

TICKER

Monatszeitschrift für N-Modellbahner und Sammler

3. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 31 / Juli 1997

Preis: 4,50 DM

Auf ein (Vor)wort



Im Zeitalter der rasanten Nachrichtenübermittlung und der Vielfalt der elektronischen Medien wird es auch im Printbereich immer mehr zu einer Herausforderung, bei topaktuellen Meldungen der Erste zu sein. Und diese Tatsache hebt eine Zeitschrift von der Konkurrenz ab.

Meldungen, Informationen und Neuheiten, die schon Wochen oder gar Monate alt sind, nützen keinem, sondern dürften den geeigneten Leser eher langweilen.

Der N-Bahn Ticker kann als N-Bahn Zeitschrift, die als einzige monatlich erscheint, den vielen interessierten Lesern stets ein Höchstmaß an Aktualität bieten. Zusatzblätter, die nach Redaktionsschluß noch beigeworfen werden, brauchen wir nicht.

Und mit dem N-Bahn Ticker online, der seit 7. Juni alle zwei Wochen im Internet steht, haben wir bei vielen Themen die Nase vorn. Davon profitieren letztendlich Sie als N-Bahner - Sie sind so immer am Ball.

Ihr Guido Kruschke

Aus dem Inhalt

Wiking bringt den Actros - Die neue LKW-Zugmaschine von Mercedes-Benz hört auf den Namen Actros und kommt überraschend von Wiking Seite 4

Die digitale Schnittstelle in N - MOROP und NMRA haben sich endlich auf eine gemeinsame Norm geeinigt - für N die NEM 651. Seite 6

Subjektiv oder objektiv? - Nun kommen wir einen vielgeäußerten Wunsch unserer Leser nach und werden zukünftig Modelle testen. Seite 8



Das Original - die neue Baureihe 152 der DB Cargo (Foto: Werksfoto Krauss-Maffei)

Arnold setzt die Baureihe 152 auf die Schiene

Die neue Cargo-Lok

► Kaum fährt das Original auf den Gleisen der DB AG, rollt schon die Nachbildung im Maßstab 1:160 aus der Fertigung der Firma Arnold in den Fachhandel. Wir haben es schon vorab sehen können...

Besonders freuen wir uns über die Tatsache, daß wir die erste Modellbahnzeitschrift sind, die die ersten Stücke aus dem Formenbau ablichten konnte. Unser Dank geht an dieser Stelle an Jürgen Zoberbier von Arnold und an Manfred Baaske. Die Internet-Surfer konnten bereits am 21. Juni das erste Farbbild auf unseren neuen Webseiten in Augenschein nehmen.

Und wenn sie diese Ausgabe des N-Bahn Ticker in der Hand halten, wer-

den die ersten Modelle aus der Produktion in den Fachhandel gelangen.

Das Vorbild: Die Lokomotiven der Baureihe 152 werden von den Firmen Krauss-Maffei AG, die bei diesem Projekt federführend ist, und der Siemens AG für 5,1 Millionen DM pro Lokomotive gebaut. Die Auslieferung der Maschinen ist wie folgt geplant: 1997 - 4 Lokomotiven (bereits ausgelie-

Fortsetzung auf Seite 2

Die Gesamtauflage des N-Bahn Ticker enthält eine Beilage der Firma Trix Modellbahnbahn GmbH & Co. KG Nürnberg. Wir bitten um freundliche Beachtung.





Die Schokoladenseite der Baureihe 152 vor den Hallen der Firma Krauss-Maffei in München (Foto: Werksfoto Krauss-Maffei)

Die neue Cargo-Lok...

fert), 1998 - 31 Lokomotiven, 1999 - 55 Lokomotiven, 2000 - 60 Lokomotiven und 2001 - 45 Lokomotiven; insgesamt also 195 Maschinen.

Am 10. Dezember 1996 wurde in München die 152 001-4 als erstes Exemplar vorgestellt. Sie gehört zu den vier Vorauslokomotiven, die ab Anfang 1997 bei Krauss-Maffei in München Allach, auf der neuen Testanlage von Siemens in Wegberg-Wildenrath und auf ausgewählten Strecken der DBAG erprobt werden sollen. Die Erfahrungen aus diesen Erprobungen werden in die ab 1998 zu liefernde Serie einfließen. Die DB AG erhält die Lokomotiven betriebsbereit und vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassen.

Am 19. Februar 1997 fanden die ersten Fahrten auf dem Münchener Nordring statt. Die Komposition bestand aus 152 001-4, einem Meßwagen und dem Europrinter 127 001-6 von Siemens als Bremslokomotive. Bereits am ersten Tag konnte mit 120 km/h gefahren werden, wofür das Eisenbahn-Bundesamt auch eine vorläufige Zulassung erteilte. Erste Eindrücke waren, daß die Baureihe 152 eine erhebliche bessere Laufruhe und niedrigere Innengeräusche aufweist, als die zukünftige Schnellfahrlokomotive der Baureihe 101. In den folgenden drei Tagen fanden weitere Einstell- und Meßfahrten auf der Strecke Landshut - Neufahrn statt, wobei es um erste Zulassungen durch das EBA für die Bereiche Lauf- und Brems-technik sowie Stromabnehmer ging. Ende Februar wurden auf dem Streck-

kenabschnitt Straßkirchen - Straubing Versuchsfahrten hinsichtlich Beeinflussung bzw. Netzzrückwirkung durchgeführt. Der Versuchszug hatte die Zusammenstellung 152 001, drei verschiedene Meßwagen und 127 001. Sämtliche Versuchsfahrten waren äußerst erfolgreich. Die Maschinen 101 001 bis 101 003 waren im Vergleich wesentlich störanfälliger.

Am 5. März wurde die 152 001 mit eigener Kraft für weitere Optimierungsarbeiten von München zum Versuchszentrum in Wegberg-Wildenrath überführt. Die Überführung diente gleichzeitig als Meßfahrt. Die Versuche dauerten bis Ende April. Die vom Besteller geforderten Leistungen wurden voll erfüllt und zum Teil übertroffen. Vermutlich wegen eines Materialfehlers kam es zu einem Schaden an einem Antriebsmotor. Deshalb wurden bei dieser Lokomotive vorsorglich alle Motoren getauscht.

Die 152 002 und 003 befanden sich Ende April für die endgültige Baureihenulassung im Bereich Lauf- und Brems-technik in Minden. Die geplanten Meßfahrten mußten jedoch wegen der Messungen mit dem Cisalpino Pendolino verschoben werden. Die 152 004 steht dem ehemaligen Versuchszentrum in München zur Verfügung.

Die ersten Versuchsergebnisse spiegeln wieder, was die Experten bereits erwartet hatten. Der Europrinter 127 001, von dem die 152 abgeleitet ist, war von Anfang an eine problemlose Lokomotive, die bei den späteren Planeinsätzen voll überzeugen konnte. Umso erstaunlicher ist die Tatsache,

daß sich die DB AG Ende 1994 entschloß, den Europrinter nur als Güterzuglokomotive zu beschaffen, obwohl hervorragende Ergebnisse im hohen Geschwindigkeitsbereich vorlagen. Ausschlaggebend waren vermutlich wieder einmal politische Gründe:

Stattdessen wurde als Schnellzuglokomotive eine Neukonstruktion, die Baureihe 101, bei ABB Henschel bestellt. Bei dieser gibt es derzeit er-

hebliche Probleme mit den Getrieben, vermutlich wegen falscher Materialwahl. Wann die Baureihe 152 in den Planeinsatz kommen wird, ist derzeit noch nicht bekannt.

Vom dem Arnold-Modell liegen uns die Drehgestellblenden und das Gehäuse aus der Produktion bereits vor. Das Gehäuse ist ausgezeichnet detailliert, sogar die feinen Kanten der Dachöffnungen wurden akribisch nachgebildet. Die Aufstiegsstangen an den Führerstandtüren wurden nicht als Zusatzteil angebracht, sondern direkt mit dem Gehäuse gefertigt. Die Fenster werden später bündig eingesetzt.

Das Drehgestell ist komplett schwarz gespritzt und weist alle Aggregate und Einrichtungen des großen Vorbilds auf. Was fehlt, sind die markanten Aufstiege aus Aluminiumblech unterhalb der Führerstandtüren. Arnold hat jedoch aus zwei Gründen bewußt auf die Nachbildung verzichtet. 1: Ans Gehäuse konnten die Aufstiege keinesfalls angespritzt werden, da sonst die Drehgestelle nicht mehr

Fortsetzung auf Seite 3

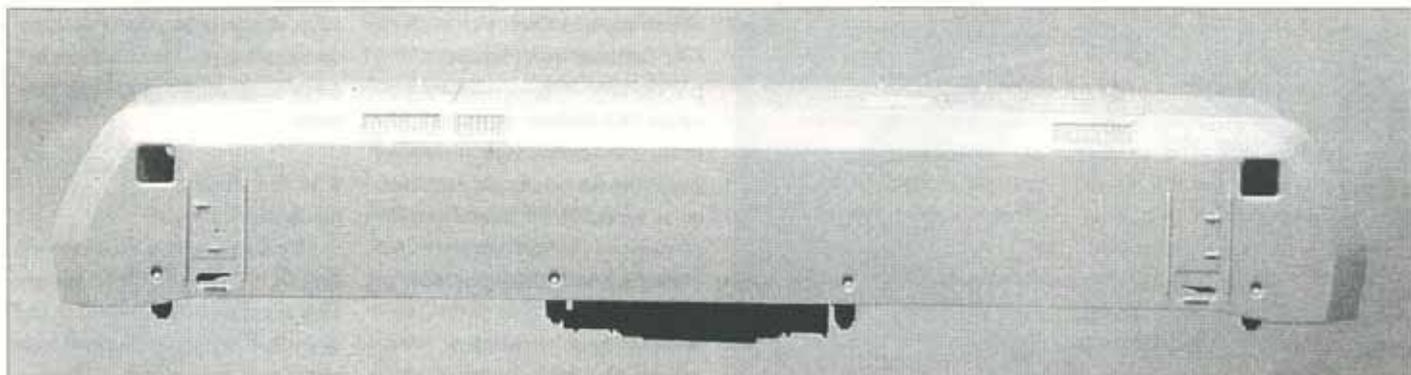
Aus der Redaktion

Seit 7. Juni 1997 ist der N-Bahn Ticker nun auch online erreichbar. Nach Wochen des Probierens und Experimentierens haben wir unsere neuen Seiten ins Web gestellt. Der N-Bahn Ticker ist im übrigen die erste Online-Zeitschrift für N-Modellbahner und Sammler, die alle zwei Wochen mit topaktuellen Meldungen und Neuheiten erscheint.

Aus Aktualitätsgründen mußte der geplante Artikel über die Selbstentladewagen entfallen. Wir wollen uns bemühen, diesen Artikel mit interessanten Zeichnungen noch in diesem Jahr zu bringen.



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



Das ausgezeichnet detaillierte Gehäuse macht auf jeden Fall Appetit auf mehr - nämlich auf die neue Baureihe 152 von Arnold (Foto: Manfred Baaske)

Die neue Cargo-Lok...

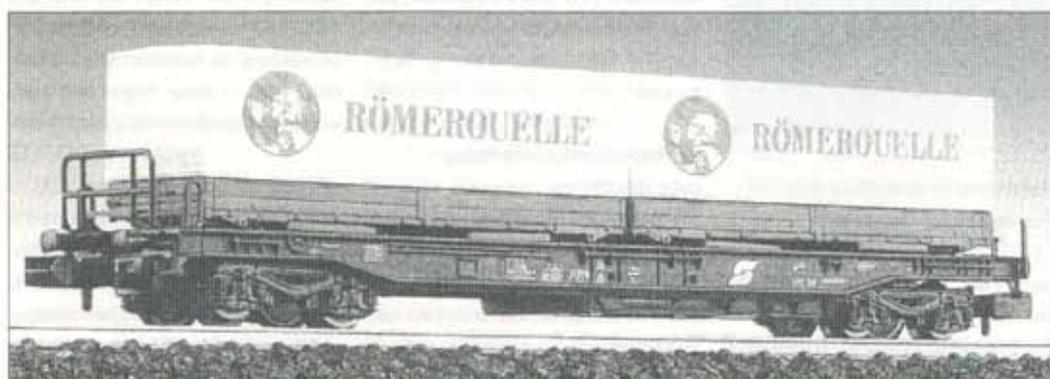
ausschwenken können und somit der Betrieb auf engen Radien gefährdet wäre. 2: Am Drehgestell selbst war eine Nachbildung aus produktionstechnischen Gründen ebenfalls nicht möglich, zumal der Aufstieg auch in

dieser Größe nicht stabil genug hätte angebracht werden können. Auch hätten sich die Kosten des Modells weiter erhöht, denn für die eventuelle Lackierung der angebrachten Aufstiege wäre eine weitere Schablone und ein Arbeitsgang mehr erforderlich

gewesen. Doch mit dem Wegfall dieser Aufstiege als vernünftigen Kompromiß können die Modellbahner wohl sehr gut leben.

