

# N-BAHN TICKER

B 42369

Monatszeitschrift für N-Modellbahner und Sammler

3. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 33 / September 1997

Preis: 4,50 DM

## Auf ein (Vor)wort



In den vergangenen Wochen häuften sich bei uns die Leserfragen, warum wir nicht einmal über die guten Produkte und Neuheiten des einen oder anderen Kleinserienherstellers berichten.

Gerne würden wir diesen Wünschen nachkommen. Gerade der N-Bahn Ticker versteht sich nicht nur als Neuheitenforum der Großserienhersteller, sondern gerade auch als Präsentationsmedium der Klein- und Privathersteller.

Doch wir können nur berichten, wenn wir auch wissen, was diese Produzenten planen und ausliefern. Viele Hersteller liefern zwar fleißig an Fachhandel und Endkunden, verschweigen aber die Existenz ihrer Modelle gegenüber der Presse.

Wir nehmen jede Information dankbar auf und bringen sie gerne im N-Bahn Ticker. Daß es machbar ist, zeigt in dieser Ausgabe der Braunschweiger N-Bahn Stammtisch. Und alle anderen sind zukünftig aufgefordert, es den Braunschweigern nachzutun - wir freuen uns über jede Zuschrift...

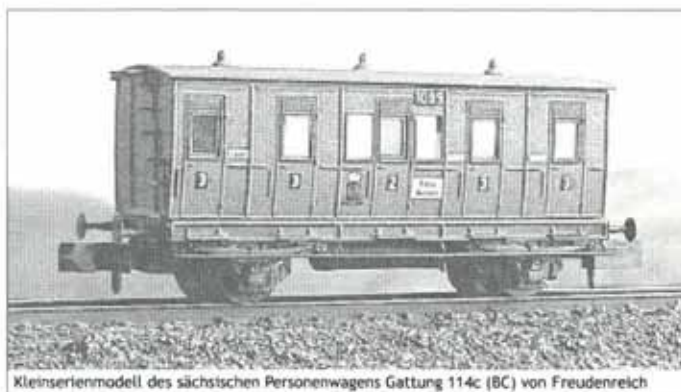
Ihr Guido Kruschke

## Aus dem Inhalt

**Kohlenstaubwagen-Spezialwagen** - Rührige Modellbahner aus Braunschweig bauen ein Kleinserienmodell eines dreiaxigen Kohlestaubwagens. .... Seite 3

**Arnolds neue Silowagen** - In diesem Jahr brachte Arnold die neu konstruierten Silowagen auf den Markt. Wir haben Vorbild und Modell untersucht. ... Seite 6

**Schwarzwald-Moduler** - Der N-Bahn Club Ortenau hat sich dem Nachbau der Schwarzwaldbahn in kompakter Modulform verschrieben. .... Seite 10



Kleinserienmodell des sächsischen Personenwagens Gattung 114c (BC) von Freudenreich

Neue Modelle von Freudenreich

## Die Sachsen kommen

► Freudenreich aus Parkentin, bekannt für feine Messingmodelle, bringt in diesen Tagen ein weiteres Schmankerl auf den Markt - eine Dreiergarnitur sächsischer Personen- und Postwagen.

Noch vor einigen Jahren waren Wagenmodelle nach sächsischen Vorbildern hierzulande fast völlig unbekannt. Das hat sich geändert, seit Harald Freudenreich sich intensiv mit diesem Gebiet beschäftigt und uns N-Bahnern Kleinserienmodelle dieser Bahnverwaltung anbietet.

Nun kommt eine dreiteilige Garnitur von zweiaxigen Personenwagen aus Rostock.

Es handelt sich im einzelnen um einen Personenwagen der Gattung 114 BC, der in den Jahren 1885 bis 1891 gebaut wurde, um dem steigenden Bedarf im Personentransport gerecht zu werden. Das Untergestell des Wagens bestand bei den Längsträgern aus Eisen, während die Querträger aus Holz waren. Die Inneneinrichtungen der 2. und 3.Klasse waren, wie seinerzeit üblich, ebenfalls aus Holz.

Insgesamt konnten 43 Personen in einem 2.KlasseAbteil und in vier 3.Klasse Abteilen Platz nehmen. Die Beleuchtung der Abteile wurde entweder durch Gas oder durch Öllampen sichergestellt. Geheizt wurden die Wagen mit Dampf oder durch eingebaute Gußöfen. Übrigens waren die Wagen auch für Militärtransporte geeignet, wobei insgesamt 6 Offiziere (2.Klasse) und 28 Mannschaften transportiert werden konnten.

