiter Arnold in Mühlhausen, bekommen die neuen Serien der 01-Familie (01 und 01^s) neue Motoren mit einer geänderten Wicklung. So ist zukünftig gewährleistet, daß die Loks langsamer (und somit noch vorbildnäher...) fahren können. Info und Bezug: Fachhandel. **mb**



Arnold Kesselwagen mit neuem Fahrgestell

■ Die in diesem Jahr angekündigten vierachsigen Kesselwagen-Neuheiten erhalten, wie im Neuheitenblatt erwähnt, eine neue Kulissenführung. Doch damit nicht genug: Arnold kommt mit der völligen Neukonstruktion des Fahrgestells vielen Kunden-

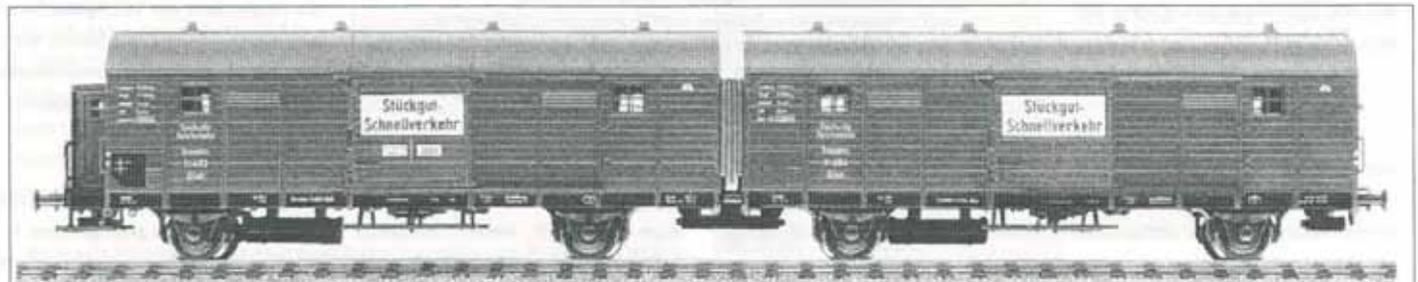
wünschen nach, die vor allem ein tieferliegendes Chassis wünschten. Die neuen Modelle sind für den Herbst geplant. Die sich noch im Programm befindlichen Kesselwagen werden natürlich Zug um Zug auf das neue Untergestell umgerüstet. Info und Bezug: Fachhandel. **mb**

Exclusive Arnold-Modelle für die Schweiz?

■ Im Messebericht der Schweizer Zeitschrift LOKI konnte man unter Arnold nachlesen, daß in diesem Jahr DUEWAG-Straßenbahnen für Bern und Basel, ein TEE-Startset mit der Re 4/4^e und vier DB-Wagen und eine grüne Re 4/4^e der EBT exklusiv für den Schweizer Markt geplant sind. Auf Anfrage teilt uns die Firma Arnold mit, daß diese Modelle lediglich in Planung sind - von einer Produktion kann noch nicht die Rede sein. **gk**

Keine Limmat-Lok von Minitrix

■ Unter der Artikelnummer 12605 wurde von verschiedenen Fachhändlern ein Modell des ersten Schweizer Zuges der Spanisch-Brötli Bahn für etwa 1.800,- DM angeboten. Hierbei sollte es sich um ein Messingmodell handeln. Doch nach Rücksprache mit Trix haben wir erfahren, daß ein solches Modell (und zwar nur die Lokomotive mit Tender...) geplant war. Doch aufgrund mangelnder Nachfrage seitens des Fachhandels wurde die Fortsetzung auf Seite 5



Die Leig-Einheit für den Stückgut-Schnellverkehr als Gllh Dresden 11483 und 11484 der Epoche II

GI Dresden oder Gllh Dresden...

zeichnung Hkr-z²¹ und waren in den letzten Einsatztagen vorzugsweise als Pendelwagen zwischen großen Güterabfertigungen eingesetzt. Bis 1968 wurden diese zweiteiligen Einheiten schließlich ausgemustert.

Verwendete Quellen:

- [1] Carstens, Ossig; Güterwagen Band 1; © Tümmels Verlag GmbH Nürnberg
- [2] Obermayer, Deppmeyer; Güterwagen Deutsche Bundesbahn; © Franckh-Kosmos Verlag
- [3] eigene Aufzeichnungen

GI Dresden

bis 1950	Gattungsbezirk Dresden Nummerkreis 4001 bis 8600
1951 - 1963	Gattung GI 11 Wagennummern 190000 - 194999 *
1964 - 1979	Bauart Gbk ¹²⁶ Nummern 1185100 - 1185579 ***

- * unter die Wagennummern fielen weitere Wagen des Gattungsbezirks Dresden
- ** bis 1968 ausgemustert, daher keine EDV-Nummern
- *** bis 1973 ausgemustert

Gllh Dresden

bis 1950	Gattungsbezirk Dresden Nummernkreis 11001 bis 12000
1951 - 1963	Gattung Gllh 12 Wagennummern 198000 - 199999 *
1964 - 1979	Bauart Hkr-z ²¹ ** Nummern keine **

Meldungen im April...

ses Projekt eingestellt. Auch hätte es in dieser Richtung keine Kooperation mit einem Kleinserienhersteller aus Stuttgart gegeben. **gk**

Minitrix-Planungen für das Ausland

■ Im letzten Jahr haben wir über die Planungen von Minitrix für das europäische Ausland berichtet, die mittlerweile aufgrund der Übernahme durch Märklin komplett gestoppt wurden. Nach unseren Informationen ist derzeit auch für 1997 nichts geplant, doch in den nächsten Monaten stehen Gespräche mit den ausländischen Vertretungen und Distributoren an. **gk**

Minitrix stellt Produktion des SBB-Wagens ein

■ Im Herbst 1996 wurde unter der Artikelnummer 13071 ein dreiteiliges Wagenset der SBB angekündigt und noch Ende des Jahres an verschiedene Fachhändler ausgeliefert. Doch später stellte Minitrix die Produktion ein. Anfang Januar haben wir bereits im Internet darüber berichtet, doch leider ging die Meldung an den N-BAHTICKER verloren. Wir holen dies hiermit nach und hoffen, daß alle, die sich für diese interessante Garnitur interessieren, noch bei ihrem Fachhändler fündig werden. Info und Bezug: *Fachhandel*. **ek**

Nachtrag: zwei Varianten des Minitrix Elektro-Handwerk

■ Etwas verspätet: die Betriebsnummern der beiden Minitrix-Doppelstockwagen Elektro-Handwerks, die 1996 für Elektro Arts in Viersen aufgelegt wurden. Das eine Modell, welches bis auf den Werbeaufdruck mit dem Minitrix-Artikel 13771 identisch ist, hat die Nummer 508026-35017-5, während das Exklusivmodell die Betriebsnummer 508026-35004-3 aufweist. Beide Wagenmodelle sind nach unseren Informationen noch erhältlich. Info und Bezug: *Modellbahnland Arts, Rintgerstraße 6 in D-41747 Viersen, Tel: 02162/30016*. **kd**

Neue Betriebsnummer für Fleischmann 218

■ Die ozeanblau-beige BR 218 von Fleischmann (7238) hat neben einer neuen Beschriftung (BD Hamburg, Bw Lübeck) das neue DB AG Signet und



Bald werden vier weitere Doppelstöcker als Sondererien von Fleischmann erscheinen

die neue Betriebsnummer 218 498-4 bekommen. Da das Modell die gleiche Artikelnummer wie das Vorgängermodell hat, liegen den Packungen die üblichen gelben Hinweiszettel bei. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

Doppelstockwagen als Sondererien von Fleischmann

■ Für dieses Jahr plant Fleischmann weitere Sondermodelle auf Basis der neuen Doppelstockwagen. Den Anfang macht der 2.Klasse Wagen DBz⁷⁹⁰ mit Spatenbräu-Werbung für Obletter in München (948122K) - Betriebsnummer 508026-35022-5 mit dem Zuglaufschild München. Für Vedes kommt das 1./2.Klasse Modell DABz⁷⁹⁶ mit Telekom-Werbung (978124K) mit der Betriebsnummer 508036-35027-2 und Zuglaufschild Freiburg - Basel Bad Bf.. Reine Fleischmann-Sondererien sind der 1./2.Klasse Wagen DABz⁷⁹⁵ mit Fleischmann-Werbung (978121K) und der Betriebsnummer 508036-35003-3 - Zuglaufschild München und der 2.Klasse Wagen DBz⁷⁹¹ mit Jägermeister-Werbung (978125K), Betriebsnummer 508026-35101-7 und Zuglaufschild Frankfurt. Info und Bezug: *Obletter, Neuhauser Straße 31 in D-80331 München, Vedes-Fachgeschäfte, Fachhandel*. **gk**

Fleischmann-Sondermodell für Messe in Hannover

■ Für die Int. Modellbahnausstellung in Hannover kommt Fleischmann mit einem zweiachsigen Containertragwagen „Continental“ der Epoche IV (978238). Die Auflage ist begrenzt. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

Neue Kleinserienmodelle von Krüger aus Dautphetal

■ Kleinserienspezialist Martin Krüger stellt in diesem Jahr einen VTG-Wasserstoffkesselwagen der Epoche III und IV, sowie den Breuer Rangiertraktor auf die Schiene. In einer der nächsten Ausgaben wollen wir ausführlich

über die Firma berichten und Ihnen die Produkte vorstellen. **gk**

Roco plant Sondermodell für den Club in Österreich

■ Der Clubaussendung des österreichischen Clubs entnehmen wir das

diesjährige Sondermodell für die Clubmitglieder. Es wird ein Taschenwagen der ÖBB mit zwei Wechselpritschen „T.K.“ (25299). Das Modell erhalten nur Clubmitglieder. Info: *Roco-Club Österreich, Jakob-Auer-Straße 8 in A-5033 Salzburg*. **ek**

Tauschbörsen April 1997

29.03.	11-16 Uhr	68649 Groß-Rohrheim, Bürgerhalle
30.03.	10-15 Uhr	55232 Alzey, Stadthalle Schießgraben 5
31.03.	11-17 Uhr	45721 Haltern, Mehrzweckhalle, Am Lippspieker
31.03.	11-17 Uhr	73011 Göppingen, Stadthalle
05.04.	12-16 Uhr	34454 Arolsen, Bürgerhaus, Rathausstraße
05.04.	10-16 Uhr	78315 Radolfzell, TKM-Milchwerk
05.04.	10-15 Uhr	87439 Kempten, Pfarrsaal St. Franziskus
06.04.	11-17 Uhr	26382 Wilhelmshaven, Stadthalle Grenzstraße
06.04.	10-15 Uhr	85640 Neukeferloh, Bürgerhaus
06.04.	11-16 Uhr	47226 Duisburg-Rheinhausen, Rheinhausenhalle
06.04.	11-17 Uhr	44867 Wattenscheid, Gänsereiterhalle
06.04.	10-16 Uhr	63263 Neu-Isenburg, Hugenottenhalle
06.04.	11-16 Uhr	38022 Braunschweig, Schützenhaus
06.04.	11-16 Uhr	42103 Wuppertal, Stadthalle Johannisberg
06.04.	11-16 Uhr	46117 Oberhausen, Revierpark Vonderort
06.04.	11-16 Uhr	52062 Aachen, Eurogress, Monheimsallee 48
06.04.	11-16 Uhr	51373 Leverkusen, Forum, Am Büchteler Hof
12.04.	13-17 Uhr	68723 Plankstadt, Mehrzweckhalle
12.04.	10-15 Uhr	80339 München, Pschorrkeller, Theresienhöhe
12.04.	12-16 Uhr	27753 Delmenhorst, Restaurant „Zur Pultern“
12.04.	10-16 Uhr	70372 Stuttgart-Bad-Cannstadt, Kursaal
13.04.	11-16 Uhr	40721 Hilden, Stadthalle, Fritz-Gressard-Platz
13.04.	11-17 Uhr	35052 Herford, Markthalle, Rathausplatz 1
13.04.	10-15 Uhr	82515 Wolfpatshausen, Loisachhalle
13.04.	10-16 Uhr	61191 Rosbach, Adolf-Reichwein-Halle
13.04.	11-16 Uhr	31139 Hildesheim, Parkhotel Berghölzchen
19.04.	12-16 Uhr	31137 Hildesheim, Hotel zum Osterberg
20.04.	11-17 Uhr	38102 Braunschweig, Stadthalle, Leonardplatz
20.04.	11-17 Uhr	48166 Münster, Stadthalle Hiltrup, Westfalenstraße
20.04.	11-16 Uhr	41061 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle
20.04.	11-16 Uhr	56564 Neuwied, Heimathaus Schloßstraße
20.04.	10-16 Uhr	65929 Frankfurt/Hoechst, Jahrhunderthalle
26.04.	12-16 Uhr	48149 Münster, Hotel ABC Schützenhof
27.04.	10-15 Uhr	83022 Rosenheim, Intalhalle
27.04.	11-16 Uhr	50679 Köln, Messe Congreß-Centrum-West
27.04.	11-16 Uhr	49074 Osnabrück, Stadthalle, Schloßwall
27.04.	11-17 Uhr	30543 Hannover, Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg
27.04.	11-17 Uhr	44532 Lünen, Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße
27.04.	10-16 Uhr	61184 Karben, Bürgerzentrum

Termine und Angaben ohne Gewähr. Für Ausfälle o.ä. übernehmen wir keine Haftung. Änderungen beim Veranstalter erfragen.