Wie schon erwähnt, läuft derzeit die Produktion der Baureihe 152 an, so

daß mit einer Auslieferung Ende Juni/Anfang Juli zu rechnen ist. Somit ist Arnold als erster Hersteller überhaupt mit dieser Maschine im Modellbahnmarkt vertreten. Im nächsten N-Bahn Ticker werden wir die neue Cargo-Lok ausgiebig testen.



Wechselpritschenwagen der ÖBB mit Wechselpritsche „Römerquelle“ als diesjähriges Clubmodell des Roco Club Österreich

Arnold-Digitalsystem kommt ab Oktober

► Einer Mitteilung der Firma Arnold entnehmen wir, daß das geplante neue Digitalsystem erst ab Oktober an den Fachhandel ausgeliefert werden soll. Vor der Auslieferung stehen zunächst intensive Händlerschulungen an, damit das Produkt bei der Markteinführung auch vor Ort direkt und kompetent präsentiert werden kann.

Im Juli wird dieses System der Presse vorgestellt, so daß wir Ihnen hoffentlich schon in der August-Ausgabe des N-Bahn Ticker einen umfassenden Überblick geben können. **gk**

Interessantes aus der N-Szene

Meldungen im Juli

► Die Werbelokomotiven der SBB auf Basis der Re 460 wird für die Hersteller Kato und Minitrix scheinbar immer interessanter - doch Kato hat die Nase vorn und wird in Kürze weitere aktuelle Maschinen auf die Räder stellen. Ob Minitrix weiter mitmischen wird (und will...), werden wir sehen.

Was steht bei Arnold in den nächsten Tagen an?

► In der Produktion befindet sich die E 03 002 mit Scherenstromabnehmern in Epoche III Ausführung (2372) und die Schlafwagen Typ MU der FS (3641), der SNCB mit Zusatzaufdruck „railltour“ (3642) und der SBB (3643). Die Schlafwagen erhalten die gleiche Kulissenführung und Kupplungsaufnahme, wie schon zuvor die neuen TEE-Wagen. So wird beim engen Kuppeln keine Profi-Kupplung mehr benötigt. **gk**

Exklusiver Schlafwagen für Spanien

► Exklusiv für den spanischen Markt wird Arnold einen Schlafwagen vom

Typ MU der Epoche IV aufliegen. Das Modell bekommt die Artikelnummer



3648 und ist nur in spanischen Fachgeschäften erhältlich. Info und Bezug: *spanischer Fachhandel*. **gk**

Schiebewandwagen „Perrier“ kommt wahrscheinlich nicht

► Nach unseren Informationen werden die Rechte für die Nutzung des

Perrier-Signets nicht nach Deutschland vergeben, so daß der geplante Schiebewandwagen mit dieser Beschriftung (4732) wohl nicht produziert wird. Die drei anderen Schiebewandwagen als Neuheiten '97 sind lieferbar (siehe Seite 14). **mb/ap**

Bayerische Mallet wird noch einmal aufgelegt

► Nach dem großen Verkaufserfolg der „neuen“ ockerfarbenen Mallet der K.Bay.St.B. (2277), die in einer Auflage von 500 Stück in den Fachhandel gelangte und schon ausverkauft ist, wird Arnold im Herbst nun eine zweite Serie mit 300 Stück nachschieben. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

Fleischmann HUPAC-Wagen für die Schweiz

► Im letzten N-Bahn Ticker haben wir über einen neuen HUPAC-Wagen für die Schweiz (8246.5CH) berichtet. Nun erreicht uns von Fleischmann die Information, daß dieser Wagen nicht einzeln, sondern in der geplanten Garnitur 97-8808 für die Vertreter-Initiative kommt.

In dieser Garnitur sind ein Container-Tragwagen Sgns⁴⁸ der Kombiwagen (33 80 4556007-9 P) mit einem ockerfarbenen Container „MSC“ und der besagte Schweizer HUPAC-Wagen (33 85 4556820-0 P) mit blauem Container „GEEST“ enthalten. Die Garnitur wird in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in Großbritannien ab Juli erhältlich sein. Info und Bezug: *Fachhandel*. **gk**

Fortsetzung auf Seite 4



Zwei neue Werbeloks der SBB - „ADtranz“ (460 016-9 oben) und „Kambly“ (460 021-9 unten)

Meldungen im Juli...

Neue Containerwagen für Fleischmann Niederlande

► Unter der Artikelnummer 8808-96 wird es in Kürze eine zweiteilige Garnitur exklusiv für den niederländischen Markt geben. Inhalt dieser Garnitur: Containerwagen mit rotem Container „K-Line“ (31 84 4556487-1) und Containertragwagen mit blauem Container „GEEST“ (31 84 4556566-2). Die Garnitur ist für Juli vorgesehen. Laut Fleischmann sind es die einzigen Modelle für die Niederlande. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82324 Tutzing, Tel: 08158-993124, Fax: 08158-993125. **gk**

Fleischmann erweitert das Programm für Österreich

► Für Österreich hat Fleischmann bereits die ÖBB Leig-Einheit (8306A) und den gedeckten Güterwagen G1 (8308A) angekündigt - wir haben darüber ausführlich im Messeheft berichtet. Möglicherweise werden in diesem Jahr noch ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus (8309A) und ein zweiachsiger Rungenwagen (?) nachgeschoben. Wer an diesen Modellen interessiert ist, sollte diese Meldung noch unter Vorbehalt betrachten - bei Erscheinen gibt es diese Modelle natürlich auch u.a. wieder direkt vom Verlag Guido Kruschke. **gk**

Neuer superkleiner FMZ-Decoder von Fleischmann

► Zur Zeit wird mit Hochdruck am neuen FMZ-Decoder gearbeitet, der im Oktober kommen wird. Im Sommer werden vorab bereits die Fachhändler zu bundesweiten Schulungen eingeladen und von Experten ausführlich in die neue Technik eingewiesen. **gk**

Märklin-Kunstlokomotive kommt erst im September

► Im letzten N-Bahn Ticker haben wir ausführlich über die neue Märklin-Kunstlokomotive berichtet, die im Mai in Göppingen präsentiert wurde. Diese Lokomotive wird natürlich auch in N von Minitrix kommen - allerdings nicht im Sommer (wie wir berichteten...). Erscheinen soll sie nun im September 1997 und der Bestellschluß beim Fachhandel für Interessenten ist der 31.7.1997. Info und Bezug: Fachhandel. **gk**

Re 460 mit HCB-Werbung rollt im Juli an

► Die Re 460 der SBB mit dem Werbeaufdruck „HCB“ (12674) wird im Juli in den Fachhandel rollen. Nach einer Information von Trix wird von diesem Modell nur eine geringe Menge zur Verfügung stehen. Info und Bezug: Fachhandel. **gk**

Orient-Express steht ab August wieder in den Regalen

► Der Orient-Express von Minitrix mit der Baureihe 17 und den schmucken Personenwagen (11406) wird ab August wieder flächendeckend im Fachhandel erhältlich sein. Hoffentlich entschließt man sich bei Trix bis

dahin, die Betriebsnummern entsprechend zu ändern - insbesondere auf der Lokomotive. Info und Bezug: Fachhandel. **gk**

V 36 von Minitrix für Spielzeugring

► Die angekündigte Doppelheit der V 36 in Epoche III (12617) besteht nicht aus einer motorisierten Lok und einem Dummy, sondern aus zwei komplett fahrtüchtigen, also motorisierten Maschinen. Ausgeliefert werden die Loks ab September. **mb**

Reichsbahnwagen der Bauart Y von Minitrix kommen doch

► Vor einigen Monaten haben wir darüber berichtet, daß die zur Spielwarenmesse vorgestellten Reichsbahnwagen der Bauart Y (13749 bis 13751) nicht produziert werden. Diese Meldung ist nun überholt - allerdings wird es diese Wagen laut Auskunft von Trix erst 1998 geben. **mb**

„Persil, da weiß man, was man hat...“

► Für die Epoche III Freunde bringen Idee + Spiel Fachgeschäfte noch in diesem Jahr einen Straßenbahnzug auf Basis des Kato-Modells mit Persil-Werbung (14618). Info und Bezug: Idee + Spiel Fachgeschäfte. **mb**

Weitere Taschenwagen für Roco Schweiz?

► Laut Auskunft des Schweizer Importeurs werden für dieses Jahr außer dem angekündigten Taschenwagen „Hangartner“ (25213HA) noch die Taschenwagen „Bertschi“ (25213BA), Fortsetzung auf Seite 5

Das neue Zug-Pferd aus dem Mercedes Stall...

Wiking bringt den Actros

► Die neue LKW-Zugmaschine von Mercedes-Benz hört auf den Namen Actros und kommt überraschend von Wiking. Überraschend deshalb, weil das Modell nicht angekündigt wurde.

Schon im Juli soll der neue Kofferzug auf die Anlagen der Modellbahnen rollen und dafür sorgen, daß der Güterverkehr noch schneller ablaufen kann.

Die Entscheidung der Firma Wiking war auch für Insider ungewöhnlich, hat man doch dem N-Markt in den letzten Jahren relativ wenig Beach-

tung geschenkt. Doch auf der anderen Seite hat man in der Marktexpansion der Firma Roco wohl eine gewisse „Bedrohung“ gesehen, denn gerade das LKW-Programm der Salzburger war und ist sehr erfolgreich.

Was lag da also näher, ebenfalls in diesem lukrativen Markt mitzumischen?



SPURN 954 01 24 Koffer-Sattelzug (MB Actros)

Und man hat sich nicht auf irgendeinen 0815-Typen festgelegt, sondern sich mit dem Actros ein Modell ausgesucht, welches zu den Paradenpferden im Mercedes-Benz Stall zählt.

Der erste LKW kommt als Koffer-Sattelzug mit den Signets verschiedener Expeditionen als „EASY Express Air Systems“. Schaut man sich die HO-Mo-

delle von Wiking und Herpa an, können wir N-Bahner uns in den nächsten Jahren auf eine große Vielfalt an weiteren Modellen freuen.

Der empfohlene Verkaufspreis von 13,20 DM (Wiking) wird wohl mit zum Erfolg des Actros beitragen und für die Salzburger zu einem echten Problem werden. Warten wir es ab...



Meldungen im Juli...