Den Typenblattzeichnungen kann man entnehmen, daß die Wagen mit und ohne Bremserhaus geliefert wurden. Der Postwagen BCPost als Einzelgänger mit der Betriebsnummer 1078 verfügte nur über ein 2.Klasse

Fortsetzung auf Seite 2

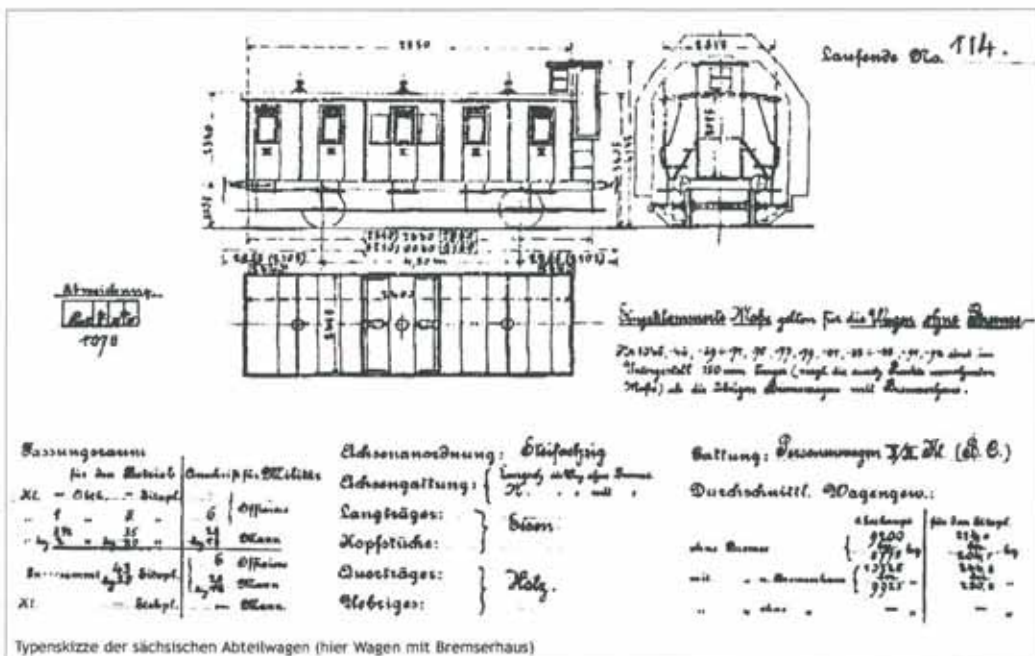


Die Sachsen kommen...

Abteil und zwei 3.KlasseAbteile, denn die anderen zwei 3.KlasseAbteile fielen wegen dem Postabteil weg. Über dem Postabteil trägt der BCPost die Aufschrift „Kaiserliche Post“. Dieser Wagen wurde 1889 aus einem 114c (BC) umgebaut. Der Postwagen der Gattung 194c entstand ebenfalls aus einem 114c, besaß aber im Gegensatz zum BCPost keine Personenabteile. Von diesem Typ wurden insgesamt etwa 20 Stück umgebaut.

Im Nummernplan der Deutschen Reichsbahn tauchen die Wagen nicht mehr auf, so daß sie in den frühen 20er Jahren komplett ausgemustert sein dürften.

Die neuen Modelle von Freudenreich überzeugen durch ihre saubere Verarbeitung und weisen natürlich alle Details der großen Vorbilder auf. Die Beschriftung aller Wagen ist fünffarbig ausgeführt und weist die Modelle der Epoche I um 1910 zu. Der Wagenboden aller Modelle ist für den Einbau einer Kurzkupplungskulisse von Symoba oder von Fleischmann vorbereitet, so daß die Wagen auch kurzgekuppelt werden können. Der Bausatzpreis der kompletten Garnitur beträgt 182 DM und für eine fertig montierte dreiteilige Einheit fallen 440 DM an.



Als Zuglok kann derzeit die sächsische Tenderlokomotive der Gattung VT von 1895 dienen, die Intermodell im Programm hat. Diese Lok kam als 89 223 (89<sup>2</sup>) zur DRG.

Für das 4. Quartal sind weitere Modelle aus Parkentin geplant, wie der sächsische Zugführerwagen der Gattung 243 oder der vierachsige Abteilwagen B45a97 in verschiedenen Ausführungen. Info und Bezug: Freudenreich Feinwerktechnik, Rostocker Straße 16, 18209 Parkentin, Tel/Fax: 038203-3548.



**Spur N**  
1 : 160

### Neu im Programm: Sächsische Länderbahnwagen

Dreiteilige Garnitur, bestehend aus einem Wagen der Gattung 194c (D), 114 (BC) und 114 (BCPost). Ausführung Epoche I mit fünffarbiger Beschriftung. Wagenboden für Einbau einer KKK von Symoba oder Fleischmann-Profi vorbereitet. Art.-Nr. NB212 Bausatz: 182,- DM, Fertigmodelle: 440,- DM zzgl. Porto.

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

### Neuheiten für N-Bahner

## Rocos neuer Unimog

Das universelle Arbeitstier von Kommunen, Organisationen und der Bundeswehr fährt ab sofort auch auf N-Anlagen. Roco hat dieses Modell realisiert - und es kann auf Anhieb überzeugen.

Eingesetzt wird der Unimog in der ausgelieferten Form bei der Bundeswehr seit Anfang der 80er Jahre und sollte eigentlich den Vorgänger, den Unimog 1,5 t, ersetzen (doch der ist immer noch im Einsatz...).

Der Unimog ist ein Allroundfahrzeug und bei allen Truppengattungen zu Hause. In der vorliegenden Form als Pritschenfahrzeug mit Plane wird er als Transportfahrzeug für Soldaten und Material eingesetzt. Mit Spezialaufbauten kann er zum Beispiel als Funkfahrzeug oder als Sanitätsfahrzeug eingesetzt werden. Der Unimog ist ohne weiteres luftverlastbar.