40 Jahre TEE (Teil 1)

■ 1957 beginnt in Europa eine neue Ära des Fernreiseverkehrs, an der von Anfang an auch die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist. Wir blicken in die Geschichte zurück.

Die Gründung einer TEE-Kommission in Europa geht auf das Engagement des damaligen Präsidenten der Niederlande Spoorwegen, Dr. den Hollander, zurück. Sein Vorschlag eines hochwertigen und einheitlichen Verkehrs, der die damaligen europäischen Wirtschaftszentren verbinden soll, findet beim Führungsgremium der UIC großen Anklang. Zu den Gründungsmitgliedern zählen die Schwei-

Da der jungen Bahn zunächst nur ein Triebzug der Baureihe VT 11¹ für den hochwertigen Dienst zur Verfügung steht, greift man zunächst auf die vorhandenen Dieseltriebzüge der Baureihe VT 08² zurück. Diese Züge erhalten das bekannte TEE-Signet und werden fortan in den Verbindungen eingesetzt. Bis zum Jahresende 1957 liefert die Industrie die bestellten VT 11¹ ab, die nun alle TEE-Dienste der Bun-

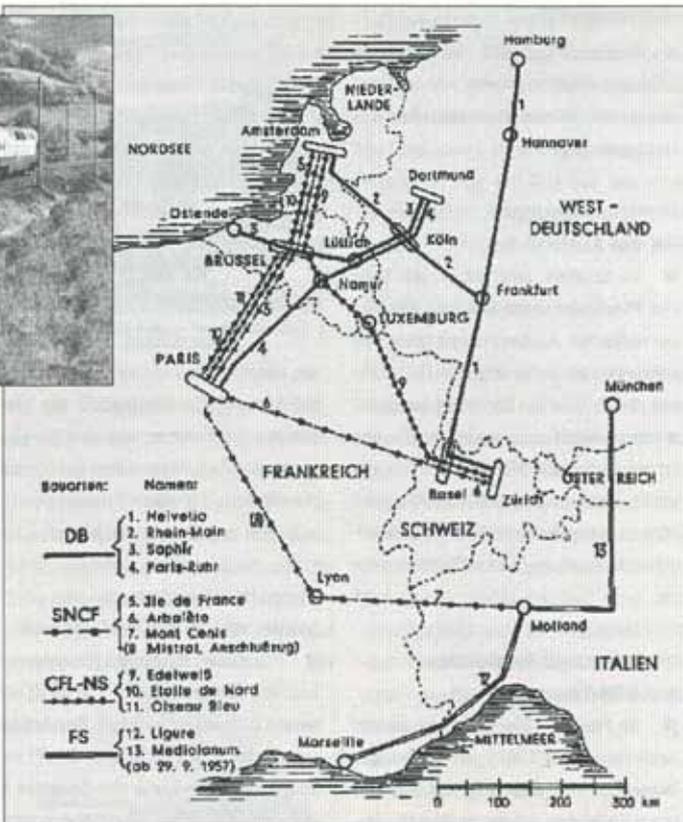
der Bundesbahnen (SBB), die Deutsche Bundesbahn (DB), die Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL), die französischen Staatsbahnen (SNCF), die italienischen Staatsbahnen (FS), die niederländischen Staatsbahnen (NS)

Was erwartet Sie in unserem geschichtlichen Rückblick - 40 Jahre TEE? Zunächst präsentieren wir Ihnen die Geschichte dieser Züge mit den verschiedenen Zügeinheiten der einzelnen Bahngesellschaften. Dazu zeigen wir Ihnen, welche Modelle die Hersteller im Programm hatten und haben. Abgerundet wird das Ganze durch Bilder, Streckenpläne und Abbildungen der Modelle.

und die belgischen Staatsbahnen (SNCB). Festgelegt werden unter anderem das Markenzeichen TEE und die creme/bordeauxrote Farbgebung der Züge. Auf eine einheitliche Betriebsführung kann man sich jedoch Ende 1957 in Utrecht nicht einigen.

desbahn übernehmen Bild unten). Die nicht fest gekuppelten Einheiten bestehen aus den Motorwagen, Großraumwagen, Abteilwagen, Speisewagen und Barwagen und können je nach

Zwei Monate nach Unterzeichnung der Römischen Verträge und Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft EWG wird am 31. Mai 1957 - zu Beginn des Sommerfahrplans - der Betrieb der TEE mit 10 Zugpaaren aufgenommen. Die DB ist mit dem TEE 31/32 Rhein-Main von Amsterdam nach Frankfurt, mit dem TEE 74/75 Saphir von Oostende nach Dortmund, mit dem TEE 78/77 Helvetia von Hamburg-Altona nach Zürich und mit dem TEE 185/168 Paris-Ruhr von Paris Nord nach Dortmund beteiligt.

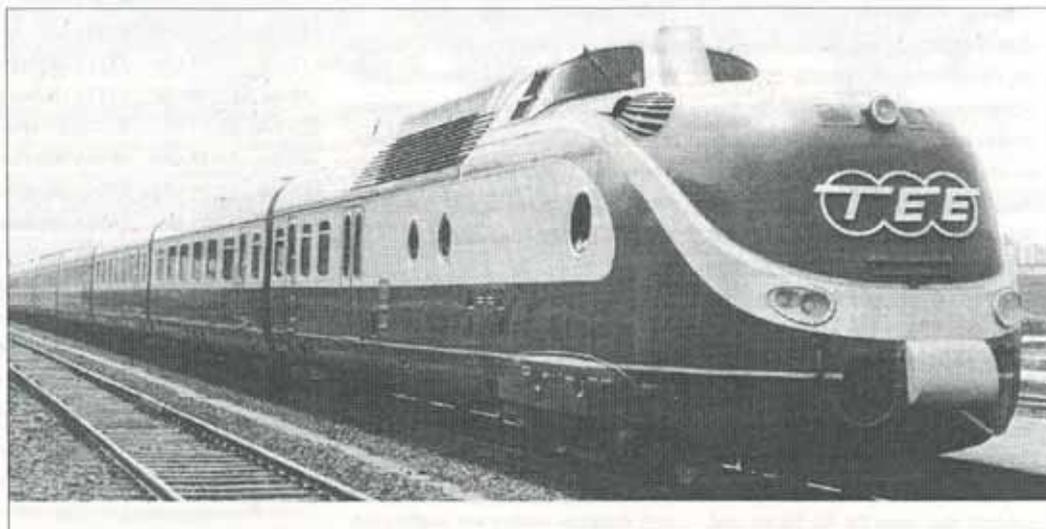


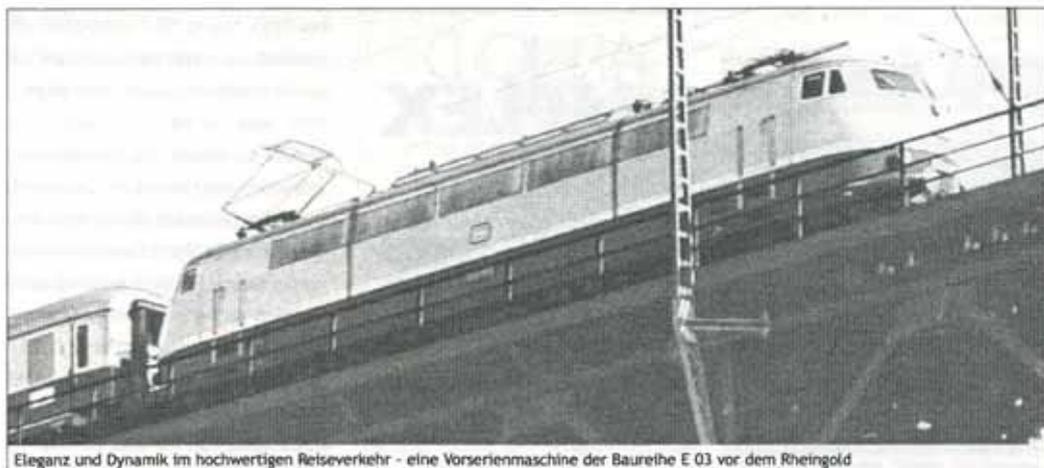
Bedarf zusammengestellt werden. Insgesamt werden 19 Motorwagen mit den Betriebsnummern VT 11 5001 bis 5019 in Dienst gestellt. Diese Züge übernehmen die TEE Saphir, Helvetia, Rhein-Main, Paris-Ruhr, Pasifal, Diamant und Mediolanum und werden erst 1972 aus dem TEE-Verkehr herausgenommen und kommen noch für viele Jahre in den F-Zug und IC-Dienst der Bundesbahn. 1987 werden die Triebzüge bis auf zwei Einheiten komplett abgestellt.

Auch die anderen Bahnverwaltungen setzen auf Dieseltriebwagen. Die Schweizer Bundesbahnen und die Niederländische Staatsbahn stellen 1957 einen vierteiligen Dieseltriebzug vor,

der aus Motorwagen, zwei Zwischenwagen und einem Steuerwagen besteht. Die Schweizer erhalten den RAm 501 und 502 (Bild oben) und die Niederländer den DE 1001 bis 1003. Sie werden in den TEE-Zügen Étoile du Nord, Oiseau Blue und Edelweiss eingesetzt, später kommen noch der Arbalète und Bavaria dazu. Letztendlich werden diese Züge 1974 im TEE Edelweiss gefahren und schließlich abgestellt. Der 1971 in Aitrang verunglückte RAm 501 wird Mitte 1971 in Tilburg ausgemustert. 1977 gehen die verbleibenden vier RAm/DE, inzwischen in gelb/blau umlackiert, zur Ontario Northland Railway nach Kanada.

Wird fortgesetzt...





Eleganz und Dynamik im hochwertigen Reiseverkehr - eine Vorserienmaschine der Baureihe E 03 vor dem Rheingold



Der Rheingold fährt erstmals am 15. Mai 1928 als FDD 101/102 von Hoek van Holland nach Basel. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird er ab 1951 erneut als F 163/164 eingesetzt und zwar von Basel nach Hoek van Holland über Kaldenkirchen/Venlo mit Flügelzug F 263/264 von Köln über Emmerich nach Amsterdam.