„Danzas“ (2513DA) und „Planzer“ (25213PL) angekündigt. Wann die Modelle in den Handel kommen, ist noch nicht bekannt - wenn sie da sind, können diese Wagen auch direkt von uns bezogen werden. **mb**

Dreiergarnitur der Baureihe 232/234 von Brawa

► Für Idee + Spiel wird Brawa eine Dreiergarnitur der Baureihe 232/234 auflegen. Der Inhalt: altrote 232 der DR, neurote 232 der DB AG und mintgrüne 234 der DB AG. Die Garnitur wird unter der Artikelnummer 1413 erhältlich sein. Info und Bezug: *Idee + Spiel Fachgeschäfte*. **mb**

Neuer Katalog von Marks ist erhältlich

► Vom Autospezialisten aus Rehau liegt der neue Gesamtkatalog vor. Das neue Werk ist vierfarbig und weist insgesamt 24 Seiten auf. Bezogen kann der Katalog unter anderem gegen 7,- DM in Briefmarken bei (wird bei Bestellung verrechnet): *modellbahnschmankerln Hammerschmid, Pfarrer-Behr-Weg 12, D-82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801-1744*. **mh**

Eisenbahnfreunde Ennepe-Ruhr suchen Gleichgesinnte

► Der Eisenbahnclub „Eisenbahnfreunde Spur N Ennepe-Ruhr“ suchen Interessenten, die sich unter anderem mit dem Modulbau beschäftigen oder

sich einfach zum Erfahrungsaustausch treffen wollen. Nähere Infos bei: *Frank Henschen, Kuhhauser Weg 69, 58256 Ennepetal, Tel: 02333-71158 (8-16 Uhr: 0202-6297241)*. **gk**

Weitere Werbe-Re 460 auf den Schienen der SBB

► In den letzten Wochen wurden wieder drei Re 460 mit neuen Werbemotiven vorgestellt. Es handelt sich um die „ADTranz“ Lok des gleichnamigen Konzerns, um die „Kambly“ Lok des weltbekannten Schweizer Biscuit-Herstellers und um die „Pepsi-Cola“ Lok des US-Fabrikanten für Erfrischungsgetränke. Wer im Maßstab 1:160 demnächst die Nase vorn hat, wird sich zeigen: Minित्रix ist bestimmt noch nicht soweit - da könnte Kato oder Bänninger doch? Wir warten es einfach ab... **gk**

Bänninger kündigt wieder seine Re 460 Modelle an

► Einem Infoblatt des Schweizer Händlers Bänninger entnehmen wir, daß Kato in Spur N neben bekannten Werbeträgern der SBB auch die Überraschungslök bringen wird (wir berichteten bereits...). Weiter wird es die Modelle mit Werbung der Rundfunkanstalten DRS 1 und DRS 2 geben - vom Aufwand her sicherlich beachtlich, was gerade die Frabgebung anbelangt. Info und Bezug: *Bänninger AG, Postfach 115, CH-8408 Winterthur*. **kl**

Modellbahn mit spielaktiv wird doch stattfinden

► Nach wilden Gerüchten in der Branche, wonach die Köln Messe und die IGEMA die Zusammenarbeit beendet hätten, können wir nun Positives vermelden. Die nächste internationale Modellbahnausstellung wird wie geplant 1998 in den Kölner Messehallen stattfinden - mit der spielaktiv. Die derzeit laufenden fünf Strafanzeigen gegen die Köln Messe werden keinen Einfluß auf die nächste Ausrichtung haben. **gk**

Modellbahnausstellung in München gecancelt

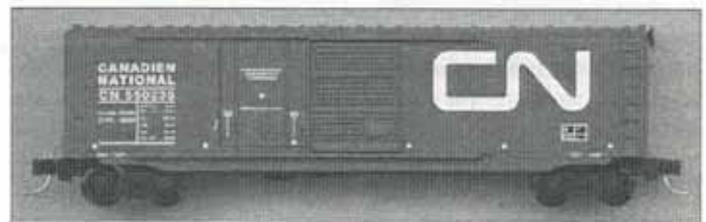
► Erstmals fand sie im Oktober 1995 statt - die Modelleisenbahnausstellung in der Münchener Werner-von-Linde-Halle (Olympiapark München). Diese Ausstellung wurde von der bekannten Firma Obletter initiiert und konnte 1995 und 1996 mit einem interessanten Programm eine Menge Besucher in die Halle locken. Dazu haben auch verschiedene Hersteller und Modellbahnclubs der Ausstellung wichtige Impulse geben können.

Doch das ist nun vorbei, denn der neue Besitzer der Obletter Spielwa-

ren GmbH, die Ulmer Firma Müller GmbH & Co. KG, wird sämtliche Aktivitäten in dieser Richtung einstellen. Der Geschäftsführer Reinhard Müller war zu einer Stellungnahme nicht bereit. Für uns ist die Entscheidung ohne Logik, denn die Modellbahnausstellung war neben der Imagewerbung mit Sicherheit kein Flop. Und darüber hinaus ist München wieder um eine Modellbahnattraktion ärmer. **gk**

Kato verbessert Optik des Bettungsgleises

► Durch ein neues Produktionsverfahren wurde das Kato-Bettungsgleis im Aussehen verbessert. **gk**



Die Neuentwicklung von MicroTrains - der 50' standard box car der Canadian National

Interessantes aus Amerika

Neuheiten aus Amerika

► Auch im Monat Juni liefert die Güterwagenschmiede MicroTrains aus Oregon wieder interessante Modelle und stellt dabei wieder ein neues Gehäuse vor.

Als Neuentwicklung kommt ein 50' standard box car with plug & sliding doors der Canadian National in rot mit weißer Beschriftung (#76010). An neuen Modellen (auf bekannten Gehäusen...) gibt es einen 50' box car der Pennsylvania in dunkelgrün mit weißer Beschriftung (#31270), einen 33' twin bay hopper der Baltimore & Ohio in schwarz mit weißer Beschriftung (#56310) und einen 50' auto box car der Santa Fe in braun mit weißer Beschriftung (#78060).

An Reprints kommen neu: 51' rivet side mechanical reefer der Western Fruit Express in gelb/silber (#69010/1), ein 40' standard box car der Reading in rot mit weißer Beschriftung

(#20810), ein 50' rib side box car der Missouri Pacific in rot (#26040) und ein 40' standard box car der Great Northern in rot mit weißer Beschriftung (#23060).

Die Nn3 Dampflokomotive 2-6-0 der Colorado & Southern ist ab Werk komplett ausverkauft.

Erhältlich ist nun die neue Kato Dash-9 in Spur N der folgenden Bahngesellschaften: Canadian National (#2502, #2503), Chicago & North Western (#8633, no #), Union Pacific (#9702, #9726), CSX (#9009, #9024), Southern Pacific (#8100, #8105, no #). Info: TexNails via Internet <http://texnails.com>.

Aus aktuellem Anlaß weisen wir noch einmal alle Abonnenten und Leser aus dem Ausland darauf hin, daß ein Jahresabo aufgrund der hohen Versandkosten 108,- DM kostet und grundsätzlich vorher bezahlt werden muß!

Neu im Schaufenster...

Aus den Niederlanden haben wir noch einmal eine begrenzte Anzahl von offenen Güterwagen der NS Cargo in Epoche V von Roco erhalten.

25258 Vierachsiger Güterwagen „NS Cargo“ der NS, rot..... 44,90 DM

Versand der Modelle nur gegen Vorkasse oder Nachnahme. Versandkosten Inland 8,- DM und 13,- DM bei Nachnahme. Bei höherem Gewicht gelten die gültigen Posttarife. Ausland auf Anfrage. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

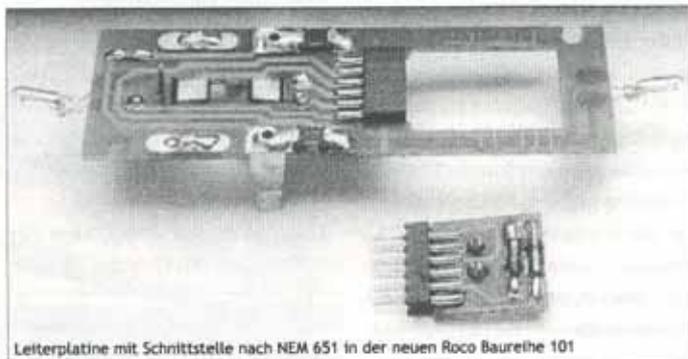
NMRA und MOROP beschließen gemeinsame Normen

Die digitale Schnittstelle für N

Die Normenkommissionen der NMRA (USA) und MOROP (Europa) haben dem jahrelangen Hin und Her nun ein Ende bereitet - man hat ein gemeinsames Normensystem für elektrische Schnittstellen auf die Beine gestellt. Und die Hersteller beginnen damit, sich daran zu halten.

Für uns N-Bahner ist dabei primär die elektrische Schnittstelle in der Ausführung Klein (S) interessant. Bei der MOROP wird diese Schnittstelle in der NEM 651 beschrieben, bei der NMRA ist es das Normenblatt RP 9.1.1 von August 1994. Daß man sich bei den beiden bedeutendsten Verbänden der Welt nun auf eine gemeinsame Vorgehensweise geeinigt hat, macht den Weg frei für die Hersteller, diese Schnittstelle auch dem Endkunden anzubieten.

Die NEM 651 beschreibt die Schnittstelle, die für die Spur N interessant ist und die elektrisch kleinste Leistungsklasse definiert. Von vielen Leuten wird diese Schnittstelle auch oft als „N-schnittstelle“ bezeichnet, was nicht zutreffend ist. Diese Schnittstelle läßt sich ebenso gut auch bei an-



deren Spurweiten einsetzen, wenn die maximale Motorstromaufnahme dies bei den verwendeten Decodern zuläßt. Ideal ist diese Schnittstelle auch für TT und für Z (I) - die Firma MicroTrains ist der weltweit erste Z-Produzent, der eine Lokomotive aus der laufenden Serienproduktion mit einer Schnittstelle nach NEM 651 ausrüstet und sogar den notwendigen

Raum für den Einbau eines Subminiatur-Decoders geschaffen hat.

Dabei spielt es keine Rolle, welcher Decoder eingebaut wird - er muß nur den Spezifikationen der NEM 651 entsprechen. Es ist zum Beispiel möglich, einen Selectrix-Decoder einzubauen, um die Lokomotive im Selectrix-System fahren zu können. Jeder Her-

steller kann seinen eigenen Decoder für das hauseigene System entwickeln - er muß nur pinkompatibel zur Schnittstelle sein.

Die sechs Anschlüsse dürften den Konstrukteuren keine Probleme bereiten. Zwei Anschlüsse sind für die Stromaufnahme von Schiene (oder Oberleitung...) gedacht, zwei Anschlüsse für die Stromzuführung des Motors und zwei weitere Anschlüsse für die Beleuchtung. Weitere Anschlüsse für Zusatzfunktionen sind nicht vorgesehen und dürften für die meisten N-Modelle auch überflüssig sein. Eine Zusatzfunktion wäre zum Beispiel die mögliche Zu- und Abschaltung eines Rauchgenerators.

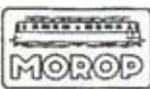
Problematisch dürfte das Digitalsystem an sich sein. Vom Wirtschaftlichen her muß man berücksichtigen, daß der derzeitige Marktanteil an den Gesamtsystemen je nach System zwischen 8% und 15% liegt. Bei der Umrüstung entstehen in der Konstruktion nicht unerhebliche Kosten, die mit berücksichtigt werden müssen - bei neuen Modellen kann ein Decoder von Anfang an mit einbezogen werden.

Schwieriger wird es mit der Stromaufnahme, denn diese muß einwandfrei sein, um die digitalen Signale fehlerfrei an den Decoder leiten zu können. Die kleinste Unterbrechung verändert das Signal und die Lok fährt möglicherweise nicht mehr mit den eingestellten Daten. Eine sichere Stromabnahme kann auch durch ein hohes Gewicht der Lokomotive erreicht werden. Doch wenn ein Decoder eingebaut wird, sind meist auch Fräsarbeiten notwendig, die das Gewicht der Maschine naturgemäß verringern.

Wie sieht es nun bei den großen Herstellern aus?

Arnold wird sich nach Auskunft von Herrn Zoberbier zukünftig mit dieser Schnittstelle befassen. Derzeit setzt sich eine interne Arbeitsgruppe unter der Federführung von Herrn Fuhs mit dieser Thematik auseinander. Es ist geplant, zukünftig auch Lokomotiven mit dieser Schnittstelle auszurüsten. Das Umrüsten ist nicht eine Frage der bestehenden Norm, sondern ein Kon-

Fortsetzung auf Seite 7

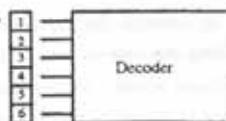
	Normen Europäischer Modellbahnen Elektrische Schnittstelle Ausführung Klein (S)	NEM 651 <small>Seite 1 von 1</small>
---	---	--

Empfehlung Ausgabe 1995

Basierend auf Festlegungen in NEM 650 ist die Schnittstelle der Ausführung Klein (S) wie folgt definiert:

Kontaktbelegung und funktionelle Zuordnung der Kabelfarben:

Kontakt 1	Motoranschluß 1	orange
Kontakt 2	Motoranschluß 2	grau
Kontakt 3	Stromabnahme rechts	rot
Kontakt 4	Stromabnahme links/Masse	schwarz
Kontakt 5	Beleuchtung vorn	weiß
Kontakt 6	Beleuchtung hinten	gelb



Die geringen Abmessungen dieser Decoder bedingen in der Regel eine ansteckbare Ausführung und eine werkseitig eingebaute Schnittstelle. Der Hersteller soll die Schnittstelle so einbauen, daß sich die Anschluß-Kontakte bei Aufsicht an der linken Seite des Elektronikbauteils befinden.

Piktogramm:

Fahrzeuge mit werkseitig eingebauter Schnittstelle sollen auf der Verpackung deutlich mit dem Kernbuchstaben S und dem nebenstehenden Piktogramm gekennzeichnet werden.

Hinweis:

Schnittstellen nach diesem Normblatt entsprechen vollumfänglich denjenigen nach NMRA RP 9.1.1 (Revisionsstand: August 1994).