Die Bezeichnung „2 t tml gl“ sagt aus, daß es sich bei dem Unimog um ein Fahrzeug handelt, der bis zu 2 t zuladen kann, teilmilitarisiert und geländegängig ist. Als teilmilitarisertes Fahrzeug unterscheidet sich der Unimog von Fahrzeugen, die normal käuflich, also handelsüblich (HÜ) sind. Die Zahl „1300“ bezeichnet die Leistung, die 130 PS beträgt. Sein Gewicht beträgt etwa 7,5 t, so daß er der militärischen Lastenklasse 8 zugeordnet wird.

Doch nicht nur bei der Bundeswehr, sondern auch in vielen zivilen Bereichen, schätzt man dieses vielseitig

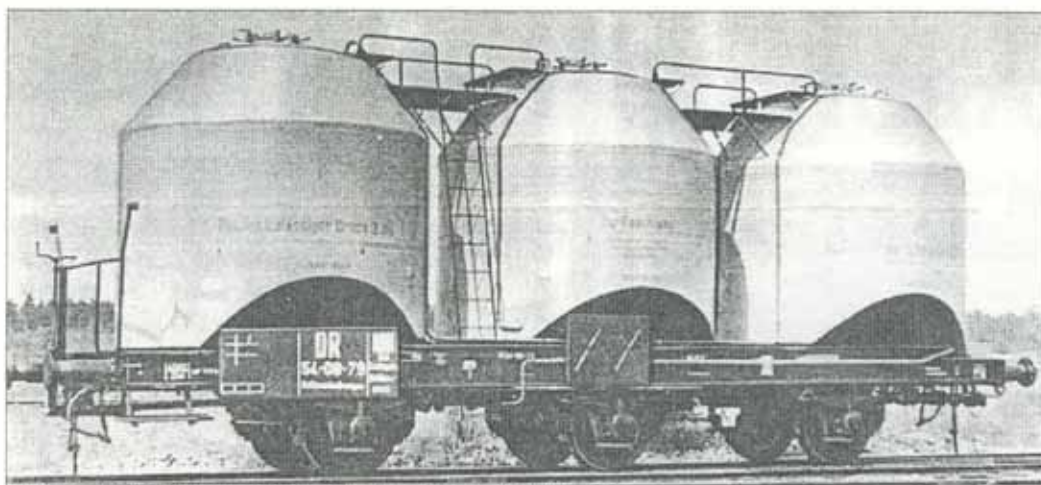


Der neue Unimog von Roco als Einsatzfahrzeug der Bundeswehr

einsetzbare Talent. So fahren sehr viele Kommunen mit diesem Modell und auch das THW verfügt über diesen Mercedes.

Das neukonstruierte Modell im Maßstab 1:160 gibt alle wesentlichen Details des Vorbildes wieder, wie zum Beispiel die Stoßstange oder die Luftansaugung für die Belüftung auf der linken Seite. Die Reifen stimmen ebenfalls mit dem großen Bruder überein. Als Zurüstteile liegen dem Modell die Spiegel und die Staukästen bei und lassen sich mittels der beigegeführten Anleitung problemlos montieren.

Mit diesem Modell setzt Roco die Militärserie in N sinnvoll fort. Nun lassen sich Verladeszene der Bundeswehr nachbilden, wie zum Beispiel das Transportieren einer Fernmeldeeinheit auf der Bahn.



Dreilachsiger Kohlenstaubwagen der Gattung Zko 54 der Deutschen Reichsbahn (DDR)

Neuheiten für N-Bahner

## Kohlenstaub-Spezialwagen

► Spezialwagen für den Transport von Kohlenstaub wurden schon bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzt. Doch bislang konnte sich kein Hersteller finden, der ein solches Modell für uns N-Bahner auflegt. Der N-Bahner Stammtisch aus Braunschweig hat diesen Wagen nun in einer Kleinstserie realisiert.

Wie schon eingangs erwähnt, gab es bereits bei der Deutschen Reichsbahn ab 1926 einen zweiachsigen Kohlenstaubwagen, dem 1928 ein dreilachsiger Wagen folgte. Alle Wagen wurden von der Braunkohlegewerkschaft Michel-Werke als Privatwagen eingestellt und, da die Michel-Werke in Halle saßen, der dortigen Direktion zugewiesen. Eingesetzt wurden die Wagen hauptsächlich zum Transport von Braunkohlenstaub aus den dortigen Revieren.

In den 30er und 40er Jahren kamen diese Wagen, die hauptsächlich genietete Behälter aufwiesen und mit und ohne Bremserhaus ausgeliefert wurden, auch in die Braun- und Steinkohlenreviere des Kölner Raums und ins Ruhrgebiet. Nachgewiesen ist zum Beispiel die Existenz eines Wagens der Gewerkschaft Neurath bei Köln im Braunkohlentagebau mit der Wagennummer 538148 P - der Wagen war der Reichsbahndirektion Köln unterstellt (zum Gattungsbezirk Köln gehörten im übrigen alle Rungenwagen der Gattung SS...).

Die Bundesbahn hat diese Wagen nachweislich spätestens ab 1953 nicht mehr im Bestand geführt, doch wurden sie noch bei verschiedenen Firmen als Privatwagen eingesetzt und dem Nummernkreis 500 000 bis 599 999 zugeordnet. Belegt ist zum Bei-

spiel der Einsatz eines Wagens bei der Phoenix A.G. in Duisburg-Ruhrort.