Als man im Juni 1957 den TEE-Verkehr erstmals in Europa eingeführt, gehört der Rheingold noch nicht dazu. Erst am 30. Mai 1965 wird der Traditionszug mit Lauf von Genève über Basel, Köln, Duisburg, Utrecht Amsterdam/Hoek van Holland als TEE 9/10 eingerichtet. In Duisburg wird die Verknüpfung mit dem Rheinpfil durchgeführt, da der Bahnhof in Köln die Rangierbewegungen nicht zulässt. Als Novum in der TEE-Geschichte wird auch der Rheinpfil zum TEE hochge-

stuft - obwohl es sich um einen reinen Inlandszug handelt. Dieser gemeinsame Umlauf endet im Juni 1973, nachdem der Rheinpfil seit 1971 wieder als IC 106/107 fährt. Am 30. Mai 1987 zieht die 103 116-0 den Rheingold als letzten deutschen TEE nach München - die Ära der deutschen TEE ist zu Ende.

Der Rheinpfil wird ab 1952 als F 21/22 Tagesverbindung zwischen München (In der Hochsaison ab Innsbruck) ins Ruhrgebiet nach Dortmund eingesetzt. Ab 1963 kommen dann die neuen blau/cremefarbenen Wagen des Rheingold zum Einsatz. Zum 30. Mai 1965 wird der Rheinpfil zum TEE „befördert“ und erhält die Zugnummern TEE 21/22. Im Winter 1971/72 wird der Rheinpfil zum IC herabgestuft und fährt ab 1987 als EC 8/9 zwischen Hannover und Chur.



Die neue E 10 1311 im Herbst 1962 als Zuglokomotive des Rheingold

heim im Jahre 1966 kommen auch Lokomotiven der Baureihe V 200 zum Einsatz.

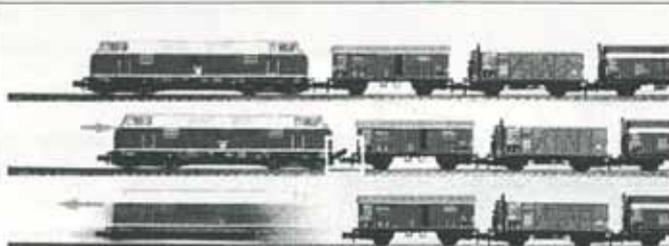
Das Wagenmaterial besteht seit dem Sommerfahrplan 1962 aus den völlig neu konstruierten vierachsigen Fernschnellwagen der ersten Klasse in blau/creme mit einem Aussichtswagen und einem Speisewagen. Bestellt und geliefert werden insgesamt 36 Abteilwagen der Bauart Av4üm-62 (später Avümh¹¹¹) mit den Betriebsnummern 10401 bis 10436, 25 Großraumwagen der Bauart Ap4üm-62 (später Apümh¹²¹) mit den Betriebsnummern 10501 bis 10525, 5 Aussichtswagen der Bauart AD4üm-62 (später ADüm¹⁰¹) mit „Keller“bar und Gepäckraum mit den Betriebsnummern 10551 bis 10555 und 5 Speisewagen der Bauart WR4üm-62 (später WRümh¹³¹) mit den Betriebsnummern 11101 bis 11105. Zu diesem Anfangswagenpark von 1962 kommen in den Folgejahren noch weitere Nachbestellungen dazu. Bis 1967 werden alle Rheingold/Rheinpfil-Wagen in rot/creme umlackiert, um das einheitliche TEE-Erscheinungsbild zu gewährleisten. 1976 werden die Aussichtswagen und doppelstöckigen Speisewagen aus dem Zugverband herausgenommen und durch normale Wagen ersetzt.

In der nächsten Ausgabe erleben Sie die Rheingold-Modelle der Firma Arnold.

Die ersten Zuglokomotiven des TEE Rheingold und des Rheinpfil stellen provisorisch umgerüstete E 10, die Drehgestelle für Geschwindigkeiten bis 160 km/h erhalten. Die Betriebsnummern dieser Maschinen lauten E 10 1239 bis 1244 und kommen aus der Reihe der E 10 mit normalem Lokkasten. Ab Herbst 1962 sind die E 10 1265 bis 1270 mit dem Bügelfalten-Lokkasten vor dem Rheingold im Einsatz - vor dem Rheinpfil fahren die E 10 1308 bis 1312. Später kommen die ab 1965 gebauten Vorserienlokomotiven der Baureihe E 03 (E 03 001 bis 004) vor den TEE-Zügen zum Einsatz. Als dann auch die Serienlokomotiven der Baureihe 103 abgeliefert werden, nimmt man die als 112 bezeichneten Maschinen nach und nach aus dem Umlauf heraus. Bis zur Elektrifizierung der Strecke Duisburg-Arn-

Die Monatszeitschrift für den engagierten N-Bahner





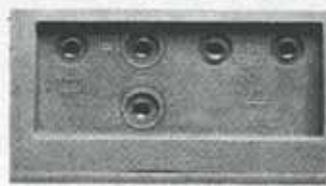
ARNOLD SIMPLEX KUPPLUNG

Fernentkuppeln vom Fahrpult aus. Noch nie war Entkuppeln so simpel. Sicheres, freizügiges Entkuppeln an jeder beliebigen Stelle, ohne zusätzlichen Aufwand, einfach so mit dem Dreh am Trafoknopf:

1. Zug anhalten
 2. Kurz zurückstoßen
 3. Vorwärts wegfahren – abgehängt.
- So simpel ist nur die Simplex-Kupplung. Eine Arnold-Spezialität. Eine von vielen.



7252 Rangierschalter für Simplex-Kupplung. Einbau zwischen Halbwellebuchse am Trafoknopf 7090 und Gleis. Bei Stellung „R“ wird der Fahrstrom umgepolt und gleichzeitig Halbwelle ein-



gepolt: Lok „kriecht“ rückwärts und kuppelt an. Zurückschalten auf „F“ bewirkt Solo-Vorwärtzfahrt der Lok bei unveränderter Stellung des Trafoknopfes.



Die 221 wird mit Simplex-Kupplung vorgestellt - Auszug aus dem Arnold-Katalog 75/76

2202 - Supermodell Simplex
Schwere Diesellok BR 221
Vorbild: DG BR 221 (ex V 200) Bauart: 0'D
Vmax: 140 km/h - Baujahr: 1962 - Sie befördert Fernschlepplüge, Heise- und Güterzüge.
Modell: LÖP 115 mm, Gewicht 110 g.
Antrieb: Alle Achsen - 2 Mehreisen - Rad Ø 5,8 mm
Strom: Alle Räder mit Seitenachseleifer
Licht: Flach Spitzstrahllicht mit automatischer Lichtumschaltung in Fahrtrichtung - Exakt und maßstäblich detailliert - Schwere Metalldruckguss-Fahrwerksrahmen - Drehgestellblenden mit vielen Details - 2 Simplex-Kupplungen.
M: 2022-020 K: 0782 G: 0797 H: 0201-56

bis 1965 nur in 50 Exemplaren, nummeriert als V 200 101 bis V 200 150, an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert. Was die Verantwortlichen bei Arnold zu dieser Phantasienummer getrieben hat, bleibt ein Geheimnis. Zumindest aber hat der Modellbahner nun die Möglichkeit, zwei verschieden nummerierte Modelle in echter Doppeltraktion auf seiner Anlage einzusetzen.

1983 schiebt Arnold eine abgewandelte 221, nun als 220 der italienischen Ferrovia Suzzara-Ferrara, in das Programm und bietet damit auch den Modellbahnern südlich der Alpen die Gelegenheit, dieses imposante Modell auf den heimischen Anlagen einzusetzen. Das türkis-beige lackierte Modell trägt die Betriebsnummer 220 011, hat aber so beim Vorbild nie existiert. Richtigerweise müßte dieses Modell von der V 200^o abstammen, die nach der Ausmusterung in viele Länder verkauft und sogar als Bauzuglokomotive der Firma Heitkamp im heißen Saudi-Arabien zum Einsatz kam.

1985 ist die 220 der Ferrovia Suzzara-Ferrara letztmalig im Programm.

1989 ändert Arnold die Rahmenbeschriftung in einer Längenangabe, die nun nicht mehr „11,50m“ lautet, sondern nur noch „11,5m“. Dazu wird

Die Legende wird 37 - Arnolds V 200

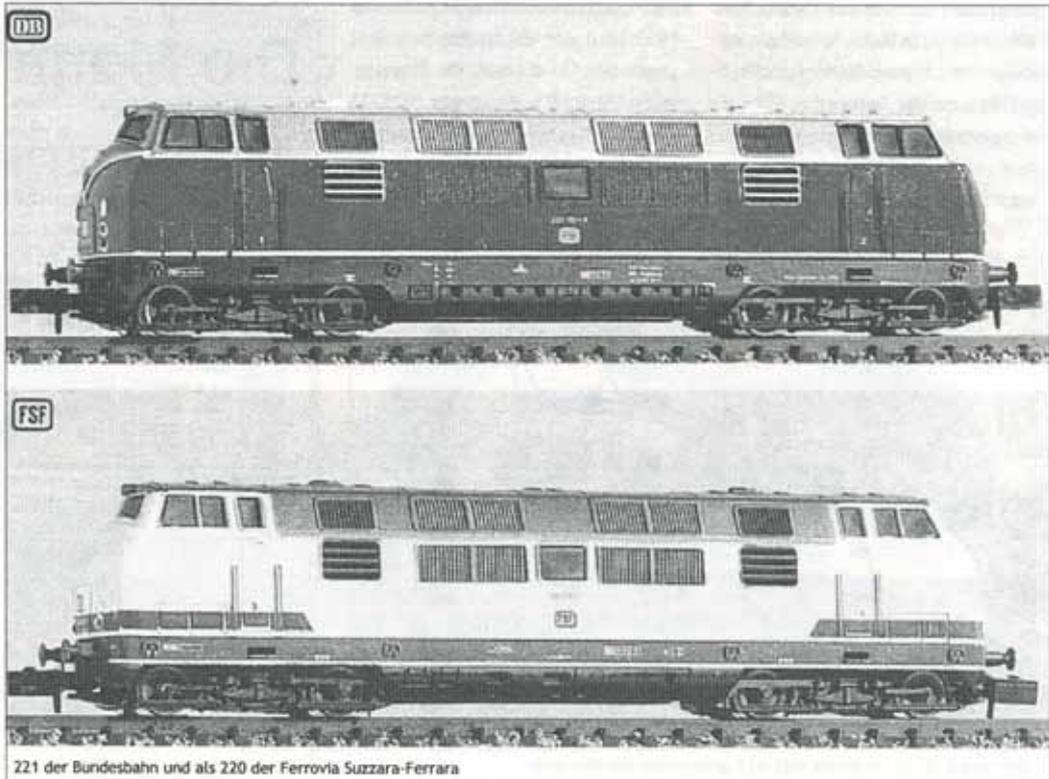
■ Im zweiten Teil über die V 200 beschäftigen wir uns mit den Nachfolgern der ersten V 200 Modelle mit der 221 und der späteren „echten“ V 200, die zunächst nur mit einem Sonderzug ausgeliefert wurde. Und auch für das Ausland gab es verschiedene Modelle, die wir beleuchten wollen.

Die Ablösung stellt Arnold 1975 auf der Nürnberger Spielwarenmesse vor. Es handelt sich um eine neuentwickelte 221, die mit einer Länge von 114mm fast genau im Maßstab 1:160 gehalten ist und in den Proportionen die Dynamik des Originals sehr gut wiedergibt. Das Mittelfenster ist wie schon beim Vorgängermodell mit einer schwarzen Kunststoffblende hinterlegt, so daß der Blick auf den Maschinenraum verwehrt bleibt. Arnold wählt bei der Simplex-Version die Betriebsnummer 221 148, die allerdings beim Vorbild schon recht früh ausgemustert wurde und zum Zeitpunkt des Modell-Rollout schon längst verschrottet war.