Die digitale Schnittstelle in N...

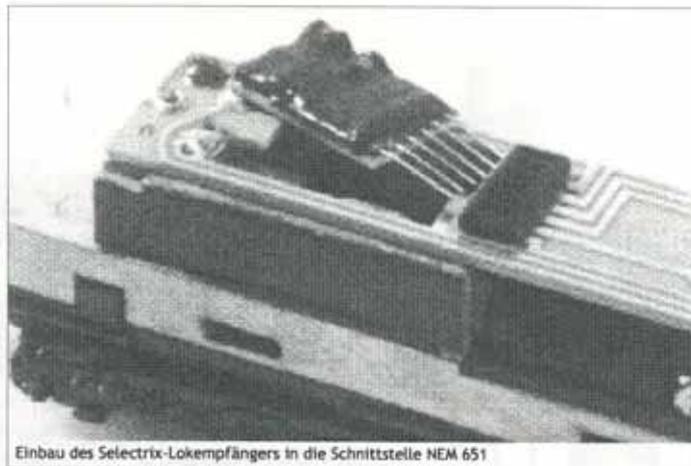
struktionsproblem, da die Lokomotiven ja auch entsprechend umgebaut werden müssen.

Fleischmann nutzt derzeit sein eigenes Digitalsystem, das FMZ. Die N-Lokomotiven besitzen keine Schnittstelle nach NEM 651. Laut Dr. König, der mit der Entwicklung des Systems betraut ist, wird man sich bei Fleischmann jedoch zukünftig mit der neuen Schnittstelle befassen. Eine kurzfristige Umrüstung der derzeitigen Modelle ist nicht geplant. Derzeit entwickelt man in Nürnberg einen noch kleineren FMZ-Decoder für den Einbau in Modelle, die bislang für einen Decodereinbau aus Platzgründen noch nicht in Frage kamen.

Bei Roco hat man mit der Baureihe 101 den Anfang im Programm gemacht. Sie ist bereits mit der Schnitt-

stelle ausgestattet und kann mit handelsüblichen Decodern ausgerüstet werden. Weitere Lokomotiven sollen in den nächsten Jahren ebenfalls mit der Schnittstelle ausgerüstet werden, sofern es sich konstruktionsmäßig und auch wirtschaftlich vertreten läßt.

Minitrix war der erste N-Großserienhersteller, der diese Schnittstelle in seine Lokomotiven eingebaut hat. Bislang hat man schon einige Lokomotiven damit ausgerüstet. Der Decoder 66830 aus dem eigenen Haus nutzt genau diese Schnittstelle. Deshalb ist es bei Trix kein Thema, auch weitere Lokomotiven in den nächsten Jahren zu überarbeiten und mit der genormten digitalen Schnittstelle auf den Markt zu bringen - sofern es sich wirtschaftlich vertreten läßt. Neue Modelle werden in der Regel von Haus aus schon mit der Schnittstelle versehen.



Einbau des Selectrix-Lokempfangers in die Schnittstelle NEM 651

Die Zukunft wird zeigen, welche Chancen ein digitales System in der Spurweite N haben wird und welchem speziellen System die Modellbahner bevorzugen werden.

Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, müssen primär zunächst die drängenden Fragen der si-

cheren Stromabnahme geklärt werden. Die Schnittstelle nach NEM 651 könnte einen positiven Einfluß auf die Entwicklung haben. Doch wir müssen abschließend noch einmal betonen, daß die Schnittstelle nicht nur für den Decodereinsatz entwickelt wurde, sondern vielfältige Aufgaben wahrnehmen kann.

Kleinanzeigen Juli 1997

Verkaufe AR 2282 (blaue Mallet), FL 7891 (Länderbahn-Set mit G8, 1994), FL 7892 (Gem. Württemb. Nebenzug mit T9, 1995), MI V 36 201 (Epoche II), AR Drehscheibe mit Elektrosetz und Zurüstteilen (25 Stände) neu im Originalkarton. Frank Henschen, Kuhhauser Weg 69, 58256 Ennepetal, Tel: 02333-71158 (8-16 Uhr: 0202-6297241).

Suche Minitrix Messewagen Nürnberg 1997, Arnold „Guinness“ aus Set 0227 oder das Set o. Arnold 4555-48, Kato Re 4/4 465 BLS K137102 Lok „Gornergrat“ (Lok Nr. 465 002-4), Harald Freund, Postfach 325, 45953 Gladbeck.

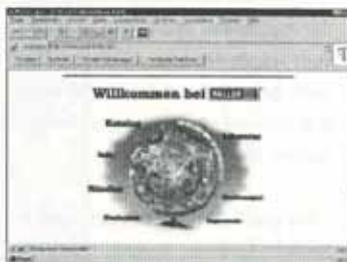
Neues aus dem Internet



Eisenbahn Ill.

Die Eisenbahn Illustrierte aus Berlin mit monatlichen Beiträgen zur großen und kleinen Bahn ist nun ebenfalls im Internet vertreten.

<http://www.eisenbahn.de>



Faller

Der größte Gebäudehersteller hat seine eigenen Seiten im Internet, die allerdings vorerst noch durch „Under Construction“ bestechen.

<http://www.gebr-faller.de>

DAS GROSSE TEE-BUCH



40 JAHRE TRANS-EUROP-EXPRESS

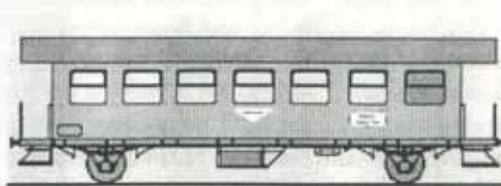


Buchtip

Der neue Jubiläumsband aus dem HEEL-Verlag zeichnet in schönen Bildern und einem gut recherchierten Text den Mythos „TEE“ in den letzten vierzig Jahren nach. Beschrieben werden in diesem Buch auch die Lebensläufe der insgesamt 60 eingesetzten

Zugpaare aus ganz Europa. Ein echtes Muß für alle TEE-Freunde also.

Das Buch kann ab sofort auch über den Verlag Guido Kruschke bezogen werden. Der Preis beträgt 58,- DM zzgl. Versandkosten.



Spur N
1 : 160

Neu im Programm : Fertigmodelle Bih der ÖBB

Nach dem ersten, bereits ausverkauften Fertigungslos vom März '97 folgt im Spätsommer eine zweite Auflage. Sichern Sie sich Ihre Spantenwagen durch eine Vorbestellung ! Art.-Nr. NF209 Preis : DM 152,50 zzgl. Porto

Außerdem im Programm :

Messing-Modellbausätze für Wagen nach Vorbildern der DR (DDR) und der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn. Katalog gegen Freiumschlag !

FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK Rostocker Str. 16
D-18209 Parkentin Telefon und FAX : 038203 3548



Ist die 96 von Arnold das Modell für den Modellbahner? Testberichte sollten die notwendige Entscheidungshilfe geben...

Tests und Bewertungen von Modellen

Subjektiv oder objektiv?

► Ist die Geschwindigkeit, mit der die T 3 über die Anlage fährt, maßstäblich korrekt? Oder stimmt die Farbgebung an den neuen IC-Wagen mit den Vorbildfarben überein?

Von vielen Lesern sind wir in den letzten Wochen angeschrieben oder angesprochen worden, ob sich der N-Bahn Ticker zukünftig auch mit Lokomotivtests und Bewertungen von Modellen befassen wird. Gerade für den Endkunden scheint ein großer Bedarf nach solchen Tests zu bestehen, der auch die eine oder andere Kaufentscheidung beeinflusst.

Natürlich haben wir uns mit dieser Thematik auseinandergesetzt und sind nach intensiven Gesprächen zu folgendem Ergebnis gekommen: zukünftig wird es auch im N-Bahn Ticker Tests und Bewertungen geben - allerdings werden sie sich ein wenig von den Tests in anderen Zeitschriften unterscheiden.

Doch zu Beginn eines Tests stellen sich immer wieder viele Fragen. Ist der Test subjektiv oder objektiv? Welche Kriterien spielen bei der Bewertung eine Rolle? Sieht der Kunde das Ergebnis möglicherweise anders? Wird man dem Hersteller gerecht? Doch nun der Reihe nach.

Neue Lokomotiven und Wagenmodelle werden von den Herstellern in der Regel während der Spielwarenmesse in Nürnberg zunächst dem Fachpublikum präsentiert. Über Messeprospekte, Zeitschriften und Informationen des Fachhandels erfährt der

Endkunde wenig später von den neuen Produkten. Je nach Hersteller und Modell erfolgt eine intensive Bewerbung (und meist auch Bewertung...) und diese stellt somit die erste subjektive Beeinflussung des Kunden dar - denn die Bewerbung erfolgt grundsätzlich aus der Sicht des Herstellers. In den folgenden Monaten wird der Kunde regelrecht „heiß“ gemacht, bis das Modell endlich im Angebot des Fachhandels auftaucht. Nun kann sich der Interessent direkt vor Ort ein Bild vom neuen Produkt machen und es nach seinem Geschmack und seinen Kriterien beurteilen - auch eine subjektive Bewertung.

Für die Fachzeitschriften kann die Bewertung eines Modells schon Wochen vor der Auslieferung beginnen, wenn die Hersteller sogenannte Handmuster oder Prototypen aus der anlaufenden Produktion zur Verfügung stellen (dies ist eher die große Ausnahme...). So bekommt der Redakteur einen ersten Eindruck, den er zunächst subjektiv verarbeitet und weitergibt. Ist das Modell im Handel erhältlich, steht den Zeitschriften entweder ein fertiges Pressemuster zur Verfügung oder das Modell muß im Fachhandel gekauft werden. Jetzt wird eine abschließende Beurteilung durch den Redakteur vorgenommen, die subjektiv und objektiv ausfallen kann.

Subjektiv sind alle Tests und Bewertungen dann, wenn die eigene Meinung, der eigene Geschmack, eigene Kriterien oder auch der Zeitgeist in die Beurteilung einfließen. In einer Demokratie, die das Recht auf eine freie Meinungsäußerung im Grundgesetz verankert hat, ist dies auch legitim - sofern entsprechend darauf hingewiesen wird, daß es sich bei der Bewertung des Modells um die eigene Meinung des Redakteurs handelt. Schlechter Stil ist, wenn die Zeitschrift versucht, die Bewertung als eine allgemein herrschende Meinung zu verkaufen - ohne sich vorher darüber zu informieren, ob die Meinung auch allgemein so vorhanden ist. Dem Kunden darf subjektive Meinung nicht suggeriert werden, denn sonst verlieren die Tests und Bewertungen schnell an Bedeutung.

Erst mit festgelegten Testreihen und Kriterien wird ein Test objektiv. So muß eine Lokomotive vor einer Testreihe zum Beispiel genau 30 Minuten mit einer Spannung von 10 Volt in eine Richtung eingefahren werden. Anschließend durchläuft sie zur Geschwindigkeitsmessung eine Teststrecke von 1 m mit einer Fahrspannung von 12 Volt, die an geeichten Instrumenten eingestellt und abgelesen wird. Das Ergebnis ist objektiv -



Für einen ausführlichen Test werden die Modelle komplett zerlegt...

Toleranzen sind möglich. Da solche Testvorgaben nicht normiert sind - was in einem Land, wie Deutschland, eigentlich verwunderlich ist - stellen die einzelnen Zeitschriften ihre eigenen Kriterien auf, die sich aber nicht sonderlich voneinander unterscheiden. Es hat sich also ein Quasi-Standard entwickelt. Gute Testberichte können im übrigen dem Modelleisenbahner aus Stuttgart oder der MIBA aus Nürnberg entnommen werden.

Als erstes Fazit können wir festhalten, daß Tests und Bewertungen objektiv sein müssen, um dem Kunden eine neutrale Entscheidungshilfe an die Hand zu geben. Eine abschließende Bewertung durch den Redakteur kann (und sollte...) durchaus auch subjektiv sein, um Eindrücke zu vermitteln. Dabei sollte sich der Redakteur seiner Stellung bewußt sein und bedenken, welche Verbreitung seine subjektive Meinung hat und die letztendlich auch viele Kunden beeinflussen kann. Die aktive oder passive Einflußnahme der Hersteller dürfte in der Modellbahnbranche eine eher untergeordnete Rolle spielen, so daß wir uns eine nähere Betrachtung schenken.