Die Deutsche Reichsbahn der DDR setzte diese Wagen in größeren Stückzahlen in ihren Braunkohlenrevieren

ein und beschaffte ab 1950 ein abgeändertes Modell des Reichsbahn-Typs, der als Bauart Zko in Dienst gestellt wurde. Das obige Bild zeigt einen Wagen mit der Wagengattungsnummer 54-, wie er ab 1980 in der Epo-

che IV zum Einsatz kam. Auch noch heute existieren vereinzelt noch Wagen dieser Gattung.

Der N-Bahner Stammtisch in Braunschweig hat es sich zur Aufgabe gemacht, diesen interessanten Wagen als Kleinstserie in Eigenregie aufzulegen. Der Wagenrahmen ist gefräst, die Behälter sind mehrteilig und gedreht, die Aufstiege sind fein geätzt, die Puffer ebenfalls gedreht und die Bühne gelötet. Lediglich die Achshalter stammen aus der Großserienproduktion. Ein Modell vom Feinsten also.

Das Modell der DR (DDR) trägt die Wagennummer 700 202 P und ist der Diktion Berlin zugeordnet. Es ist mittelgrau gehalten und die Beschriftung ist weiß. Der Wagen der Bundesbahn gehört zur Phoenix A.G. Ruhrort und trägt die Wagennummer 538 506 P. Die Farbgebung ist dunkelgrau mit weißer Beschriftung. Die bisherige Serie umfaßt 10 Wagen und kann bei Interesse um weitere 6 Wagen ausgeweitet werden. Nähere Infos gibt es bei: *Hans-Dieter Kahlfeldt, Altmarkstraße 31, 38110 Braunschweig, Tel: 05307-6676.*



Modell eines Kohlenstaubwagens der DR (DDR) mit geschweißten Behältern in Ausführung der Epoche III



Modell eines Kohlenstaubwagens der Phoenix A.G. in Epoche III



Nun hat die neue Baureihe 145 der DB Cargo ihr Roll-Out hinter sich gebracht - und kommt im nächsten Jahr auch in N... (Foto: Adranz)

Interessantes aus der N-Szene

## Meldungen im September

► Nun hat die neue Baureihe 145 der DB Cargo ihr Roll-Out hinter sich. Es liegt auf der Hand, daß diese Lokomotive schon im nächsten Jahr von dem einen oder anderen Hersteller angekündigt wird. Und Minitrix legt bei den Werbemodellen auf Basis der Re 460 in den nächsten Monaten kräftig zu.

### Eurosprinter der griechischen Eisenbahnen von Arnold

► Im N-Bahn Ticker 6/97 berichteten wir über die aktuelle Variante des Eurosprinters für Griechenland. Nun erhalten wir von Arnold die Information, daß dieses Modell unter der Artikelnummer 2498 im Oktober/November in den deutschen Fachhandel kommen wird - also keine Sonderserie für einen Verband, o.ä.. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

### Erstes Muster der neuen vierachsigen Kesselwagen

► Ende Juli hielten wir das erste unbeschriftete Handmuster des neuen vierachsigen Kesselwagens von Arnold in den Händen. Der Unterschied zur bisherigen Serie ist fraprierend - besonders fällt die Pufferhöhe und der überarbeitete Rahmen auf, der nun durch die neue Drehgestellaufnahme deutlich niedriger liegt. Ausgerüstet sind die Wagen mit feinen Aufstiegen und Bühnen und der Arnold-bekanntem Kullissenmechanik, die eine Puffer-an-Puffer Fahrt mit der normalen

Arnold-Kupplung gestattet. Die ersten fertigen Modelle (siehe Neuheitenblatt Seite 38...) sollen noch im Au-



gust nach den Werksferien in den Handel kommen. Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

### Anfangspackung von Arnold für Vedes-Fachgeschäfte

► Unter der Nummer 0100V kommt ab September eine Anfangspackung in die Vedes-Fachgeschäfte. Über den Inhalt der Garnitur werden wir in einer der nächsten N-Bahn Ticker informieren. Info und Bezug: *Vedes-Fachgeschäfte*. **gk**

### Neue Sondermodelle für die Firma Müller in Ulm

► Für die Firma Müller in Ulm (hat Obletter übernommen...) bringt Arnold im September einen zweiachsigen

### Minitrix-Ersatzteile wieder direkt aus Nürnberg

Uns liegt die Information vor, daß Endkunden ab sofort wieder Ersatzteile für Minitrix direkt bei Trix in Nürnberg bestellen können. Wer vor der Übernahme von Trix durch Märklin, also im vergangenen Jahr, bereits seine Teile bestellt hatte und bis heute noch nichts bekommen hat, sollte die benötigten Teile noch einmal bestellen - und zwar mit dem Hinweis *Bereits vor der Übernahme bestellt!* Info und Bezug: *Trix Modelleisenbahnen, Postfach 4924, 90027 Nürnberg, Tel: 0911-360120, Fax: 0911-3601246. mb*

gen Kühlwagen „Spaten“ (4101) und einen zweiachsigen G 10 mit Bremserhaus „König Schloß Neuschwanstein“ (4102). Nach unseren Informationen werden die Modelle in den Obletter-Filialen angeboten. Info und Bezug: *Obletter-Filialen*. **gk**

### Betriebsnummern für die neuen Preußen von Fleischmann

► Schon vorab können sich die Fleischmann-Freunde die Betriebsnummern der neuen Preußen-Schnellzugwagen notieren. Gepäckwagen Pw04 (8080) Altona 107303, Schnellzugwagen 1./2./3.Klasse ABC4Ü (8082) Altona 14892 und Schnellzugwagen 3.Klasse C4Ü (8083) Altona 18041. Nach dem Untersuchungsdatum 1932 liegen alle Modelle mitten in der Epoche II. **gk**

### Neue Infos für Fleischmann Frankreich und Österreich

► Nach Rücksprache mit dem Hause Fleischmann liegt uns die Information vor, daß für Fleischmann Frankreich in diesem Jahr kein Modell in der Spurweite N geplant ist.