Der Rahmen der neuen 221 ist gut detailliert und wie beim großen Vorbild auf beiden Seiten unterschiedlich ausgefallen. Die Beschriftung ist deutlich lesbar: beheimatet ist die 221 148 beim Bahnbetriebswerk Kempten im Allgäu. Das Innenleben ist im Vergleich zu den Vorgängermodellen aufgeräumt und einfach gehalten. Nach dem Abheben des Gehäuses fällt der Blick auf eine Leiterplatte, darun-

ter liegt der kräftige Motor. Der Antrieb wirkt auf beide Drehgestelle und treibt dort über ein Messingzahnrad jede Achse an. Zwei Haftreifen unterstützen die große Zukunft.

1977 folgt als Betriebsnummernvariante die 221 151 - allerdings ohne Simplex-Kupplung. Diese Maschine hat es im Original allerdings nie gegeben, denn die Baureihe 221 wurde



221 der Bundesbahn und als 220 der Ferrovia Suzzara-Ferrara

Die Legende wird 37...

noch die Kontrollziffer der Betriebsnummer 221 151 geändert, die nun nicht mehr 221 151-4, sondern 221 151-0 lautet. Im Nachhinein unverständlich, da die ursprüngliche Nummer richtig war. Ebenfalls in diesem Jahr wird die 221 151 in die Anfangsgarnitur 0118 aufgenommen.

1990 bricht für die 221 151 in der Anfangsgarnitur 0118 das letzte Jahr an. Für die Freunde der Digitaltechnik kommt unter der Artikelnummer 82022 eine weitere 221 - erfreulicherweise mit einer anderen Betriebsnummer, nämlich als 221 136. Und in einer Sondergarnitur wird die 221 nochmals als 221 137 in einem exklusiven Güterzug ausgeliefert.

1991 erscheint die 221 151 nach ihrem Gastspiel in der Garnitur 0118 in der neuen Anfangsgarnitur 0300.

1992 bringen idee+spiel Fachgeschäfte ein Sondermodell auf Basis der 221 heraus - ohne reales Vorbild. Es stellt eine Europa-Lokomotive dar, die blau-silbern lackiert und mit allen Signets der europäischen Bahnverwaltungen bedruckt ist.

Und die V 200 zum Zweiten...

1986 stellt Arnold in Nürnberg eine völlig neu konstruierte V 200 vor, die komplett in einer Zuggarnitur mit drei Mitteleinstiegswagen der Epoche III zur Auslieferung kommt. Wie schon die 221 von 1975 gibt auch die neue V 200 die Proportionen des Originals nach dem Umbau von 1964 bis 1966 sehr gut wieder.

Zwischen den großen Seitenfenstern ist die Betriebsnummer V 200 005



V 200 001 als eine der drei Vertreterinnen der neuen Baureihe V 200

aufgedruckt und weist das Modell somit als letzte Lokomotive der Vorseerie aus. Unter den Fenstern ist der charakteristische Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN erhaben aufgebracht und vorbildgerecht silberfarben ausgeführt. Die Griffstangen neben den Führerstandstüren sind farblich hervorgehoben, so daß ein guter plastischer Eindruck entsteht.

Die Front ist sehr gut nachgebildet und Arnold hat hier mit Akribie auch Kleinigkeiten des Originals wiedergegeben. Der Rahmen ist ebenfalls wie beim Vorbild auf beiden Seiten unterschiedlich ausgeführt. Die Beschriftung ist sauber aufgedruckt und setzt das Modell bei der BD Hamburg und dem dortigen Bahnbetriebswerk Altona ein. Allerdings sind die Revisionsdaten nicht stimmig.

Die Drehgestelle weisen vorbildgerecht deutliche Unterschiede zur 221 auf und sind ausgezeichnet detailliert. Die V 200 005 ist im übrigen nur ein Jahr im Programm und nur in der Zuggarnitur „Eilzug der DB“ erhältlich.

1987 folgt ein Einzelmodell, beschriftet als V 200 001. Hier handelt es sich nur um einen reinen Nummerwechsel, denn alle Daten und Betriebsangaben am Rahmen werden von der V 200 005 übernommen.

1988 folgt die V 200 mit einem neuen Digitaldecoder und erlaubt nun unabhängigen Fahrbetrieb mit anderen Modellen auf einem Gleis. Dazu nutzt dieses Modell natürlich die neuen Möglichkeiten der digitalen Steuerungstechnik voll aus, wie zum Beispiel die konstante Beleuchtung.

Im gleichen Jahr präsentiert sich Arnold über die Firma Lemaco in der Schweiz mit einer Am 4/4 mit der Betriebsnummer 18462. Diese Lokomotiven wurden beim Vorbild von der Schweizer Bundesbahn angekauft, neu lackiert und im Baudienst eingesetzt. Den Machern bei Arnold unterläuft in der ersten Serie ein echter Lapsus, denn das SBB-Signet wird im rechteckigen Beschriftungsfeld auf der linken Seite plaziert - wo es nicht hingehört. Zusätzlich erscheint mit der 18463 eine Betriebsnummernvariante, allerdings mit Simplex-Kupplung und richtig angeordnetem SBB-Signet. Leider hat das Simplex-Modell die Drehgestelle der 221 erhalten.

1989 bringt Arnold dann die korrekt beschriftete Am 4/4 18462 in den Schweizer Handel. Im gleichen Jahr produziert man wieder ein Modell für den italienischen Markt, nämlich die 220 in türkis-beige der Ferrovie Padane als 220 045. Da es sich bei dieser Lokomotive um ein echtes Exportmodell handelt und in einer sehr kleinen Auflage produziert wird, ist es heute gerade unter Sammlern eine Rarität.

1990 erscheint mit der V 200 002 mit Simplex-Kupplung wieder eine Beschriftungsvariante der Vorseerien V 200.

Die rote Am 4/4 der SBB mit der Betriebs-

nummer 18462 bekommt in diesem Jahr einen Digitaldecoder, ist aber nach wie vor auch noch als analoges Modell im Programm.

Zur visuellen Darstellung der Anfahr- und Bremsverzögerung im Digitalbereich produziert Arnold (wie Märklin...) das Gehäuse einer V 200 aus Plexiglas. So können Messebesucher direkt sehen, wie die Lokomotive bei plötzlichem Herunterfahren der Spannung langsam ausrollt oder anfährt - sichtbar gemacht mit einer eingebauten Glühbirne.

1991 gibt auch die zweite Am 4/4 mit der Betriebsnummer 18463 ihren Abschied, nur die Digitalversion 18462 verbleibt im Schweizer Sortiment.

1992 ist die 1990 ausgelieferte V 200 002 letztmalig im Programm, so daß nur noch die V 200 001 mit der Artikelnummer 2025 im Sortiment verbleibt.

1993 ist auch für die V 200 001 das letzte Jahr, denn sie wird ebenfalls aus dem Sortiment gestrichen. Dazu muß auch die 221 151 das Handtuch werfen - sowohl als Einzelmodell, als auch in der Anfangsgarnitur 0300.

Nach dem Konkurs 1995 und den Streichungen der letzten zwei Jahre ist heute nur noch die analoge 221 148 unter der Artikelnummer 2022 und digital als 82022 im Programm. Von der V 200 ist nichts mehr zu sehen.

Die Zukunft?

Eine bewegte Geschichte hat die V 200 hinter sich, doch für die Zukunft sieht es eher düster aus. Gewünscht sind zum Beispiel Modelle der 221 in Epoche III Beschriftung oder die V 200 in der Serienausführung in den Epochen III und IV. Warten wir ab...



Die ehemalige V 200 014 als Am 4/4 18462 der SBB



Ein typischer Vertreter der Epoche IV ist die Baureihe 181¹ von 1975 (Roco-Modell)

Epochale Gedanken (Teil 6)

■ Mit der Epoche IV hält bei den Bahnen in den beiden deutschen Staaten die Modernisierung Einzug. Bei der Bundesbahn verschwindet die Dampftraktion Mitte der 70er Jahre, während die Reichsbahn weiter auf diese Traktionsart setzt. Doch Diesel- und Elektrobetrieb setzt sich weiter durch.

Epoche IV (1070 - 1990)

■ Periode IVa von 1970 bis 1980 bei der Bundesbahn. Was 1964 bereits bei den Güterwagen begonnen wurde, wird von der Bundesbahn mit Beginn des Jahres 1968 auch bei den Lokomotiven übernommen und bis 1970 komplett eingeführt - die computer- (DV-) gerechten Betriebsnummern. Die alten Kennzeichnungen entfallen somit. So wird zum Beispiel aus einer V 200 039 eine 220 039-2 (siehe Kasten unten). Diese Umzeichnung bringt in einigen Fällen recht kuriose Ergebnisse, wenn zum Beispiel bei Elektrolokomotiven die neue Betriebsnummer zusammen mit der alten Bezeichnung E verwendet wird. Etwas schwierig wird die Umzeichnung bei den Dampflokomotiven, wo man neue Baureihenbezeichnungen einführen muß (z.B. 050, 051, 052, 053). Auch bei den Personenwagen kommt die neue Computernummer zur Anwendung.

Bei den Lokomotiven werden die Entwicklungen und Erfahrungen der 60er Jahre konsequent umgesetzt, so zum Beispiel bei den Serienlokomotiven der Baureihe 103 oder der Streckdiesellokomotive der Baureihe 218. Sonderbauarten, wie die Baureihe 210 mit Gasturbinenantrieb oder die Baureihe 202 mit Dieselmotor und Gleichstromantrieb, bleiben Einzelse-

Berechnung der Kontrollziffer bei den neuen Betriebsnummern (Beispiel: Deutsche Bundesbahn)

Bei der Berechnung wird von rechts begonnen. Dabei werden die 1., 3. und 5. Ziffer der Betriebsnummer mit der Zahl 1 und die 2., 4. und 6. Ziffer mit der Zahl 2 multipliziert. Dann wird aus den einzelnen Ziffern der errechneten Produkte die Quersumme gebildet. Das Ergebnis wird von der nächsthöheren Zehnerstelle abgezogen - übrig bleibt die Kontrollziffer.

V 200 001 wird zur 220 001 mit folgender Kontrollziffer:

Betriebsnummer	2	2	0	0	3	9
Multiplikator	1	2	1	2	1	2
Ergebnis	2	4	0	0	3	18

Nächsthöhere Zehnerstelle ist 20

Kontrollziffer lautet: 20 - 18 = 2

Vollständige Betriebsnummer: 220 039-2

rien und werden nicht weiter verfolgt. Ab 1974 stellt die Bundesbahn die Baureihe 111 als Nachfolgelokomotive der 110 auf die Gleise und präsentiert mit der Baureihe 151 ein Jahr zuvor eine neue Güterzugmaschine.

Für die Dampflokomotiven kommt in den 70er Jahren das endgültige Aus. Die letzten schwarzen Riesen der Bau-

reihen 012, 044 oder 050 verschwinden von den Gleisen der Bundesbahn, die sich zudem mit einem strikten Dampflokverbot keine neuen Freunde schafft. Erst viele Jahre später wird dieses Verbot gelockert und aufgehoben.

Für das neue IC-Netz rollt ab 1973 der neue Schnelltriebzug der Baurei-

he 403/404 auf die Schienen - er kann sich jedoch nicht etablieren und wird nicht in Serie gefertigt. Dieser Zug fährt Anfang der 80er Jahre kurz als TEE Goethe und findet später noch einmal Verwendung als Triebzug des Lufthansa Airport-Expreß zwischen Frankfurt und Köln.