Wie laufen also zukünftig unsere Tests und Bewertungen ab? Objektiv werden wir die Modellmaße mit dem Vorbild vergleichen, werden die Servivefreundlichkeit unter die Lupe nehmen (z.B. Kohlewechsel oder Austauschen der Beleuchtung), werden den Durchschnittspreis des Modells nennen. Subjektiv werden wir den Gesamteindruck aus der Sicht des Redakteurs wiedergeben. Und diese Tabelle wird unsere bisherige Rubrik „Modell und Vorbild“ sinnvoll ergänzen. Durchgeführt werden alle unsere Tests von Manfred Hammerschmid.

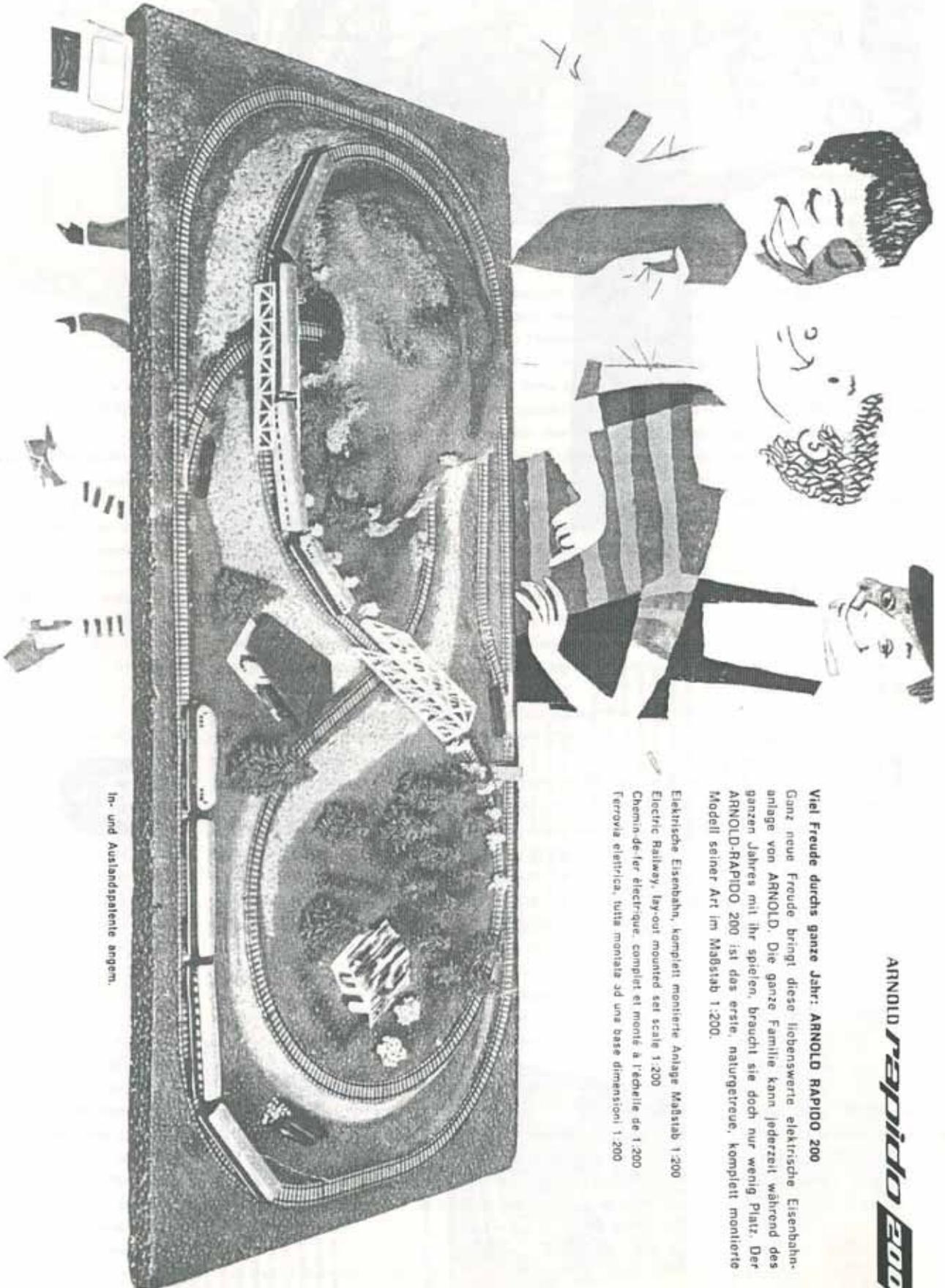
Schon in der nächsten Ausgabe des N-Bahn Ticker geht es los - mit der neuen Baureihe 152 von Arnold.

ARNOLD *rapido* 200

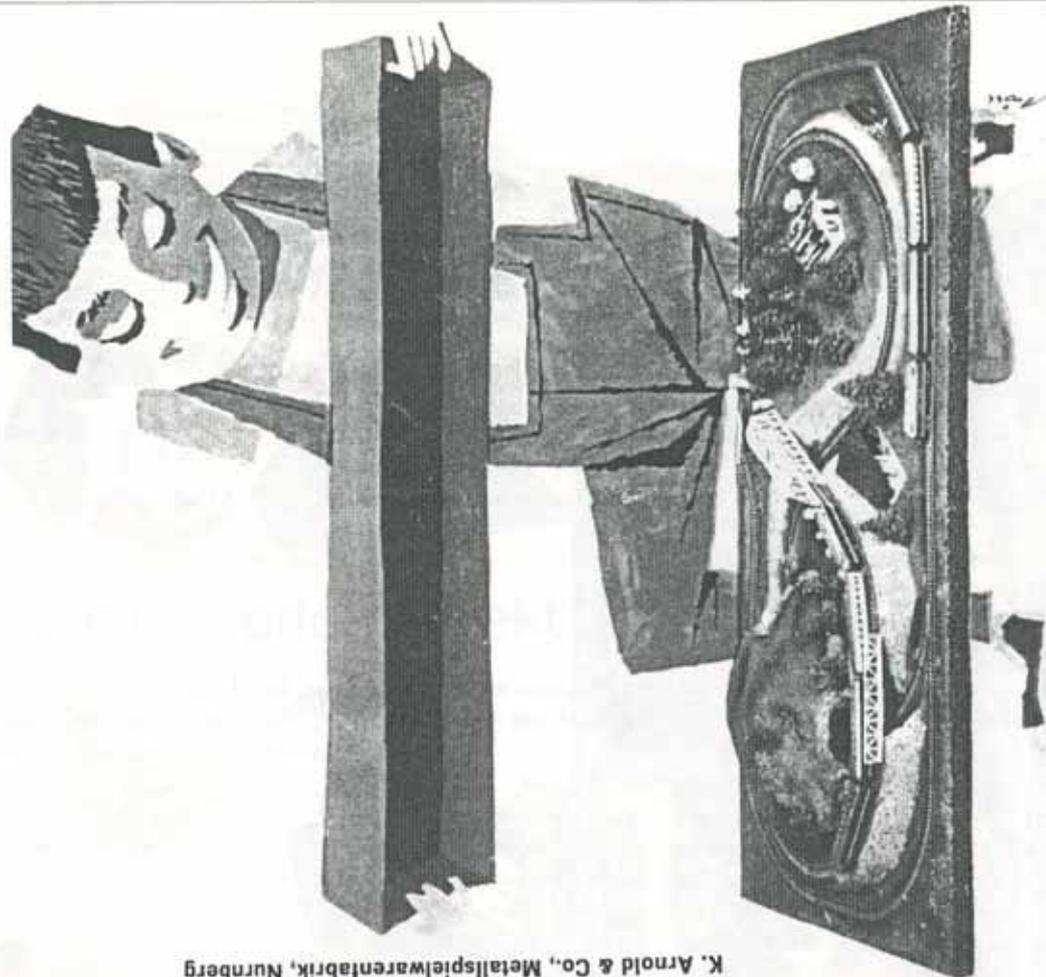
Viel Freude durchs ganze Jahr: ARNOLD RAPIDO 200

Ganz neue Freude bringt diese lebenswichtige elektrische Eisenbahnanlage von ARNOLD. Die ganze Familie kann jederzeit während des ganzen Jahres mit ihr spielen, braucht sie doch nur wenig Platz. Der ARNOLD-RAPIDO 200 ist das erste, naturgetreue, komplett montierte Modell seiner Art im Maßstab 1:200.

Elektrische Eisenbahn, komplett montierte Anlage Maßstab 1:200
Electric Railway, lay-out mounted set scale 1:200
Chemin-de-fer électrique, complet et monté à l'échelle de 1:200
Ferrovia elettrica, tutta montata ad una base dimensionale 1:200



In- und Auslandspatente angem.



K. Arnold & Co., Metallspielwarenfabrik, Nürnberg

Elektrische
Modell-Eisenbahnanlage
für
Batterie- und Trafo-Betrieb

Electric model-railway running with batteries or transformer. The layout, with 2 telecontrolled switches, is firmly mounted on a plastic-board. The train is composed of: 1 Diesel locomotive V 200 DB and 3 express-coaches with automatic coupling.

Battery-operation: 6 Volt (4 x 1.5 V)

Transformer: 220 or 110 V, alternating current

Size of the layout: 100 x 50 x 13 cm.
(40 x 20 x 5,5 inches)

Scale: 1:200, weight: net 1800 g
Further models in preparation.

Chemin-de-fer électrique à l'échelle fonctionnant avec piles ou bien avec transformateur. L'ensemble du chemin-de-fer, avec 2 aiguilles télécommandées, est monté d'une manière solide sur une plaque de matière plastique. Le train se compose de: 1 locomotive Diesel V 200 DB et de wagons de train rapide avec attelage automatique.

Fonctionnement avec piles: 6 Volt (4 x 1,5 V).
Fonctionnement avec transformateur:
220 ou 110 Volt, courant alternatif.

Dimensions du chemin-de-fer: 100 x 50 x 13 cm

Echelle: 1:200. Poids: Net 1800 g.
D'autres modèles sont en préparation.

Ferrovia elettrica con batterie o trasformatore. Il modello è fornito di due ricambi telecomandati, tutto montato ad una base in plastica. Il treno consiste di una locomotiva DIESEL V 200 DB e 3 vagoni dirrettissimi con un agganciamento automatico.

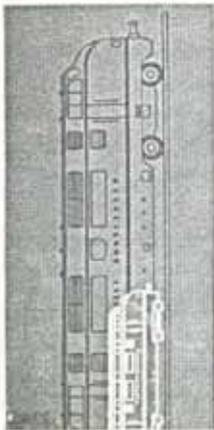
Contatti:

Con batterie: 6 Volt (4 x 1,5 V).
Con trasformatore: 110 o 220 V corrente alternata.

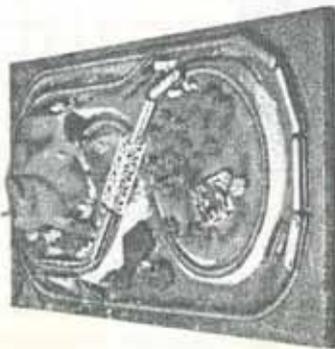
Grandezza del modello: 100 x 50 x 13 cm.

Dimensioni: 1:200. Peso: netto 1800 Gr.

Altri modelli in preparazione.



Großenvergleich zwischen Modell 00 (1:90) und ARNOLD Rapido (1:200)



Größe der Anlage 100 x 50 x 13 cm

Elektrische Modell-Eisenbahn für Batterie und Trafo-Betrieb. Die Anlage mit 2 Fernbedienungsweichen ist auf eine Plastikunterlage fest montiert. Zuggarnitur besteht aus einer Diesellokomotive V 200 DB und 3 D-Zugwagen mit automatischer Kupplung.

Anschlußwerte:

Batteriebetrieb 6 Volt (4 x 1,5 V)

Trafoanschluß 220 oder 110 V Wechselstrom

Größe der Anlage: 100 x 50 x 13 cm

Maßstab 1:200, Gewicht: netto 1800 g.

Weitere Modelle in Vorbereitung

Aktuelle Meldungen von der großen Bahn

Was die Bahn bewegt...

► An dieser Stelle bieten wir allen vorbildinteressierten N-Bahnern unseren neuen Service an - monatlich können Sie sich an dieser Stelle über Aktuelles und Wichtiges bei der Deutschen Bahn AG informieren - direkt aus dem Internet...