Fortsetzung auf Seite 5



Der Eurosprinter für Griechenland im Original - als Modell von Arnold schon im Oktober/November im Handel (Foto: Krauss-Maffei)

Meldungen im September...

Der für Österreich avisierte zweiachsige Rungenwagen wird nicht erscheinen - es wird im Herbst/Winter lediglich die zwei angekündigten Neuheiten „Dresden“ als Einzelmodell und als Leig-Einheit der Epoche III geben. Info und Bezug: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, 82324 Tutzing, Tel: 08158-993124, Fax: 08158/993125. **gk**

#### Minitrix-Garnitur für Idee+spiel Fachgeschäfte

Im Oktober wird es von Minitrix exklusiv für alle Idee+spiel Fachgeschäfte eine dreiteilige Garnitur mit vierachsigen Kesselwagen der Epoche IV geben. Die Kesselwagen sind mit „Gloria“, „Total“ und „Minirex“ beschriftet. Info und Bezug: Idee+spiel Fachgeschäfte. **mb**

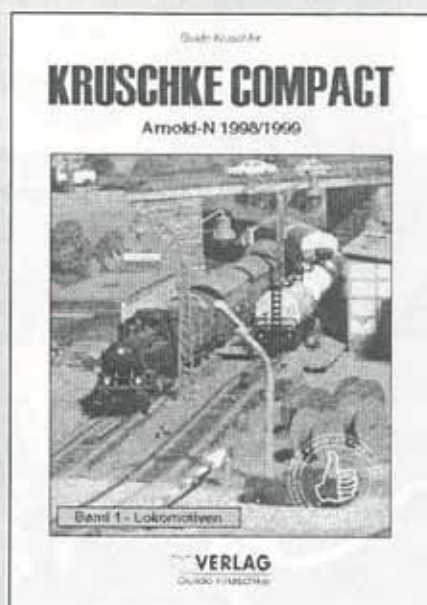
#### Minitrix bringt den Pendolino in verkehrsrot

Als Katalogmodell kommt noch in diesem Jahr der Pendolino (Baureihe 610) in der neuen Nahverkehrsfarbgebung verkehrsrot/beige (12639). Dazu kündigt Minitrix weitere Modelle an, darunter auch einige Betriebsnummernwechsel - näheres dann im neuen Katalog, der im Herbst in den Fachhandel kommen soll. **mb**

#### Minitrix mit weiteren Re 460 Modellen der SBB

Konsequent weiter ausgebaut wird das umfangreiche Angebot der Lokomotiven auf Basis der Re 460. Für

# Das Standardwerk !



Im März 1998 ist es endlich soweit. Der neue **KRUSCHKE COMPACT** für Arnold-N erscheint als komplett überarbeitete und ergänzte Neuauflage in zwei Bänden. Als Kompaktkataloge kommen sie im handlichen Format DIN A 6 (gebunden) und sind somit der ideale Begleiter für Tauschbörsen und Sammlermärkte.

Umfang und Preis des neuen Standardwerks stehen noch nicht fest, doch eines wird sicher: es werden die umfangreichsten und informativsten Kataloge aus unserer **KRUSCHKE COMPACT** Serie. Das Warten wird sich auf jeden Fall lohnen...

1997 sind geplant: Doppelgarnitur SF-Loks (Schweizer Rundfunk) - davon eine angetriebene Lok und eine motorlose Lok (12696), 100. Lok der Lok 2000 in rot (12675), eine weitere rote Re 460 mit neuer Betriebsnummer (12676) und die „HCB“-Lok (12674).

Werkseitig vergriffen sind im übrigen die „Tilsiter“ (12692) und die „Touring Club Schweiz“ (12697). Info und Bezug: Fachhandel. **gk**