Das bisherige Farbkonzept wird zu Beginn der 70er Jahre durch ein neues Design-Konzept (Popwagen) aufgewertet - zu einer Einführung kommt es jedoch nicht. Stattdessen wählt man die Farben ozeanblau/beige für Lokomotiven und Personenwagen und führt dieses Farbschema ab 1974 ein. Es werden jedoch nicht alle Triebfahrzeuge und Wagen in dieses Schema einbezogen - zum Beispiel behalten die IC-Wagen den rot/beigen Anstrich oder die bekannten Silberlinge ihr silberfarbenes Nirosa-Kleid.

Aufgrund der Modernisierung des Wagenparks werden Zug um Zug die alten Personenwagen aus Zeiten der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Auch bei den Güterwagen machen Neukonstruktionen den alten Wagen das Leben schwer - besonders betroffen sind offene und gedeckte Güterwagen.

Im Bereich der Technik werden veraltete Stellwerke durch Neubauten und vor allem durch eine neue und zeitgemäße Technik ersetzt. Auch die weitverbreiteten Formsignale werden nach und nach durch moderne Lichtsignale verdrängt.

■ Periode IVa von 1970 bis 1980 bei der Reichsbahn. Auch bei der Deutschen Reichsbahn erfolgt Anfang der 70er Jahre die Umstellung auf die neuen Computer-Betriebsnummern.

Fortsetzung auf Seite 11



Zum Standardrepertoire der Hersteller gehört zum Beispiel die Baureihe 103 (Fleischmann)

Epochale Gedanken...

Im Gegensatz zur Bundesbahn setzt die Reichsbahn auch in der Epoche IV weiterhin auf die Dampftraktion, doch ein Rückgang ist unübersehbar. So werden in diesen Jahren die letzten Lokomotiven mit Ölhauptfeuerung eingesetzt. Die Elektrifizierung der Strecken in der DDR geht eher langsam voran, während die Dieseltraktion einen großen Teil der Verkehrslast trägt.

Bei den Wagen setzt etwas später, als bei den Triebfahrzeugen, ebenfalls die Umnummerierung auf das Computersystem ein. Die Personenwagen erhalten einen neuen Farbanstrich, der sie nun im Aussehen etwas gefälliger wirken läßt.

■ **Periode IVb von 1980 bis 1990 bei der Bundesbahn.** Die in den 60er und 70er Jahren zielstrebig vorangetriebene Elektrifizierung der Strecken wird weiter verfolgt. Ende 1979 stellt man mit der Baureihe 120 ein neues Lokomotivkonzept vor, welches eine Vorreiterrolle für die heutige Lokomotivgeneration spielt. Zum Ende der Epoche IVb kommt es zur Entwicklung eines neuen Triebzuges für den hochwertigen Fernverkehr. Der ICE wird später zum Synonym für den schnellen Schienenverkehr und ist aus dem heutigen Verkehrskonzept nicht mehr wegzudenken. Für die Altbau-Elektrolokomotiven kommt nach uns nach das Aus - gleiches gilt auch für die ehemaligen Stars auf deutschen Schienen, wie zum Beispiel die V 200.

1985 feiern die deutschen Bahnen ihr 150-jähriges Bestehen. 1835 roll-



Wichtige Zugpferde der Epoche IV bei der Deutschen Bundesbahn sind die Baureihen 111 und 103

te mit dem Adler und verschiedenen Wagen der erste Zug von Nürnberg nach Fürth. Dieses Jubiläum wird mit einer großen Fahrzeugparade in Nürnberg begangen, wo auch der erste ICE für den künftigen Schnellverkehr vorgestellt wird.

In den späten 80er Jahren kommt es zum Bau und Ausbau von Schnellfahrstrecken, um die Reisezeiten noch weiter zu reduzieren. Für die Bahn wird ein neues Farbkonzept eingeführt - Lokomotiven werden in orientrot mit weißem Lätzchen und die Wagen entsprechend ihrem Einsatzbereich, z.B. IC, EC oder Regionalverkehr, lackiert.

Im Fernverkehr führt die Bundesbahn die zweite Wagenklasse im Intercity-Verkehr ein und konnte so weiteres Publikum auf die Schiene holen. 1987 wird der Rheingold aus dem Fahrplan gestrichen - gleichzeitig kommt auch das Aus für den TEE-

Verkehr in Europa. Im Güterwagenbereich setzt sich die Spezialisierung weiter fort, was sich in verschiedenen Sonderbauarten niederschlägt.

■ **Periode IVb von 1980 bis 1990 bei der Reichsbahn.** Die Ausmusterung der Dampflokomotiven wird nun konsequent umgesetzt, so daß diese Lokomotiven zum Ende der 80er Jahre fast vollständig aus dem Plandienst verschwinden - nur ein kleiner Teil kann sich bis in die 90er Jahre retten. Die Elektrifizierung, bislang eher ein Stiefkind der Bahn, wird verstärkt aufgenommen und mit der neuen Baureihe 212/243 gelingt es der Lokomotivindustrie, einen leistungsfähigen Loktypen auf die Gleise zu stellen.

Im Personenverkehr entwickelt man ein neues Farbkonzept für Wagen im Reiseverkehr und im Städteverkehr. Zum Ende der 80er Jahre endet auch bei der Reichsbahn weitgehend der Einsatz von alten Wagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn Gesellschaft.

Für die Hersteller von Triebfahrzeugen und Wagenmodellen gilt Gleiches, wie schon in der Epoche III - eine Aufzählung würde den Rahmen sprengen. Das Angebot ist riesengroß und Modelle, wie 103, 111 oder aus der 216/218 Familie gehören mittlerweile zum Standardrepertoire der Produzenten. Sehr erfreulich ist, daß auch Modelle der DR vermehrt aufgegriffen werden.

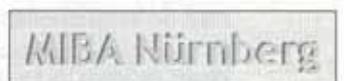
Neuheiten aus Amerika

■ **Ausnahmsweise finden unsere amerikanischen Freunde die Neuheiten an dieser ungewohnten Stelle.** Ratsam ist die Vorbestellung der neuen C44-9W von Kato.

Neu von MicroTrains im März sind ein Zweierpack mit 40' Standard Box Cars der Great Northern (#20406-2), ein 50' Auto Box Car der Lehigh Valley (#78040), ein 33' Twin Bay Hopper der Pittsburgh & West Virginia (#55260) und ein 50' Standard Box Car der Canadian Pacific (#32170). Als Reprints kommen neu ein 50' Standard Box Car der New York Central

(#32250), ein 50' Rib Side Box Car der Maine Central (#25020) und ein 40' Double-Sheathed Wood Box Car der Muncie & Western Railroad Company (#42030). Als Undecorated Car gibt es den 3 Bay ACF Center Flow .

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



Ganz neu - nun sind auch die Kollegen von der MIBA im Internet vertreten, wo das aktuelle Programm und noch viel mehr geboten wird.

<http://www.miba.de>

modellbahnschmankerln

Das sind noch lange nicht alle...

modellbahnschmankerln Hammerschmid
Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801 / 1744

Digital fahren und schalten (Teil 3)



■ Ab der heutigen Folge steigen wir in die verschiedenen Angebote der Hersteller ein und stellen Ihnen die jeweiligen Systeme ausführlich vor. Beginnen wollen wir mit dem System SELECTRIX Digital 2000 der Firma Trix.

Was ist das SELECTRIX-System?
Das SELECTRIX-System der Firma Trix wurde als digitales Steuersystem für Modellbahnen vorgestellt. Von der Technik her basiert es nicht auf den sich schon auf dem Markt befindlichen Systemen, wie zum Beispiel Arnold Digital, sondern verwendet ein eigen-

es Format. Trotzdem ist durch einen einfachen Knopfdruck die Kompatibilität gesichert - zum Beispiel mit Decodern der Firma Lenz oder der Firma Arnold. Nicht nur das Fahren, sondern auch das Schalten und das Mel-den, wird mit diesem System erheblich vereinfacht.

Das Herz des Systems ist zunächst der kleine Fahrzeugdecoder 66830 mit den Maßen 14 x 9 mm (Höhe: 2,5 mm), der somit in fast jedes N-Fahrzeug passen dürfte. Die kleinen Abmessungen verlangen beim Einbau deshalb nur noch in sehr wenigen Fällen zu Fräsarbeiten am Chassis oder

am Gehäuse. Ein nationaler und internationaler Einsatz ist ebenfalls gewährleistet, da er auf die Schnittstelle nach NEM 651 (MOROP) und S (NMRA, USA) abgestimmt ist. Neben den Steuerein- und ausgängen für das Fahren verfügt dieser Decoder noch über einen Funktionsausgang - so läßt sich zum Beispiel die Lokbeleuchtung ein- und ausschalten.

Neben dem Fahrzeugdecoder 66830 benötigt der digitale Einsteiger für den Start einen Trafo 65510 für die Spannungsversorgung und die Central Control 2000 (66800) für die Steuerung.

Der Ausgang des Trafos wird einfach über zwei Drähte mit dem Stromversorgungsausgang der Central Control 2000 verbunden. Nun kommen noch zwei Drähte vom Fahrstromausgang der Central Control 2000 an ein Anschlußgleis und schon kann man loslegen. Dazu benötigt man noch mindestens eine Lokomotive mit einem Fahrzeugdecoder. Wie die Geräte aussehen und wie es im Detail funktioniert, können Sie dem nebenstehenden Prospekt der Firma Trix entnehmen.

Was kann man mit dem Central Control 2000 noch machen?
Mit der vorhin beschriebenen Grundausstattung kann man natürlich mehr machen, als nur eine Lokomotive digital steuern. Es sind zunächst insgesamt 9 Lokomotiven direkt steuerbar - und zwar unabhängig voneinander über verschiedene Adressen. Die eingebaute Memory-Funktion behält alle eingegebenen Befehle - auch nach dem Abschalten des Systems. Über die Tastatur ist jede Lokomotive mit einem Knopfdruck anwählbar und zusätzlich läßt sich die Zusatzfunktion, wie ein Signalhorn oder das Spitzenlicht zuschalten. Soweit zum Fahren mit der Central Control 2000.

Welche Möglichkeiten bietet das SELECTRIX?

Das SELECTRIX-System ist nicht nur zum einfachen Fahren von mehreren Lokomotiven auf einem Gleis geeignet, sondern bietet dem Benutzer weitere Vorteile, die man im analogen Betrieb meist nur mit aufwendigen Schaltungen erreichen kann.

Fortsetzung auf Seite 13

So einfach haben Sie sich den digitalen Start sicher nicht vorgestellt.

Zur Grundausrüstung brauchen Sie praktisch nur 3 Teile:

Die digitale Installation ist „kinderleicht“.

Als erstes verbindet man den Ausgang des Trafos über 2 Drähte mit dem Stromversorgungsausgang des Central Control 2000. Dann werden die 2 Schienen des Gleises an den Fahrstromausgang angeschlossen, die Digitallok wird auf das Gleis gestellt, und schon ist alles betriebsbereit!

Der Einbau des SELECTRIX-Lokempfängers bereitet keinerlei Schwierigkeiten:

- entweder ist Ihr Fahrzeug schon mit einem SELECTRIX Decoder ausgerüstet
- oder Sie haben bereits eine Lok mit Schnittstelle, in die Sie den SELECTRIX Decoder nur noch hineinzustecken brauchen
- oder Sie wenden sich an Ihren Fachhändler und lassen den Einbau vornehmen.

Auch die Inbetriebnahme ist absolut problemlos:

Durch das Drücken der Taste 1 auf dem Central Control 2000 können Sie bereits die Lok Nr.1 steuern. Die Regelung der Geschwindigkeit erfolgt durch den Drehknopf, die Fahrtrichtung wird mit der Taste \leftarrow bestimmt, für Licht ein/aus ist die Taste \square zuständig. Zur Inbetriebnahme der Lok Nr.2 drücken Sie einfach die Taste 2. Auf diese Weise können Sie bis zu 9 Loks steuern, d.h. gleichzeitig fahren lassen. Mit der Stop-Taste können Sie entweder einen Nothalt auslösen oder den Fahrbetrieb beenden.