Der Interregio-Steuerwagen - auch bald als Modell von Fleischmann und Minitrix

Steuerwagen sorgen für kürzere Aufenthalte und Pünktlichkeit

► Die Züge der Deutschen Bahn ändern ihr Gesicht. Neben dem Wachstum der ICE-Hochgeschwindigkeitsflotte auf 200 Züge im Jahr 2000 werden auch die konventionellen DB-Fernzüge modernisiert und teilweise mit neuen Lokomotiven ausgestattet. Die Deutsche Bahn verfolgt dabei drei Ziele: mehr Pünktlichkeit, mehr Kundenfreundlichkeit, mehr Wirtschaftlichkeit.

Bereits seit September 1996 sind auf der InterCity-Linie Hamburg-Berlin-München und drei weiteren InterRegio-Strecken neuartige Steuerwagen im Einsatz. Diese Wagen machen in Kopfbahnhöfen und Stationen, in denen der Zug seine Fahrtrichtung ändert, den Wechsel der Lokomotive überflüssig. Statt dessen steigt der Lokführer von seinem Führerstand in das Cockpit des Steuerwagens am anderen Ende des Zuges um.

Mit dieser Technik, die im Nahverkehr schon lange praktiziert und jetzt erstmals auf InterCitys und InterRegios übertragen wurde, lassen sich bei jedem Richtungswechsel bis zu acht Minuten Zeit einsparen. Auf der InterCity-Strecke Hamburg-Berlin-München summiert sich der Zeitgewinn auf knapp eine halbe Stunde. Zudem machen die neuen Steuerwagen viele zeitaufwendige Rangiermanöver überflüssig, die die Gleise blockieren und vor allem in großen Knotenpunk-

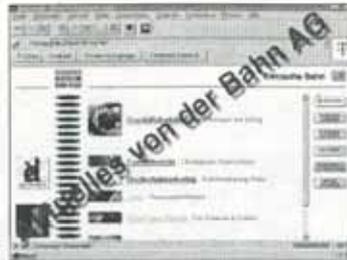
ten Ursache für verspätete Ankünfte und Abfahrten sein können.

Bislang verfügt die Deutsche Bahn über 32 dieser innovativen Fahrzeuge. 35 weitere Steuerwagen werden noch in diesem Jahr ausgeliefert, die übrigen 40 Steuerwagen im Frühjahr 1998. Sie sind für die InterCity-Linie Dresden-Hannover Köln und drei weitere InterRegio-Routen vorgesehen. Die Wagen, die etwa je zur Hälfte im roten InterCity- und im blauen InterRegio-Design lackiert sind, setzen nicht nur optische Akzente. Die Wagen, die von diesem Jahr an in Dienst gestellt werden, lassen sich besonders flexibel nutzen: In ihrer "Winterversion" bieten sie Sitzplätze für 55 Passagiere. Im Sommer kann die Inneneinrichtung innerhalb kurzer Zeit für die Beförderung von 16 Fahrrädern umgebaut werden. Für die Fahrgäste stehen in den Steuerwagen bei dieser Raumaufteilung noch 33 Sitzplätze zur Verfügung.

Stärker, schneller, flexibler: Die neue Baureihe 101

► Vor einigen Wochen hat die Deutsche Bahn die erste Hochleistungslokomotive der Baureihe 101 übernommen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h ist sie die schnellste Serienlokomotive, die je auf deutschen Schienen fuhr.

Insgesamt hat die DB 145 Exemplare dieses Typs im Gesamtwert von 860 Millionen Mark bestellt. Die Baureihe



101 soll vornehmlich vor schnelle InterCitys gespannt werden. Sie stammt aus der Lokomotiv-Familie "Eco 2000", die sich durch den modularen Aufbau der Fahrzeuge, die eine Austauschbarkeit kompletter elektronischer Baukomponenten ermöglicht, auszeichnet. Die neue E-Lok ist darüber hinaus besonders sparsam und umweltverträglich. Verglichen mit dem bisherigen "Flaggschiff" der DB, der Baureihe 103, verbraucht sie weniger Strom. Diese Einsparung wird nicht zuletzt dadurch erreicht, daß die Baureihe 101 beim Bremsen Strom gewinnt und in das Netz zurückspeist. Die neue Lok soll vor allem die altbekannte Baureihe 103 ablösen. Viele dieser Loks sind bereits über 25 Jahren alt und haben mehrere Millionen Km auf dem "Tacho". Durch den Generationswechsel wird die DB zur Jahrtausendwende auf vielen Strecken über Lokomotiven auf dem neuesten Stand der Technik verfügen.

Dritte ICE-Generation wird für 1999 erwartet

► Während die Auslieferung des ICE 2 nahezu abgeschlossen ist, hat an vier deutschen Standorten die Produktion der dritten ICE-Generation begonnen. Mit dem ICE 3 wird die Deutsche Bahn noch vor der Jahrtausendwende über Fahrzeuge für den Einstieg in Tempo 300 verfügen. Die ersten Fahrzeuge des völlig neu konstruierten Superzugs sollen schon Anfang 1999 auf der Schiene stehen und getestet werden.

Die 50 von der DBAG bestellten ICE 3 präsentieren sich in neuem Design mit einem um zehn Prozent verringerten Luftwiderstand. Das revolutionäre Antriebskonzept mit Motoren unter den Fahrgasträumen macht nicht nur die Triebköpfe überflüssig, sondern läßt den ICE 3 auch erheblich besser beschleunigen. Das Haupteinsatzgebiet dieser Züge wird die voraussichtlich zur Jahrtausendwende

fertiggestellte Neubaustrecke Köln - Rhein/Main sein. Die Fahrzeit zwischen beiden Städten wird dann auf unter eine Stunde schrumpfen.

Auch auf Strecken, deren Verkehrsaufkommen einen teuren Streckenneubau nicht rechtfertigt, werden bis zum Jahr 2000 schnelle Triebwagen die konventionellen InterCitys ersetzen. Zur Abrundung ihrer Hochgeschwindigkeitsflotte hat die Deutsche Bahn 43 Hochgeschwindigkeitszüge mit Neigetechnik bestellt. Diese Züge mit dem Kürzel ICT erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und können auf kurvenreichen Altstrecken wesentlich schneller fahren als ein lokbespannter InterCity.

Bis zur Jahrtausendwende wird die Hochgeschwindigkeitsflotte der Deutschen Bahn von gegenwärtig rund 80 auf 200 Züge anwachsen. Auf vielen inländischen und zunehmend auch grenzüberschreitenden Strecken werden ICE und ICT den InterCity ersetzen und die Bahn gegenüber Auto und Flugzeug noch konkurrenzfähiger machen.

Kurzmeldungen zu verschiedenen Baureihen

► Demnächst werden von der DB Cargo zwei 232^a mit einer Leistung von 4000 PS zur Erprobung eingesetzt, welche aus normalen 232 hervorgehen werden. Unberücksichtigt bleiben die 4000 PS-Maschinen der BR 242^a (242 001-006), die offenbar abgeschrieben sind.

► Mit Folien werden derzeit zahlreiche Triebzüge der Baureihe 420 in das neue Verkehrsrot umgeklebt, wobei die Frontpartien allerdings lackiert werden. Im Frankfurter Raum kamen einige 420 kurz mit alter Seitenlackierung, aber bereits mit roten Fronten zum Einsatz.

► Zu Ende geht der Einsatz von Doppelstock-Schienenbussen in Rheinland-Pfalz. Für den Sommerfahrplan 1997 kommt vom Bh Trier nur noch ein Triebzug der Baureihe 670 zum Einsatz. Dieser wird in Kürze durch Triebzüge der Baureihe 628 ersetzt. Anschließend werden die Doppelstock-Schienenbussen an Bh in die neuen Bundesländer abgegeben.

Topaktuelle Neuheiten für N-Bahner...



... im N-Bahn Ticker
Die Monatszeitschrift für engagierte N-Bahner

Insider-Meldungen für N-Bahner...



... im N-Bahn Ticker
Die Monatszeitschrift für engagierte N-Bahner

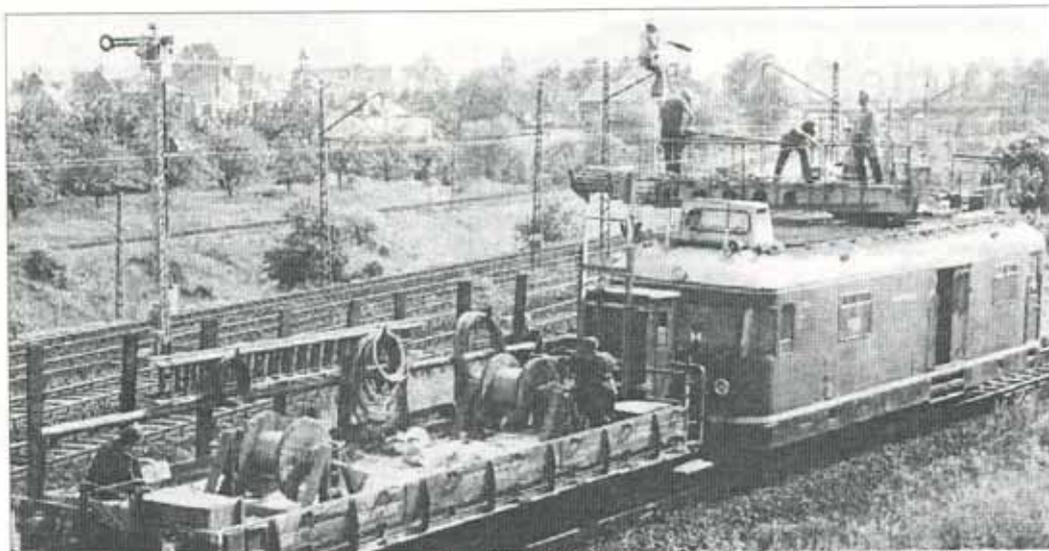
Interessante Berichte für N-Bahner...



... im N-Bahn Ticker
Die Monatszeitschrift für engagierte N-Bahner

N-Bahn Ticker

... was sonst !



Wer Oberleitung auf seiner Anlage hat oder den Einsatz plant, sollte sich mit den dazugehörigen Fahrleitungssignalen beschäftigen...

Vorbildgerechter Betrieb auf der Modellbahn

Bügel ab...

► In loser Folge wollen wir fortan auch die Modellbahner unter unseren Lesern mit interessanten Themen rund um den Bahnbetrieb versorgen. In der heutigen Ausgabe beschäftigen wir uns mit den Fahrleitungssignalen der Deutschen Bundesbahn.

In der letzten Folge haben wir uns mit den Langsamfahrtsignalen beschäftigt, die auf einer Modellbahn häufig anzutreffen sind. Anders scheint es jedoch mit den Fahrleitungssignalen auszusehen. Zwar sind viele Anlagen mit einer funktionslosen Oberleitung (z.B. Arnold) oder einer funktionstüchtigen Oberleitung (z.B. Vollmer oder Sommerfeldt) ausgestattet, doch fehlen meist die dazugehörigen Signale.

Bundesbahn Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungen und das Ende einer Fahrleitung. Fahrleitungs-Schutzstrecken werden zum Beispiel dann eingerichtet, wenn bei einer Brückendurchfahrt der Abstand der Fahrleitung zur Brücke zu gering ist. Fahrleitungs-Unterbrechungen trifft man in der Regel nur bei Bauarbeiten an.

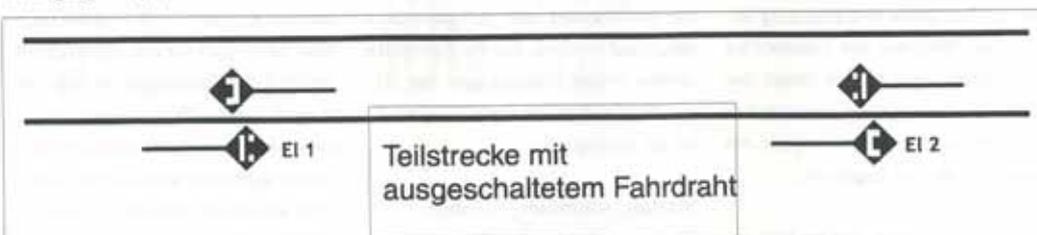
Lokomotiven mit gehobenen Stromabnehmern in einen Abschnitt ohne Fahrleitung fahren - eine mögliche Folge der Nichtbeachtung wäre zum Beispiel ein zerstörter Stromabnehmer, der ohne Fahrleitung sofort nach oben schnellen würde.

Allen Fahrleitungssignalen bei der Bundesbahn ist gemeinsam, daß sie aus einer auf der Spitze stehenden, weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel mit einem weißen Signalzeichen bestehen.