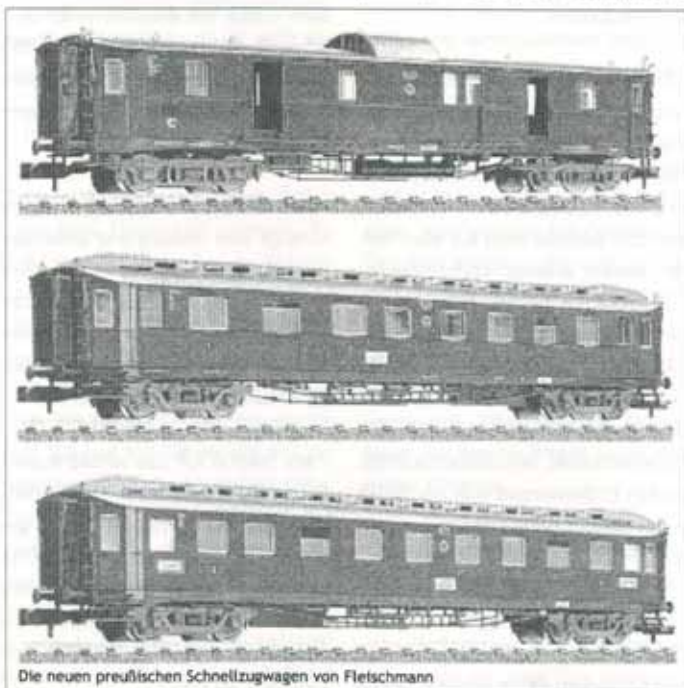
delle einer großen Beliebtheit, deshalb sollte man schnell zugreifen. Info und Bezug: Fachhandel. **mb**

#### Rocos Sommerkation auch in Deutschland

Im letzten N-Bahn Ticker haben wir über die Sommeraktion von Roco Österreich berichtet. Kurz nach Redaktionsschluß erreichte uns die Mitteilung, daß diese Modelle auch im deutschen Fachhandel erhältlich sein werden - zu Preisen zwischen 13,- DM und 16,- DM. Nach unseren Informationen erfreuen sich diese Aktionsmo-

#### Baureihe 145 der DB Cargo kommt schon nächstes Jahr

Als letzte der drei neuen Lokomotiven für die DB AG und DB Cargo hatte die Baureihe 145 vor wenigen Wochen im Maßstab 1:1 ihr Roll-Out. Das Modell in 160 wird nicht lange auf sich warten lassen und schon im nächsten Jahr von einem Großserienhersteller zur Messe vorgestellt. Aber wer es ist, wollen wir erst in Ausgabe 2/98 des N-Bahn Ticker verraten. **gk**