Die Einstellung der Loknummer ist genauso einfach:

Betätigen Sie die Stop-Taste bis ein P (= Programmieren) auf dem Anzeigenfeld (Display) erscheint. Wollen Sie z.B. der Lok die Nummer 2 geben, dann drücken Sie zusätzlich auf die Taste 2. Sobald die Zahl 2 im Anzeigenfeld aufblinkt, ist die Lok auf diese Zahl eingestellt.

So programmieren Sie bis zu 9 Loks!

- Durch einen einfachen Tastendruck können gleichzeitig SELECTRIX- NMRA- Roco- oder Lenz-Loks betrieben werden.
- SELECTRIX verwendet ein Datenformat, das 7x schneller ist als bei anderen Systemen.
- SELECTRIX ist absolut betriebssicher; denn es erfüllt alle Prüf-Vorschriften



Digitale Installation



Einbau Lokempfänger



Einbau Lokempfänger



Digital fahren und schalten

Die Soll-Ist Wertregelung bedeutet, daß der Fahrzeugmotor über den Decoder genau die Energie erhält, um die vorgegebene Drehzahl/Geschwindigkeit zu halten - auch in Kurven und an Steigungen. Ständig werden die aktuellen Werte (Ist) vom Motor abgegriffen und mit den vorgegebenen Werten (Soll) verglichen. Weichen die Ist-Werte von den Soll-Werten ab, regelt der Decoder nach, um den vorgegebenen Soll-Wert zu erreichen.

Das **seidenweiche Anfahren** wird durch den SELECTRIX Soft-Drive erreicht. Dabei sorgen 31 Fahrstufen für ein extrem langsames Anfahren bis hin zur Höchstgeschwindigkeit. Eine manuelle Nachregelung ist nicht erforderlich. Von besonderem Vorteil ist ein langsames Fahren zum Beispiel im Rangierdienst.

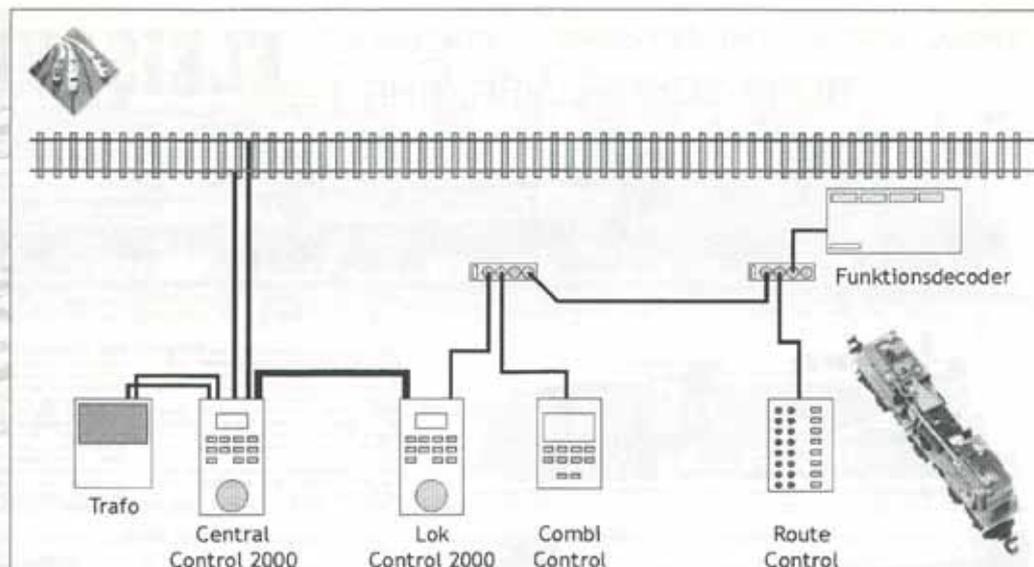
Bei jedem Modell kann die **Höchstgeschwindigkeit** individuell vorprogrammiert werden. So ist es möglich, daß eine V 60 wesentlich langsamer fährt, als ein ICE.

In Signal- und Halteabschnitten wird ein **realistisches Bremsen und Anfahren** ermöglicht - also kein abruptes Stehenbleiben oder ein plötzliches Anfahren.

Das unterschiedliche Laufverhalten der Motoren wird durch die **Impulsbreiteneinstellung** berücksichtigt. So können alle Motoren, auch die Faulhaber-Antriebe, mit unterschiedlichen Stromabnahmen und Laufverhalten im SELECTRIX-System betrieben werden.

Der Einstieg...

Der Einstieg in SELECTRIX ist, wie schon vorher beschrieben, recht einfach. Mit der Central Control 2000, einem Trafo und einer Lokomotive mit Digitaldecoder ist bereits ein vollwertiger Digitalbetrieb möglich. In dieser Einstiegsvariante lassen sich dann noch 8 weitere Lokomotiven mit Decoder betreiben. Durch einfaches Drücken der Taste „1“ wird die Lokomotive 1 angesprochen und kann durch den Drehknopf in Betrieb gesetzt werden - die Fahrtrichtung wird über eine Taste eindeutig bestimmt. Die Zusatzfunktion, z.B. Licht, kann ebenfalls zugeschaltet werden. Will

**Einfache Steuerung einer Modellbahnanlage mit Central Control 2000 und Lok Control 2000**

Es können mit dieser Ausrüstung maximal 99 Lokomotiven (Adressen 00 bis 99) betrieben werden. Mit dem Combi Control kann die Anlage auch aus der Entfernung gesteuert werden (walk around control). Über das Route Control und dem angeschlossenen Funktionsdecoder werden in unserem Beispiel vier Magnetartikel geschaltet. Die Verbindung der Komponentenn untereinander läuft über den Datenbus.

man eine zweite Lokomotive in Betrieb nehmen, wird diese einfach über die Nummer angewählt und kann genau so gesteuert werden, wie Lokomotive 1.

Die Programmierung der Adresse ist schon in der Grundausstattung möglich. Die STOP-Taste auf dem Central Control 2000 wird solange gedrückt, bis im Display ein P (für Programmieren...) erscheint. Nun wird die Nummer eingegeben, die die Lokomotive zukünftig haben soll, z.B. 2. Sobald die Zahl im Display aufblinkt, ist die Lokomotive auf die neue Adresse eingestellt.

Durch einen einfachen Tastendruck können Lokomotiven mit SELECTRIX-Decoder und Modelle mit Decodern nach NMRA-Standard - wie Roco, Arnold oder Lenz - betrieben werden. Im Mischbetrieb werden die geraden Adressen für NMRA-kompatible Decoder und die ungeraden Adressen für SELECTRIX-Decoder verwendet.

... und wie es weitergeht.

Unser Einstiegssystem läßt sich nun beliebig ausbauen - bis hin zur Modellbahn, die komplett digitalisiert ist und nur noch über den Computer gesteuert wird.

Doch zunächst ist die nächste Ausbaustufe die Steuerung weiterer Di-

gitalokomotiven mit dem Lok Control 2000 (66816). Nun sind 99 Lokomotiven über die jeweilige Adresse direkt steuerbar - natürlich inklusive aller beschriebenen Zusatzfunktionen. Über das Multifunktionsdisplay ist der aktuelle Status sofort erkennbar, zum Beispiel, welche Lokomotive mit welcher Fahrstufe und Funktion gerade in Betrieb ist. Doppeltraktionen, die bislang nur aufwendig zu realisieren waren, sind kein Problem mehr. Die gesamte Programmierung der Decoder erfolgt, ebenso wie die Schaltung der Signale und Weichen, über das Lok Control 2000 - mit Eingabe und Anzeige von z.B. 8 Weichen im Display.

Erweitert wird das System durch das Combi Control (66810). Die Besonderheit ist das etwa 150 cm lange Verbindungskabel, welches über den Datenbus mit dem Lok Control 2000 verbunden wird und damit dem Modellbahner die nötige Bewegungsfreiheit bietet.

Die Steuerung von Weichen und Signalen wird über den Funktionsdecoder (66821) erledigt. An diesen lassen sich 4 Weichen oder Formsignale, Lichtsignale und andere Magnetartikel anschließen. Für die einfache Steuerung von Weichen und Signalen bietet sich zusätzlich das Route Control (66813) an. Mit diesem Regler, der

über ein 150 cm langes Kabel verfügt, steuert man einfach maximal 8 Weichen o.ä. - über zwei Funktionsdecoder. Über grüne und rote LED ist der Status sofort erkennbar. Das Route Control wird ebenfalls über den Datenbus mit dem Lok Control 2000 verbunden.

Ein vorhandenes Gleisbildstellpult wird über den Encoder A (66822) mit dem System verbunden. Der Encoder A ist geeignet für maximal zwei Funktionsdecoder - kann also 8 Schaltbausteine steuern. Über den Encoder B (66823) erfolgt die optische Frei- und Besetztmeldung zum angeschlossenen Gleisbildstellpult - mit Hilfe des Besetztmelders (66820).

Der Höhepunkt in der digitalen Steuerung stellt das Computer-Interface (66824) dar, mit dessen Hilfe die Steuerung direkt über den Computer durchgeführt werden kann. Ein mögliches Beispiel wäre zum Beispiel die Steuerung der Weichen und Signale über ein Computer-Gleisbildstellpult, während der Fahrbetrieb komplett über die Lok Control 2000 abgewickelt würde.

Soweit nun zur Beschreibung der Möglichkeiten mit dem SELECTRIX-System. Weitere Informationen können Sie dem Buch „SELECTRIX Modellbahn digital“ von Trix entnehmen.

EINMALSERIE N · ONE-OFF-SERIE · SERIE UNIQUE

"RUHR-SCHNELLVERKEHR II"

N «piccolo»

FLEISCHMANN '91

DER BESTELLSCHLUSS DES FACHHANDELS BEI FLEISCHMANN IST DER 30. APRIL 1991
THE ORDER CUT-OFF DATE FOR DEALERS INTO THE FACTORY IS 30 APRIL 1991 - LA DATE ULTIME
DE COMMANDE DE VOTRE DETAILANT AUPRES DE L'USINE EST LE 30 AVRIL 1991



7818 - Schleppender Lok der ehem. DR, Bau-reihe 38 "Ruhr-Schnellverkehr", LUP 122 mm, Super-Detailierung, Lackierung und Beschichtung - Zweifach-Straßenverkehrsmodell - Epoche II - Antrieben von T 109
7818 - Tender Locomotive of the former DR, Class 38 "Ruhr-Commuter Express", Overall length: 122 mm, Super-detailing, heavy wet painting, Double headlight, Epoch II, Other size as per T 109
7818 - Locomotive à tender de l'anc. DR, type 38 "Trafic rapide de la Ruhr", LUP: 122 mm, Locomoteur de 1959

7888 - Geschenkpackung "Ruhr-Schnellverkehr II", Inhalt: 1 Tendenz TR11, 1 Abteilwagen 2./3. Klasse mit Bremserhaus 8873, 1 Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserhaus 8874 und 1 Abteilwagen 3. Klasse mit 2 geschlossenen 8875 - Kennzeichen Aktion: Das Fahrzeug des Sets 7888 enthält PROFI-Kupplungen ausgetauscht, die Wagen haben eine Karlsruher Kopplung (K) - Auf diese Weise können die Wagen nicht kurzgeschlossen werden - 4 Standard-Tauschkupplungen liegen jedoch bei
7888 - Presentation Pack "Ruhr-Commuter Express II", Content: 1 x 7888, 1 x 8873, 1 x 8874, 1 x 8875. All couplings are of high standard and are fitted with PROFI-couplings for free slide-coupling operation. 4 standard exchange couplings are included
7888 - Boîte-Cadeaux "Trafic rapide de la Ruhr II", Contenu: 1 x 7888, 1 x 8873, 1 x 8874, 1 x 8875. Tous les couples sont équipés de micromécanismes couléans K. De cette façon, les voitures présentent l'authenticité attendue; 4 attelages standard sont cependant joints à l'emballage.