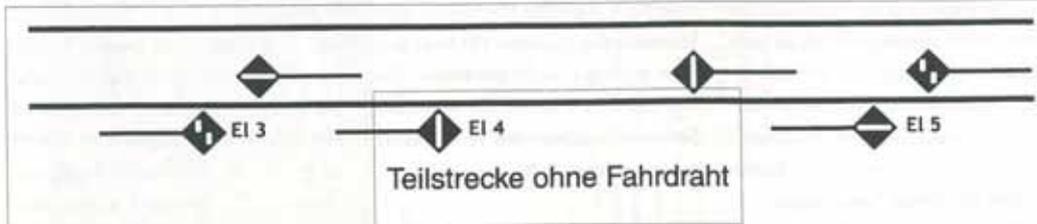
Fortsetzung auf Seite 13

Im allgemeinen kennzeichnen Fahrleitungssignale (EI) bei der Deutschen

Wichtig ist das Signal, womit das Ende einer Fahrleitung gekennzeichnet wird. Damit wird verhindert, daß



Anordnung von Fahrleitungssignalen bei einer zweigleisigen Strecke - dabei ist auf einer Strecke eine Teilstrecke mit abgeschaltetem Fahrdrabt. Vor der Teilstrecke steht das Signal EI 1 (Ausschalten) und nach der Teilstrecke das Signal EI 2 (Einschalten erlaubt). Die Rückseite des Signals EI 1 zeigt dabei stets das Signal EI 2.



Anordnung von Fahrleitungssignalen bei einer zweigleisigen Strecke - dabei ist auf einer Strecke eine Teilstrecke ohne Fahrdrabt. Eingeleitet wird die Teilstrecke ohne Fahrdrabt durch das Signal EI 3 (Bügel ab erwarten) etwa 250m vor dem Signal EI 4 (Bügel ab). Nach der Teilstrecke ohne Fahrdrabt kann der Stromabnehmer ab dem Signal EI 5 (Bügel an) wieder gehoben werden.



Das linke Bild zeigt das Signal EI 6 (Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern) zum linken Gleis - das rechte Bild das Signal EI 1 (Ausschalten)

Bügel ab...

Das Signal EI 1 bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeuges spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein muß. Es zeigt als Signalbild ein zerlegtes weißes „U“ auf blauem Grund. Es steht rechts vom Gleis und ist nachts beleuchtet.

Auf das Signal EI 1 folgt nach der Fahrleitungs-Schutzstrecke immer das Signal EI 2 und bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeuges beim Passieren des Signals wieder eingeschaltet wird. Es zeigt als Signalbild ein geschlossenes weißes „U“ auf blauem Grund. Es steht ebenfalls rechts vom Gleis und ist nachts beleuchtet.

Die Rückseite des Signals EI 1 zeigt stets das Signal EI 2 und umgekehrt. Bei mechanischen Signalen wird ein blauer Querbalken vor dem Signal nach oben verschoben.

Das Signal EI 3 kündigt ein „Bügel ab“ Signal EI 4 an. Es zeigt zwei in der Höhe versetzte weiße Streifen auf blauem Grund. Es befindet sich mindestens 250m vor dem Signal EI 4.

Das Signal EI 4 bedeutet, daß der Triebfahrzeugführer am Signal alle Bügel gesenkt haben muß. Es zeigt einen waagrechten weißen Streifen auf blauem Grund. Der Standort des Signals ist 30m vor dem Abschnitt, der mit gesenkten Bügeln befahren werden muß.

Das Signal EI 5 bedeutet, daß der Triebfahrzeugführer mit Passieren des Signals die Bügel wieder heben darf. Es zeigt einen senkrechten weißen Streifen auf blauem Grund. Der Stand-

ort des Signals ist 30m nach dem Abschnitt, der mit gesenkten Bügeln befahren werden mußte.

Die Signale EI 3 bis EI 5 sind nicht ortsfest und ggf. beleuchtet, wenn es die Sichtverhältnisse erfordern.

Das Signal EI 6 bedeutet, daß Fahrten für Triebfahrzeuge mit gehobenen Bügeln darüber hinaus verboten sind. Es zeigt einen auf der Spitze stehenden weißen Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat. Es befindet sich 10m vor dem verbotenen Gleisabschnitt. Ein Pfeil zeigt an, zu welcher Seite bei einer Abzweigung das Gleis ohne Fahrleitung liegt. Es ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.

Für die Umsetzung der Fahrleitungssignale bieten sich vor allem die Signale EI 1 (Ausschalten), EI 2 (Einschalten erlaubt) und EI 6 (Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern) an, da sie im Betrieb ohne Aufwand zu realisieren sind. EI 1 und EI 2 finden zum Beispiel Verwendung bei Abschnitten, wo die Oberleitung auf einem Abschnitt ausgeschaltet werden muß, wie vielleicht bei einer niedrigen Brücke. Das Tragseil der Fahrleitung wird hier an der Brücke direkt verankert und muß deshalb unbedingt stromlos sein. Ab einer gewissen Höhe der Brücke müssen sogar die Stromabnehmer gesenkt werden.

Die Signale EI 3 bis EI 5 finden zum Beispiel bei grenzüberschreitendem Verkehr mit Wechsel der Fahrspannung Verwendung - sind jedoch aufwendig, da der Bügel manuell abgenommen werden muß.

Signal EI 1 — Ausschaltsignal — Ausschalten



Ein zerlegtes weißes U.

Signal EI 2 — Einschaltsignal — Einschalten erlaubt



Ein geschlossenes weißes U.

Signal EI 3 — „Bügel ab“=Ankündesignal — Signal „Bügel ab“ erwarten



Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.

Signal EI 4 — „Bügel ab“=Signal — Bügel ab



Ein waagrechter weißer Streifen.

Signal EI 5 — „Bügel an“=Signal — Bügel an



Ein senkrechter weißer Streifen.

Signal EI 6
Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern



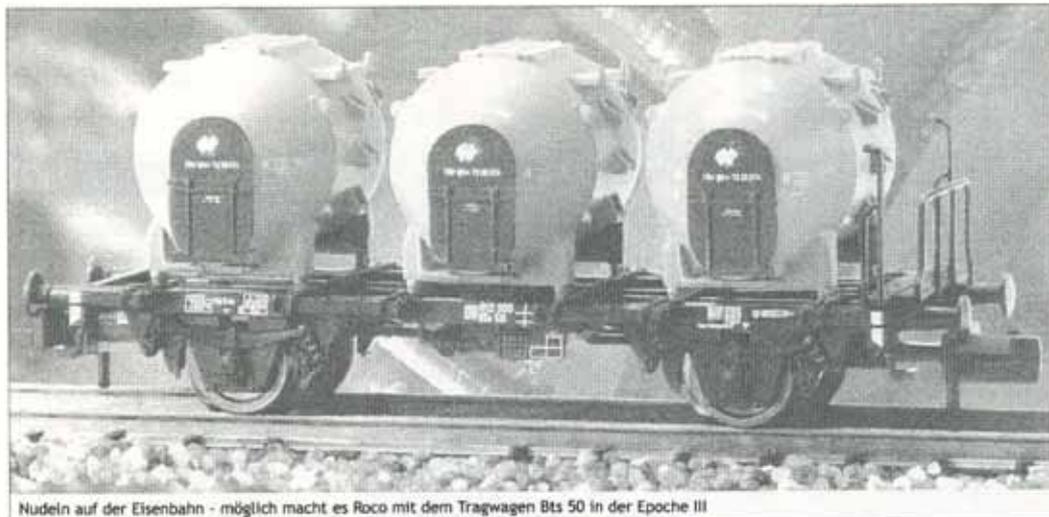
Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat.



1	2	3a	3b
	80	- ZF A 64 -	
		Baden-Baden	105,3
		Sbk 31	107,6
		Sbk 33 (135)	109,4
		Steinbach	112,5
		EI 1	114,3
		Sbk 37	115,6
		Bühl Hst	116,9
		Ottersweier	119,2



Aufnahme des Signals EI 1 (Ausschalten) in den Buchfahrplan



Nudein auf der Eisenbahn - möglich macht es Roco mit dem Tragwagen Bts 50 in der Epoche III

Neuheiten für N-Bahner

Neuheiten im Juli

Manche sprechen im angehenden Sommer von der „Sauregurkenzeit“, in der nicht viel los ist. Arnold sieht das etwas anders und liefert wieder ein umfangreiches Neuheitenpaket an den Fachhandel aus. Und Achtung: für den Postmuseums-Shop gibt es wieder eine neue Minitrix-Garnitur.

Und wieder rollt ein dickes Neuheitenpaket von Arnold

Auch im Sommer gibt es bei Arnold in Mühlhausen keinen Stillstand in der Produktion - es wird fleißig geliefert. So haben den Handel nachfolgende Modelle erreicht: Köf II der FS in grün als D 213.917 (2094), Köf II der Hella-Werke (2093), die Baureihe 01st der ÖGEG (2526), die bay. S 3/6 (2550), die 18 521 als Zuglokomotive des Orient-Express (2557), die schwarze Stromliniendampflokomotive der Baureihe 61 als 61 001 der DRG (2237), die Re 4/4st der SBB in TEE-Lackierung (2397) und die Re 4/4st der Mittelthurgau-Bahn MThB in grün (2398).

Bei den Wagen kommen: ein Personenwagen 2.Klasse EW I der Sentalbahn (3255), Personenwagen EW I 1./2.Klasse der SBB (3256), Personenwagen EW II 1./2.Klasse der SBB (3257), Personenwagen EW I 2.Klasse

der SBB (3258) und Personenwagen EW I 2.Klasse der GBS (3259). Weiter ein Eurofimawagen 1.Klasse der SNCF mit neuem SNCF-Signet (3796), Eurofimawagen 2.Klasse der SNCF mit neuem SNCF-Signet (3797), Eurofimawagen 2. Klasse „Gran Comfort“ der FS



mit neuem FS-Signet (3807) und der neue Ausstellungswagen „Show Train“ (3890). Als Garnitur kommen drei Reichsbahn-Personenwagen in Ausführung der Epoche IV (0328).

Das Güterwagenprogramm wird ergänzt durch: Schiebewandwagen

„Nordwagon“ der SNCB (4731) und der SJ (4736), Schiebewandwagen „Cargowaggon“ der DB (4734), Silowagen „Compagnie Européenne de Transport“ der SNCF (4622), Silowagen „OMYA“ der SNCF (4623), Silowagen „OMYA“ der DB (4624) und Selbstentladewagen Fadst der RuhrkohleAG (4944). Für die SNCF kommen die offenen Güterwagen Omm 32 in grün (4671) und der offene Güterwagen Ommr 33 in grün (4672). Beide Wagen sind natürlich in Epoche III gehalten und nicht in Epoche IV, wie im Neuheitenprospekt beschrieben. Und schließlich bekommen die Norweger endlich ihren Omm in braun der Epoche III (4673). Info und Bezug: *Fachhandel. ap/mb*

Arnold-Neuheiten von 1996 kommen in den Handel

Im Fachhandel erhältlich sind nun weitere Neuheiten aus dem letzten Jahr, wie zum Beispiel die französischen Corail-Wagen Typ A10tu der 1.Klasse (3744) und Typ B11tu der 2.Klasse (3745). Beide Wagen haben das alte Signet der SNCF. Für die Bundesbahn kommen neu der TEE-Abteilwagen der 1.Klasse (3815) und der TEE-Großraumwagen der 1.Klasse (3816). Beide Modelle sind in der Ausführung der Epoche III. Für die Epoche IV gibt es den TEE-Abteilwagen der 1.Klasse (3817) und den TEE-Großraumwagen der 1.Klasse (3818). Dazu

gibt es noch den TEE-Speisewagen der Epoche IV (3834). Info und Bezug: *Fachhandel. ek/mb*

Fleischmann ICE wechselt mit neuer Nummer in die Epoche V

Ausgestattet mit dem neuen DB AG Signet der Epoche V und der Zuordnung zum GB Fernverkehr Hamburg kommt in diesen Tagen der neue ICE in den Handel (7440). Der motorisierte Triebkopf erhält dazu die Betriebsnummer 401 064-1 und das Gegenstück die Nummer 401 564-0. Info und Bezug: *Fachhandel. gk*

Neue Minitrix-Garnitur für den Postmuseums-Shop

Für den Postmuseums-Shop liefert Minitrix eine zweiteilige Garnitur der Epoche IV mit einem Kühlwagen und einem Niederbordwagen (Postbrauerei) aus. Diese limitierte Garnitur kann unter der Nummer 52-80 direkt bei Postmuseums-Shop geordert werden. Info und Bezug: *Postmuseums-Shop GmbH, Heiner-Fleischmann-Straße 2, D-74172 Neckarsulm, Tel: 07132-969395. kd*

Zwei 120 von Minitrix im Fachhandel erhältlich

Pünktlich zum heißen Sommer hat Minitrix nun die langerwartete Weihnachtslokomotive auf Basis der Baureihe 120 (12644) an den Fachhandel ausgeliefert. Nach Auskunft von Herrn Hutzler, Produktmanager bei Trix, liegt die Auflage dieses Modells bei etwa 1.000 Stück.