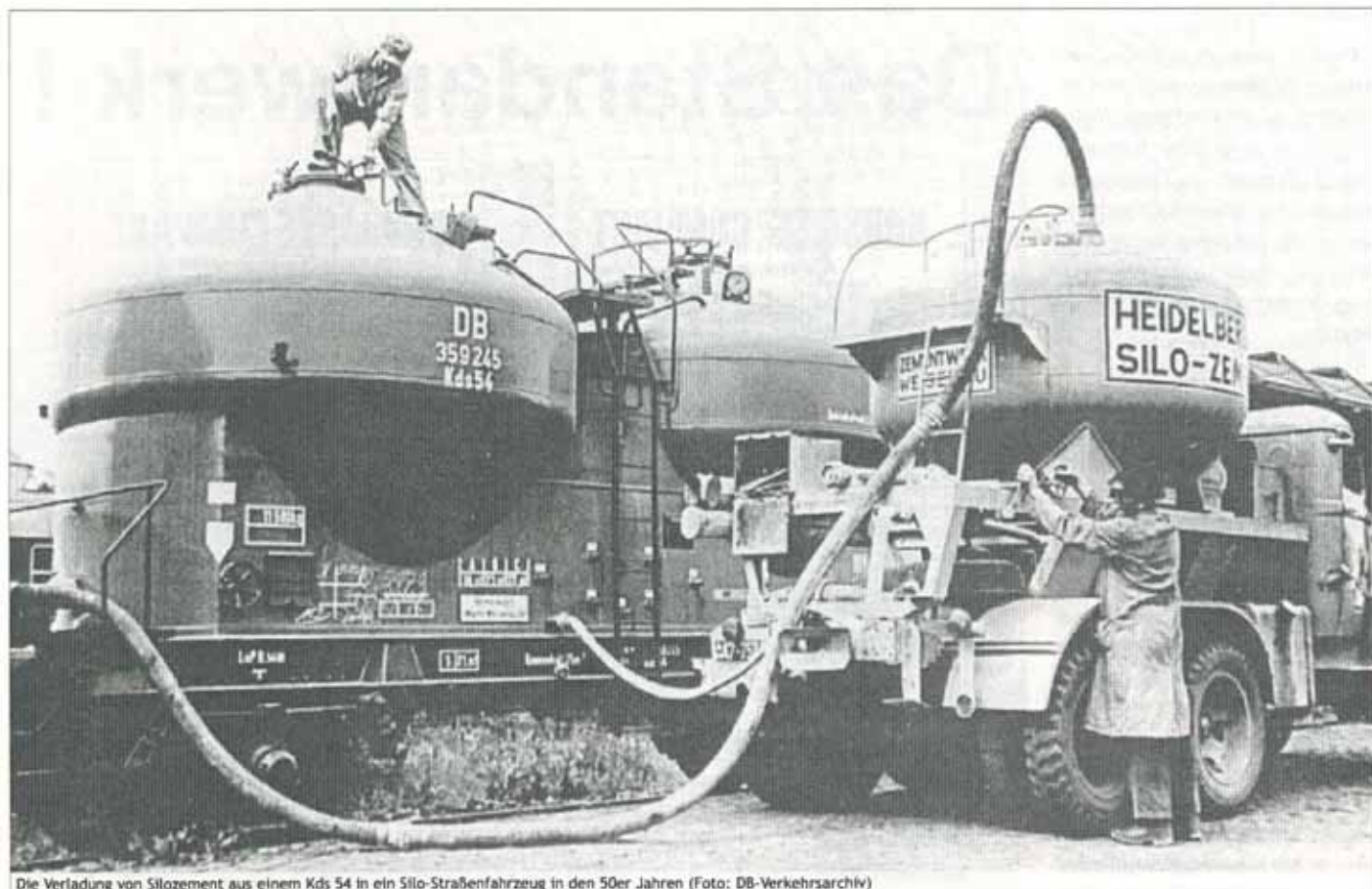


Die neuen preußischen Schnellzugwagen von Fleischmann

## Aus der Redaktion

Der für diese Ausgabe geplante Artikel über den Minitrix VT 98 wird auf eine der folgenden Ausgaben verschoben, da uns einige angeforderte Unterlagen zum Redaktionsschluß noch nicht vorlagen. Wir bitten um Verständnis.

Vom 25. August bis zum 15. September sind wir im Urlaub und weder telefonisch, noch per Fax zu erreichen. In Ausnahmefällen wenden Sie sich bitte wie gewohnt vertrauensvoll an Manfred Hammerschmid unter Tel/Fax: 08801 - 1744.



Die Verladung von Silozement aus einem Kds 54 in ein Silo-Straßenfahrzeug in den 50er Jahren (Foto: DB-Verkehrsarchiv)

Ein Blick in die Historie...

## Arnolds neue Silowagen

► Eher etwas unbemerkt von der Modellbahnwelt hat Arnold die zweiachsigen Silowagen aus dem Programm umgekrempelt und ihnen zum Beispiel einen komplett neuen Unterbau spendiert. Doch nicht nur aus diesem Grund sind diese Wagen für Güterwagenfreunde von Interesse.

Das Vorbild: Staubförmige Güter wurden in der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg fast ausschließlich in Säcken aus Papier und Stoff abgepackt und mit normalen Güterwagen transportiert. War die Ware in loser Schüttung vorhanden, wurden zur Beförderung meist speziell konstruierte Spezialwagen eingesetzt (siehe auch Seite 14). Doch das Umladen auf andere

Transportmittel war sehr aufwendig und aufgrund der eingesetzten Menschen auch sehr teuer. Das später entwickelte Entladeverfahren mittels Schwerkraft konnte in der Form nicht befriedigen, da das Schüttgut (meist Kalk, Zement, Quarzmehl oder Braunkohlenstaub) an den Seitenwänden der Wagen hängen blieb. Als im Zweiten Weltkrieg Papier- und Stoffsäcke

aufgrund der Rohstoffverknappung zur Mangelware wurden, suchte man intensiv nach neuen Möglichkeiten des Transportes.

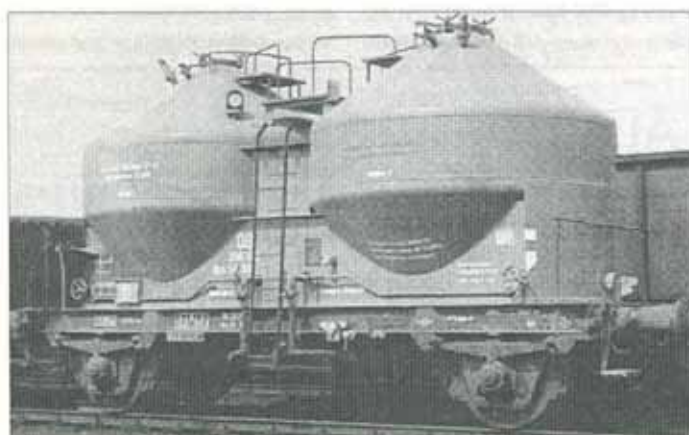
Entscheidenden Anstoß zur forcierten Entwicklung der Spezialwagen gab die Zementindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Wiederaufbau in großem Stil einsetzte. 1949 wurden zum Beispiel rund 8,5 Mio. Tonnen Zement erzeugt. Kraftfahrzeuge mit Behältern fuhren direkt zu den Baustellen und luden ihre Fracht in Silobehälter um. Der Zement konnte nun entnommen und verarbeitet werden. Es fehlte nun ein geeignetes Transportmittel, um die doch zum Teil großen Entfernungen vom Hersteller zu den Umschlagplätzen sicherzustellen.

Die Bundesbahn trieb die Entwicklung der Staubbehälterwagen voran und entwickelte eine weitere Metho-