8873 - Abteilwagen 2./3. Klasse "Ruhr-Schnellverkehr", Bauart BC1 der ehem. DR mit Bremserhaus, Farbe: Rot/Creme, LUP: 116 mm. Mit Innenverkleidung, Super-Detailierung, Lackierung und Beschichtung - Eingesenkte Fenster - Der Wagen ist für Innenbeleuchtung vorgesehen - Epoche II
8873 - 2/3rd. Class compartment coach "Ruhr-Commuter Express", type BC1 of the former DR, with brakeman's cab. Overall length: 116 mm, Epoch II
8873 - Voiture à compartiments 2/3èmes classes "Trafic rapide de la Ruhr", type BC 1 de l'anc. DR avec cabine serre-frein, LML: 116 mm, Epoque II

8874 - Abteilwagen 3. Klasse "Ruhr-Schnellverkehr", Bauart C4 der ehem. DR mit Bremserhaus, Farbe: Rot/Creme, LUP: 116 mm. Mit Innenverkleidung, Super-Detailierung, Lackierung und Beschichtung - Eingesenkte Fenster - Der Wagen ist für Innenbeleuchtung vorgesehen - Epoche II
8874 - 3rd. Class compartment coach "Ruhr-Commuter Express", type C4 of the former DR, with brakeman's cab. Overall length: 116 mm, Epoch II
8874 - Voiture à compartiments 3ème classe "Trafic rapide de la Ruhr", type C4 de l'anc. DR avec cabine serre-frein, LML: 116 mm, Epoque II

8875 - Abteilwagen 3. Klasse "Ruhr-Schnellverkehr", Bauart C4 der ehem. DR mit Zugabschreiber, Farbe: Rot/Creme, LUP: 116 mm. Mit Innenverkleidung, Super-Detailierung, Lackierung und Beschichtung - Eingesenkte Fenster - Der Wagen ist für Innenbeleuchtung vorgesehen - Epoche II
8875 - 3rd. Class compartment coach "Ruhr-Commuter Express", type C4 of the former DR, with tail end indicators. Overall length: 116 mm, Epoch II
8875 - Voiture à compartiments 3ème classe "Trafic rapide de la Ruhr", type C4 de l'anc. DR avec disque de fin de convoi, LML: 116 mm, Epoque II

Der Fachhändler berät Sie stets gerne

Die Farbgebung Rot/Creme, die FLEISCHMANN in seiner diesjährigen Einmalserie ansetzt, war die Regel im Ruhr-Schnellverkehr in den 1950er Jahren. Die Hersteller haben sich bemüht, das alte Farbschema so genau wie möglich nachzubilden. In diesen Jahren waren die Wagen der Einmalserie nicht letzten Jahres soweit. Auch die Lokomotive, eine preisliche P & (Reichsbahnklasse 38) war sehr häufig an der Spitze der Ruhr-Schnellverkehrs-Züge anzutreffen.

This was the standard livery which FLEISCHMANN has offered in this year's special limited edition set. This was the standard livery for Ruhr-Commuter Express in the 1950s. The manufacturer has made every effort to reproduce the original colour scheme as accurately as possible. In these years the coaches of the one-off series were not last year's. Also the locomotive, a Prussian P & (Reichsbahn Class 38), could regularly be seen at the head of the Ruhr-Commuter Express.

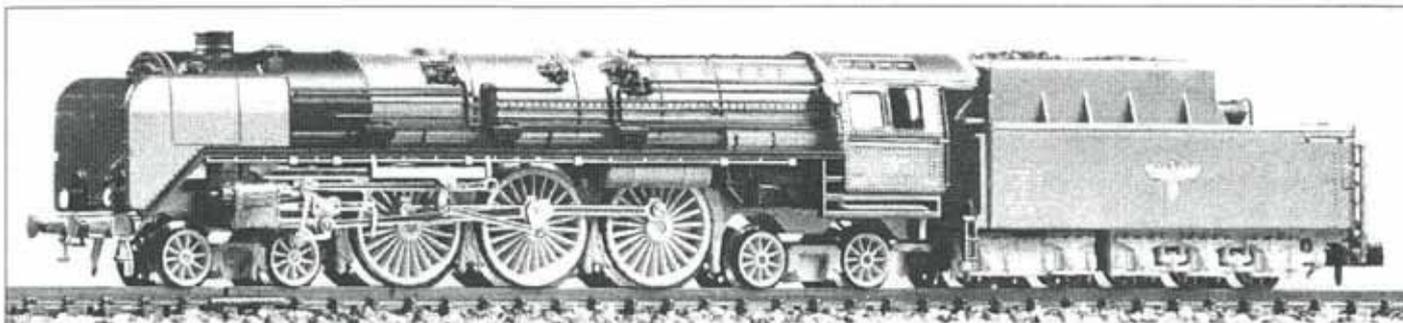
GEBR. FLEISCHMANN · KIRCHENWEG 13 · POSTFACH 910148 · D-8500 NÜRNBERG 91 · TELEFON 0911/3370-0

Fleischmanns Einmalserien (Teil 3)

■ Im dritten Teil der Einmalserien stellt Fleischmann im Jahre 1989 eine Garnitur zum 80jährigen Jubiläum des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes vor. Nach der T 9³ der KPEV in der Garnitur „Sonderzug zum Wannsee“ von 1987 ist in dieser Sondergarnitur wieder eine Lokomotive enthalten, die es einzeln nicht zu kaufen gibt - die schwarze T 16' der KPEV. Deshalb ist gerade dieses Lokmodell bei Sammlern von Lokomotiven so gesucht.

Ein Jahr später stellt Fleischmann zum 500-jährigen Jubiläum der Deutschen Post einige Sondermodelle vor, die hier nicht aufgeführt sind. Diese Modelle wollen wir im nächsten N-BAHN TICKER aufführen. 1990 und 1991 erschienen dann die zwei Garnituren für den Ruhrschnellverkehr.

Jahr	Art.-Nr.	Lokomotive	Wagen	Marktpreis
1989	7886	T 16' der KPEV (-)	Sondergarnitur „80 Jahre Deutscher Staatsbahnwagen-Verband“ Offener Güterwagen Ok (8860), offener Güterwagen mit Bremserhaus (8862), Klappdeckelwagen K (8864), gedeckter Güterwagen „Fleischmann“ (8865), gedeckter Güterwagen G (8866) Zusätzliche Modelle außerhalb der Garnitur: offener Güterwagen O (8861), offener Güterwagen mit Bremserhaus (8863), gedeckter Güterwagen „Klein“ mit Bremserhaus (8867) Durchschnittlich ermittelter Marktpreis: 335,- DM Tendenz für die Preisentwicklung:	335,- DM
1990	7887	BR 78 DRG (7817)	Sondergarnitur „Ruhr-Schnellverkehr I“ Abteilwagen 2./3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8870), Abteilwagen 3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8871), Abteilwagen 3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8872) Zusätzliche Modelle außerhalb der Garnitur: keine Durchschnittlich ermittelter Marktpreis: 340,- DM Tendenz für die Preisentwicklung:	340,- DM
1991	7888	BR 38 DRG (7818)	Sondergarnitur „Ruhr-Schnellverkehr II“ Abteilwagen 2./3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8873), Abteilwagen 3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8874), Abteilwagen 3. Klasse „Ruhrschnellverkehr“ (8875) Zusätzliche Modelle außerhalb der Garnitur: keine Durchschnittlich ermittelter Marktpreis: 350,- DM Tendenz für die Preisentwicklung:	350,- DM



05 im Fotoanstrich und Hohltsadler der Epoche II von Arnold ist ausgeliefert

Neuheiten im April

■ Nun gelangen bereits die ersten Messeneuheiten des Jahres 1997 in den Fachhandel - besonders schnell sind in diesem Jahr Arnold und Fleischmann.

Arnold bringt neue vierachsige Selbstentladewagen

■ Nun sind auch die im letzten Jahr als Neuheit angekündigten vierachsigen Selbstentladewagen erhältlich. Im einzelnen sind dies der Fad der Köln-Bonner Eisenbahn KBE in braun (4940), der Fad¹⁶⁷ der Häfen + Güterverkehr Köln AG HGK (4941) und der Fals der italienischen Staatsbahn FS (4942). Alle Modelle sind in Epoche IV gehalten und natürlich auch in Epoche V einsetzbar. Info und Bezug: *Fachhandel.* **mb**

Erste '97 Neuheiten von Arnold im Handel

■ Als erste Messeneuheiten des Jahres 1997 gelangten zwei weitere Köf-Modelle in den Fachhandel. Es handelt sich um das Modell der Benthelmer Eisenbahn in rot mit der Loknum-



mer D 17 (2091) und um das Modell des PFA Weiden in grau/blauer Farbgebung mit PFA-Aufdruck (2092). Erhältlich sind weiter die Baureihe 05 im Fotoanstrich (2205), die ockerfarbene Mallet der K.Bay.St.E. mit brü-

nierten Rädern (2277) und der italienische Rungenwagen in grau (4438). Info und Bezug: *Fachhandel.* **mb/lrh**

Arnold liefert EW I Personenwagen aus

■ Ausgeliefert sind auch die neuen EW I Personenwagen in blau/beige mit gelben Schiebetüren der Epoche IV. Es sind die Modelle der Sensetalbahn 2.Klasse (3255), der SBB 1./2.Klasse (3256) und 2.Klasse (3258). Dazu gibt es noch den EW I in creme/blau mit blauen Schiebetüren der GBS (3259). Alle Modell verfügen natürlich über die neue Kulissenführung. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk**

Neues Modell für Arnold Schweiz

■ Im Zuge der EW I Auslieferungen (s.o.) gelangt auch das letztjährig angekündigte Schweizer Sondermodell, der EW I der BLS (3254), in den Fachhandel. Info und Bezug: *Schweizer Fachhandel.* **gk**

Erste Neuheitenlieferung von Fleischmann

■ Im ersten Neuheitenpaket des Nürnberger Herstellers finden N-Bahner zunächst die Baureihe 94¹⁸ der DRG als 94 733 der RBD Breslau in Epoche II (7091) und die 94¹⁸ der DR als 94 1810 in Epoche III (7092). An Wagenmodellen sind nun erhältlich der Niederflurwagen Saadkms⁴⁹⁰ der

DB AG mit LKW „FERCAM“ in Epoche V (8274), der vierachsige Rungenwagen 55k07 der DB in Epoche III (8286K), der Schiebewandwagen mit SKF-Aufdruck in Epoche IV (8339K) und der Kühlwagen mit Bremserhaus Bauart Ghk mit Spatenbräu-Beschriftung in Epoche III (8347K). Ebenfalls erhältlich ist das Start-Set des Jahres 1997 mit der Baureihe 53 und verschiedenen Wagenmodellen (9397). Info und Bezug: *Fachhandel.* **ap/kd**

Minitrix liefert

italienische Güterwagen aus

■ Bereits im Handel erhältlich sind die im Herbst angekündigten zweiachsigen Schiebewandwagen Hbbllins der FS als Modell „Cinzano“ (13967) und „Martini“ (13968). Beide Wagen sind in der Grundfarbe weiß, verschiedenfarbig bedruckt und laufen in Epoche IV Beschriftung. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ek**