Weiter ist die schon länger angekündigte 120 004-7 als erste Hochleistungslokomotive mit Scheibenbremsen (12642) in den Fachhandel gerollt. Bei den anderen Neuheiten soll es in den nächsten Wochen dann soweit sein. Info und Bezug: *Fachhandel. ek/mb*

Roco liefert weitere Neuheiten aus

Von Roco sind ab sofort im Fachhandel die nachfolgenden Modelle erhältlich. Neu sind der Behältertragwagen Bts 50 der Epoche III mit drei Behältern der Firma Knorr (25280), ein vierachsiger Schiebewandwagen der ContinEnt Great Britain der Epoche IV bis V (25268) und ein vierachsiger Hochbordwagen Eaos der DB Cargo in Ausführung der Epoche V

Fortsetzung auf Seite 16

Die Top 5 im Juli 1997

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

1. (-) ⇨ Roco Rungewagen mit 2 Unimogs (1951)
2. (-) ⇨ Arnold bayr. Gt 2x4/4 (2277)
3. (3.) ⇨ Arnold Baureihe E 03 (2370)
4. (1.) ⇨ Fleischmann Baureihe 50 (7181)
5. (5.) ⇨ Fleischmann Kühlwagen „Spatenbräu“ (8347K)

Neuheiten im Juli...

(25356). Bei letzterem Modell ist die Aufschrift „DB Cargo“ als Schiebbild beigefügt.

Aus dem LKW-Programm sind nun lieferbar die Volvo FH 12 LKW mit Schiebeplanauflegern „Delacher+Co“ (1880) und „Bauernfeind“ (1881). Interessant bei diesen LKW ist die Verpackung - ab jetzt mit einem geschlossenen Rundumdeckel ähnlich wie bei Fleischmann Modellen. Info und Bezug: *Fachhandel.* **mb/gk**

Wiking mit weiteren Farbvarianten

► Unter der Artikelnummer 911 02 18 gibt es einen Ford Sierra in rot, einen BMW 320i in violett und einen Mercedes Benz 260 E in blau. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ap**

Chaos-Zug von Staiber wird weiter ergänzt

► Für den Chaos-Zug von Staiber, der bislang aus einer Kato-Lokomotive der Baureihe 460 und zwei Wagen auf der Basis von Roco-Wagen be-

stand, gibt es Zuwachs in Form eines Speisewagens (Basis: Roco 24332) mit der Betriebsnummer 618188-94000-3 und eines Gepäckwagens (Basis: Minitrix 13362) mit der Betriebsnummer 508592-33621-8. Info und Bezug: *Staiber Schweiz.* **ap**

Circus-Knie Garnitur kommt von Vetsch

► Der Kleinserienproduzent Vetsch aus Rudolfstetten in der Schweiz liefert eine fünfteilige Circus-Knie Garnitur. Darunter ist auch ein Elefanten-

wagen. Der Churchill-Triebwagen der 58B kommt erst 1998, da die Modellbahner schon durch Kleinserienmodelle von Fulgurex und Lemaco „belastet“ werden. Info und Bezug: *Markus Vetsch, Höllbündtenstraße 21, CH-8964 Rudolfstetten, Tel/Fax: 0041-56-6318772.* **kl**

Letzte Meldung: Kato wird über Noch die erste Maschine der Baureihe 86 schon im Oktober auf den Markt bringen. Zur Zeit werden noch die letzten Details festgelegt.

Was sich im zweiten Quartal getan hat

Die Quartalsentwicklung

► Nach dem leichten Trend nach oben, der noch im ersten Quartal zu verzeichnen war, verlief die Kurve im zweiten Quartal spürbar flacher. Die Gründe sind vornehmlich in der Politik zu suchen.

Nun werden es die letzten Kritiker begreifen, daß die Politik großen Einfluß auch auf den Modellbahnmarkt nehmen kann. Laut verschiedenen Umfragen von renommierten Instituten haben die Deutschen derzeit am meisten Angst vor der Arbeitslosigkeit. An zweiter Stelle stehen die Steuern. Angesichts leerer Kassen, der Spekulation um Steuererhöhungen, der Streit um die Neubewertung der Goldreserven und der Zahl von über 4,5 Mio. Arbeitslosen in diesem Lande wird das Modellbahn hobby für immer mehr Leute zur Nebensache. Auch der Modellbahnnachwuchs scheint das Interesse an der Eisenbahn mehr und mehr zu verlieren. Diese Tatsachen hatte im letzten Quartal einen mehr oder weniger spürbaren Einfluß auf das Kaufverhalten.

So müssen wir unsere Prognose, die wir für das zweite Quartal gestellt hatten, leicht revidieren. Die Besucherzahlen waren im Schnitt rückläufig, wenn man als Vergleich den gleichen Zeitraum im Jahre 1996 heranzieht. Daran wird sich auch in den nächsten Monaten nichts ändern. Mit ein Grund für mancherorts stagnierende Zahlen ist nach Auskunft von Marktbesuchern auch das vorhandene Angebot. Findet eine Tauschbörse regelmäßig jeden Monat am gleichen Ort statt, sind die Anbieter meist die gleichen und das ausgestellte Angebot hat sich im Vergleich zur vorherigen Börse nur unmerklich verändert.

Viele Märkte bieten darüber hinaus noch nicht einmal ein belebendes Rahmenprogramm (kleine Ausstellungen, Vorführungen, ...), um Nichtmodellbahner zu Spontanbesuchen zu animieren.

Vermeehrt Zündstoff bieten die Händler, die auf Tauschbörsen Neuware anbieten, die es teilweise noch

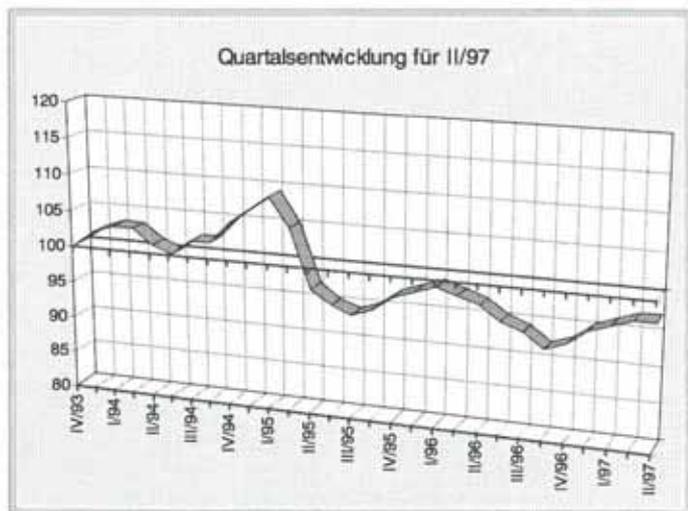
Händler verglich diese Angelegenheit mit einer Bombe, deren Zündschnur bereits brenne. Wir werden abwarten...

Angebot und Verkauf von Spitzenmodellen aus dem N-Bereich verlagert sich nach Ansicht von Insidern immer mehr in den privaten Bereich. Meist ist es ein kleiner Kreis von betuchten Sammlern und man kennt sich untereinander. Größer wird auch die Angst vor Fälschungen und versteckten Restaurationen, die unserer Ansicht nach bislang unbegründet ist. Spitzenreiter sind, wie eigentlich in jedem Quartalsbericht, die Blechhakenmodelle von Arnold und die Schiebemo-

ren Modelle und sieht in diesen Lokomotiven und Wagen auch eine Wertanlage. Und in diesem Jahr stehen einige hochklassige Schmankerln, wie zum Beispiel der RAM TEE von Lemaco, an.

In der letzten Quartalsentwicklung haben wir davon gesprochen, daß unter Insidern gerade die Firma Märklin auf dem Prüfstand stehen wird. War die Übernahme von Trix nur ein Winkelzug, um sich eines lästigen Konkurrenten zu entledigen? Solche und ähnliche Gerüchte kamen in den letzten Monaten auf, zumal es von Trix keine Neuheiten gab und auch die Auslieferung nur sehr schleppend ablief. Doch die interne Umgestaltung gestaltete sich schwieriger, als man es vorher vermutet hätte. Erste Anzeichen für einen Trend nach oben sind die neuen Anzeigen und Prospekte, mit denen im Mai die Marktoffensive gestartet wurde. Sie mögen als erstes Lebenszeichen gelten, obwohl die Zeit des Erscheinens etwas unglücklich gewählt wurde. So dürfen wir alle auf den Frühherbst gespannt sein, wenn das Weihnachtsgeschäft anläuft. Wer Märklin kennt, kennt auch den Ausspruch: „Nicht kleckern klotzen.“

Für das dritte Quartal erwarten wir einen Rückgang nach unten, was aber jahreszeitlich bedingt ist (und schon „Tradition“ hat, was der Kurvenverlauf der letzten Jahre belegt...). Eine Belebung wird erst wieder ab Oktober eintreten, wenn der Fachhandel so richtig in das Weihnachtsgeschäft einsteigt. Interessant wird sein, wie die Konkurrenz auf das zukünftige kompakte Auftreten von Märklin/Trix agieren oder reagieren wird, wenn es in die „heiße“ Phase geht.



nicht einmal im Fachhandel zu kaufen gibt. Mit dieser Problematik hat sich der Ausschuß des Deutschen Städte- und Gemeindebundes Mitte April befaßt. Auch die Gewerbebehörden sind in verschiedenen Städten bereits aktiv geworden und haben Stichproben durchgeführt. Auch verschiedene Fachhändler wollen sich dieses Marktverhalten nicht mehr bieten lassen und informieren immer öfter (und meist anonym...) das Finanzamt. Ein

delle von Minitrix. Hier und da tauchen auch seltene Werbemodelle auf, wie zum Beispiel der schon fast legendäre „Früh-Kölsch“ oder ein Hoco-holz.

Im Aufwärtstrend sind derzeit die Kleinserienprodukte, die sich, wie schon in den Jahren zuvor, stets antizyklisch verhalten. Die Kundenklientel verfügt in der Regel über die nötigen Mittel zum Erwerb der doch teu-

Immer mehr N-Bahner entscheiden sich für den N-Bahn Ticker.

Die Abonentenzahl* des N-Bahn Ticker stieg von 633 Lesern im Mai 1996 auf 1.061 Leser im Mai 1997. Ein Zuwachs von fast 68%.

* eigene Unterlagen

Aus gutem Grund !



Denn der N-Bahn Ticker ist die einzige Zeitschrift für N-Bahner in Deutschland, die monatlich erscheint.

Der N-Bahn Ticker berichtete als erste N-Zeitschrift über die Übernahme von Trix durch Märklin, brachte als erster die topaktuellen Neuheiten von der Spielwarenmesse und zeigt wieder als erste N-Zeitschrift in dieser Ausgabe die brandneue Baureihe 152 von Arnold. Und hat auch bei vielen anderen Themen die Nase vorn.

Und das wissen engagierte N-Bahner zu schätzen.

Der N-Bahn Ticker. Kritisch - klar - kompetent.

modellbahnschmankerln

Unsere neue
Gesamtübersicht
über lieferbare Modelle
ist da.

Fordern Sie noch heute unbedingt unsere neue Gesamtübersicht an - natürlich kostenlos und unverbindlich.



Und der neue
Marks Katalog
mit allen aktuellen Modellen
ist auch da.

Der Katalog ist gegen 7,- DM in Briefmarken bei uns erhältlich - die 7,- DM werden beim Kauf angerechnet.

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

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 Hammerschmid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Peter Palska (pp), Christian Schummei (ch), 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: Inland 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-Pressen-Verbindung

Das lesen Sie im August

Der erste Test mit der neuen Baureihe 152 - Entwicklung der Arnold-Kesselwagen vom ersten Esso-Modell aus dem Jahre 1961 bis zu den neuen Wagen von 1997 - Die neuen Kombinationssignale der DB AG werden ausführlich in Wort und Bild vorgestellt.

Die August-Ausgabe des N-BAHN TICKER
erscheint am 28. Juli 1997