Rungenwagen mit LKW von Roco ist da

■ Roco hat den zweiachsigen Rungenwagen mit zwei Mercedes-Benz LKW (1951) ausgeliefert. Die beiden LKW sind dunkelblau und schwarz (mit silbernen Streifen) und nicht im normalen Programm erhältlich. Der braune Rungenwagen ist ein Modell der Epoche IV und hat die Betriebsnummer 3342899-8. Info und Bezug: *Fachhandel.* **mb**

Dänischer Schlafwagen von Roco ausgeliefert

■ Ebenfalls in Deutschland erhältlich ist der zunächst als Exportmodell angekündigte Schlafwagen der Dänischen Staatsbahnen in blau der Epoche IV (24381). Aufmerksame Leser werden feststellen, daß wir dieses Modell bereits in der Ausgabe 2/97 angekündigt hatten - nur war der Wagen seinerzeit nur bei ganz wenigen Fachhändlern und in Dänemark erhältlich. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ek**

Roco liefert ÖBB-Personenwagen aus

■ Neu sind der rot/beigen Eilzugwagen 2.Klasse Bp (24370) und der rot/beigen Eilzugwagen 1./2.Klasse Ap (24371), die Mitte März in den Fachhandel gekommen sind. Beide Modelle sind in Ausführung der Epoche IV und haben natürlich die neue Kurzkupplungskinematik. Info und Bezug: *Fachhandel.* **mb**

Neue Betriebsnummern für Schweizer Roco-Modelle

■ Zwei Roco-Wagen der SBB haben im Rahmen der Produktion neue Betriebsnummern bekommen. Es sind der Teleskophaubenwagen Shimms (25136) mit der Nummer 4741010-9 und der graue Eaos (25126) mit der Nummer 5320178-1. Info und Bezug: *Schweizer Fachhandel.* **ek**

Die Top 5 im April 1997

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

1. (1.) ☉ Fleischmann Baureihe 50 (7181)
2. (3.) ☉ Arnold Baureihe E 03 (2370)
3. (2.) ☉ Fleischmann Rungenwagen (8285K)
4. (4.) ☉ Roco Eilzugwagen (24390-24392)
5. (2.) ☉ Roco Schwerlastwagen (25310)

Letzte Meldung: Obletter in München unter neuer Regie

Der bekannte Spielwarenfachhändler Obletter fährt seit Mitte März unter der Regie der Firma Müller GmbH & Co KG in Ulm. Die Übernahme wurde uns nach einem Telefonat mit der Firma Müller bestätigt. Zu weiteren Auskünften war jedoch keine Seite bereit.

Die Quartalsentwicklung

■ Sah es in den Wochen vor Weihnachten noch eher schlecht aus, trat im ersten Quartal 1997 eine gewisse Marktberuhigung ein. Ein leichter Trend nach oben ist spürbar.

Noch im letzten Quartal stand die Übernahme der Firma Trix durch den Marktführer Märklin im Mittelpunkt. Doch das Interesse an dieser Zusammenführung hat in den letzten Wochen deutlich nachgelassen - Märklin hat ja eindeutig Stellung bezogen.

Die Auslaufliste, die dem Fachhandel vorliegt (und die wir im N-BAHN TICKER 3/97 veröffentlicht haben...), konnte auf dem Sammlermarkt bislang noch keine Impulse setzen. Scheinbar ist der Bedarf bei den beliebten Modellen schon vorher gedeckt gewesen. Auch sind Sammler und Modellbahner durch den Konkurs

der Firma Arnold 1995 schlau geworden und warten lieber erst einmal ab, wie sich das Preisgefüge entwickeln wird. Die uns bekannten Fachhändler haben sich nicht mit Auslaufmodellen eingedeckt, weil sie nicht mit einer großen Nachfrage rechnen.

Insider gehen davon aus, daß erst wieder im vierten Quartal eine gewisse Belebung eintreten wird, was die Auslaufmodelle von Minitrix anbelangt, wobei es natürlich in erster Linie auch auf die Preisgestaltung ankommen wird. Doch bis dahin wird ein großer Teil der Modelle zu günstigen Preisen den Weg auf Deutschlands

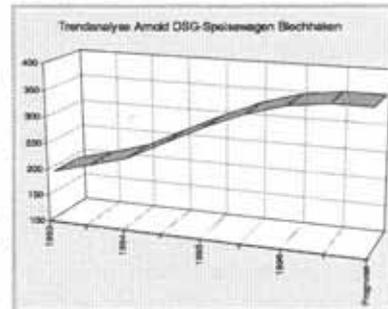
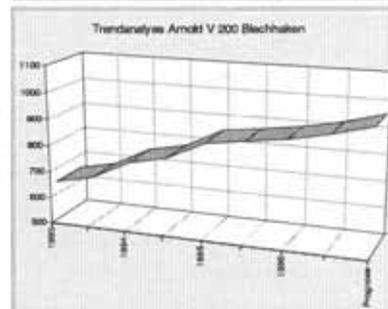
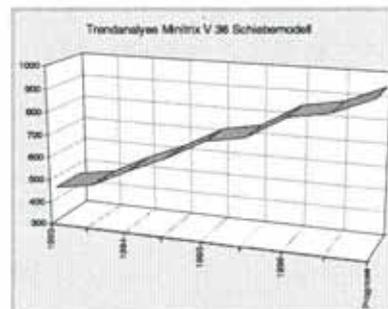
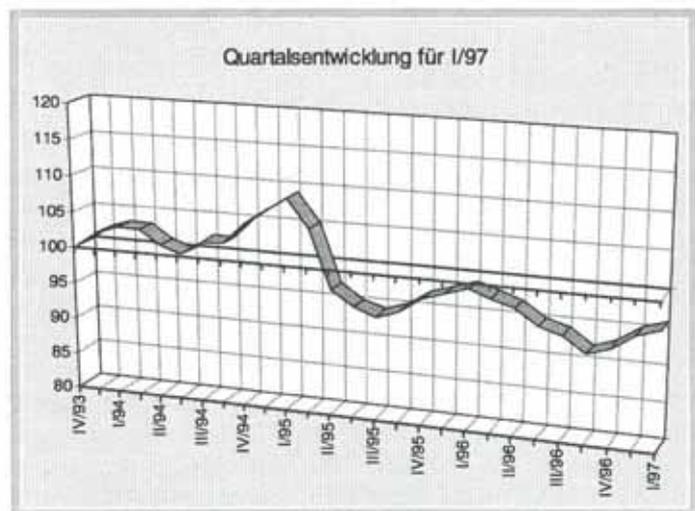
Tauschbörsen und Sammlermärkte finden, so daß sich diese Belebung auch wieder relativieren dürfte. Interessant dürfte jedoch sein, wie sich Trix/Märklin bis dahin verhält und wie man in Göppingen den Markt ankurbeln wird.

Mit dem nachweihnachtlichen Geschäft konnten viele Händler zufrieden sein. Im Januar meldeten die großen Veranstalter von Tauschbörsen und Sammlermärkten einen guten Besuch ihrer Märkte, welcher sich auch in eine insgesamt etwas größere Kauflust niederschlug. Negativ zu vermerken ist jedoch die Tatsache, daß von einigen Anbietern vermehrt Neuware aus dem Standardprogramm der Hersteller angeboten wird - teilweise sogar früher, als gleiche Ware in Fachgeschäften. Den Marktbesucher interessiert es natürlich nicht - bekommt er so seine Wunschmodelle zumeist günstiger, als beim örtlichen Fachhändler. Doch wo bleiben Garantie und Folgeservice?

Der Sammlertrend zu Modellen aus den 60er Jahren scheint sich fortzusetzen. Qualität vor Quantität ist die Devise und es wird noch lange nicht alles gekauft, was auch günstig ist - die Modelle müssen halt in einem guten Zustand sein. Trendsetter sind nach wie vor die Schiebetrix-Modelle und die ersten Arnold Lokomotiven und Wagen mit der Blech-

hakenkupplung. Unten finden Sie Trendanalysen ausgesuchter Stücke - im Herbst wollen wir noch einmal ausführlich mit den Modellen aus den Anfangstagen der Spur N beschäftigen.

Insgesamt betrachtet stehen die Zeichen für das nächste Quartal nicht schlecht. Unter besonderer Beobachtung steht fortan der zukünftige Märklin Kurs.



Kleinanzeigen April 1997

Suche/Tausche Bier- und Werbewagen von Fleischmann-piccolo. Biete im Tausch auch andere rare Bier- und Werbewagen von Arnold an, z.B. Rehau, Compo, Hager, Lufthansa etc. Angebote bitte an H.-J. Herberich, Lammgasse 4, 77656 Offenburg, Tel: 0781/57884.

Verkaufe Arnold 2310 (Betriebsnummer 194 147-5, 150,- DM), 0341 (Drehgestelle aus Kunststoff, Junior-Serie, Originalkarton, 15,- DM), 0342 (Drehgestelle aus Kunststoff, Junior-Serie, Originalkarton, 15,- DM), 0349 (Drehgestelle aus Kunststoff, Junior-Serie, 20,- DM), 0458 (Originalbox, 20,- DM), 0462 (detailliertes Fahrgestell aus Metall, 25,- DM), 0463 (detailliertes Fahrgestell aus Metall, 20,- DM), 0468 (detailliertes Fahrgestell aus Kunststoff, Originalkarton, 20,- DM), Minitrix 2930 (150,- DM), 2931 (Originalkarton, Anleitung, 180,- DM), 3013 (15,- DM), 3014 (25,- DM). Alle Artikel befinden sich in sehr gutem Zustand. J. Struck, Stadtbahnstraße 23, D-22393 Hamburg, Tel: 040/6007246.

Suche Arnold 0293 ÖBB Triebwagen BVT 5081 blau/creme (1967-1968), dito blau/creme-weiß (1969-1972), 0393 ÖBB Beiwagen BTL 7081 blau/creme (1967-1968), dito blau/creme-weiß (1969-1972), 0394 ÖBB Steuerwagen BTW 6561 blau/creme (1967-1968), dito blau/creme-weiß (1969-1972), 3311 ÖBB-Eilzugwagen 1.Klasse mit Beleuchtung. Alle Modelle neuwertig bzw. selten gebraucht, originalverpackt und möglichst preisgünstig. Rainer Tichy, Dragonerstraße 8, A-4600 Wels, Österreich.

Suche Schiebetrix 7842, G 10 weiß mit Bremserhaus. 7836 Tankwagen Gasolin. 7864 D-Zug Packwagen blau. Arnold 0324 Touropa Wagen mit Hakenkupplung, Stuff 040-5292339.

Impressum

Monatszeitschrift für
N-Modellbahner und Sammler

Verlagsleiter und Herausgeber: Guido Kruschke, verantwortlich i.S.d.P., Chef vom Dienst: Kurt Deutschland (kd), Mitarbeiter: Elmar Klupsch (ek), Kurt Lepper (kl), Manfred Hammerscheid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Peter Paika (pp), Andreas Pesaresi (ap). Layout: Guido Kruschke, Druck und Realisation: SDK Systemdruck Köln, Rüdiger Schwartz, Verlagsanschrift: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82324 Tutzing. World Wide Web (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 nur als DM-Eurocheck oder DM-Postanweisung.

Der N-BAHN TICKER erscheint monatlich und kostet pro Ausgabe 4,50 DM. Das Abonnement läuft ein Jahr und kostet im Inland 54,- DM und im europäischen Ausland 108,- DM für 12 Ausgaben. Eine Verwertung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung und/oder Verbreitung ist ohne unsere ausdrückliche schriftliche Genehmigung verboten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers 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 genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen oder Übermittlungsfehler in jedwelter Form übernimmt der Verlag keine Haftung. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.



Fördermitglied im Bundesverband
Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.



Mitglied in der National
Model Railroad Association



Mitglied in der Internationalen
Eisenbahn-Press-Verbindung

Die Mai-Ausgabe des N-BAHN TICKER
erscheint am 28. April 1997