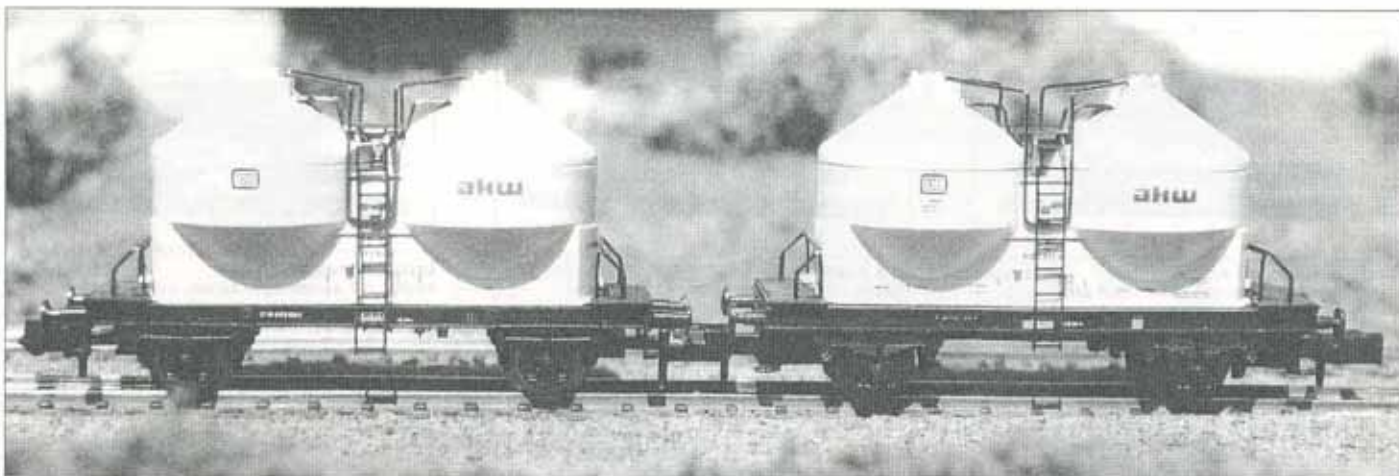
de zur restlosen Entleerung mittels Druckluft. Das Ladegut wird durch Einblasen von Luft derart aufgelockert, daß es wie eine Flüssigkeit über angeschlossene Leitungen transportiert werden kann. Ein Zwischenboden in den Behältern war porös und ließ die Luft durch (Auflockerungsboden). Durch ein großes Förderrohr gelangte das Ladegut nach draußen. Erste Erfahrungen machte man nach dem Kriege mit ehemals amerikanischen Kesselwagen, von denen 165 Stück zu Staubbehälterwagen der Bauart KKd 49 (später: Uac<sup>100</sup>) umgebaut wurden.

Die Entladeeinrichtungen waren anfangs sehr anfällig und bedurften der ständigen Pflege. So war es an der Tagesordnung, daß Düsen verstopften oder die Wagen nicht restlos entleert wurden. Doch all diese Probleme bekam man mit der Zeit in den Griff.

Als Vorbild für das Arnold-Modell wurde der zweiachsige Staubbehälterwagen Kds 54 (später: Ucs<sup>100</sup>) genommen. Ab 1953 wurden zunächst zehn Kd-Wagen mit Trichterabsaugung und ein Kds-Wagen mit Auflockerungsböden als Vorabserie bestellt. *Fortsetzung auf Seite 7*



Ein Kds 54 der Epoche III im Bahnhof Dutsburg-Ruhrort in den 60er Jahren



Alt und Neu - rechts das bisherige Modell und links der neue Wagen mit dem feindetaillierten Untergestell und den neuen Bühnen und Aufstiegen (Foto: Manfred Baaske)



Die Konstruktionszeichnung des Untergestells zeigt, daß es sich beim Modell um eine Neukonstruktion handelt

**Arnolds neue Silowagen...**

verschiedene Versuche und Erfahrungen beim Einsatz führten schließlich zu der Entscheidung, zukünftig nur Wagen mit Auflockerungsböden einzusetzen. So wurden ab 1955 die Wagen der Bauart Kds anfangs mit zwei unterschiedlichen Fassungsvermögen, nämlich einmal mit 25m<sup>3</sup> und einmal mit 27m<sup>3</sup> und beide mit Doppelschaken-Laufwerk beschafft. Ab 1956 wurden nur noch Wagen mit 27m<sup>3</sup> Fassungsvermögen und Einfachschaken-Laufwerk geliefert - so ist auch das Arnold-Modell ausgeführt.

Geeignet waren die Wagen für den Transport von Feinschüttgut, wie zum Beispiel Zement, Quarzmehl, Kalkstaub, Gips, Zucker oder Sojamehl. Bis 1965 stieg der Bestand auf 1.243 Stück und ging bis November 1993 auf 864 Stück zurück. In der Epoche III wurden die Wagen den Nummerngruppen 356 100 bis 356 999, 357 800 bis 357 899, 359 200 bis 359 360, 359 461 bis 359 560 und 359 708 bis 359 999 zugeordnet. Vorsicht ist jedoch geboten, da auch Nummerngruppen des späteren Kds 56 durch Wagen Kds 54 belegt wurden. Nach 1968 wurde der Kds 54 zum Ucs<sup>508</sup> und bekam die Betriebsnummern 9105000 bis 9106229, wobei die Betriebsnummern 9105731

bis 9105779 von Wagen mit 25m<sup>3</sup> Fassungsvermögen belegt wurden.

**Das Modell:** Die Silowagen sind bei Arnold schon länger im Programm, stellen also keine echte Neuheit dar. Doch im Zuge der Rundumerneuerung hat man sich in Mühlhausen auch mit diesem Wagentypen befaßt. Während die Silobehälter geblieben sind, hat man das Untergestell komplett neu konstruiert. Auch die Bühnen an den Stirnseiten des Modells und die Aufstiege mit Arbeitsbühnen zwischen den Silobehältern wurden wesentlich verfeinert.

Dem Untergestell ist völlig neu und verfügt über die gleiche Kulissenführung, wie sie schon die Güterwagen Linz oder Bremen aufweisen (wir berichteten...). Auf dieses Untergestell kommen die neuen Bühnen mit ihren feindetaillierten Geländern. Aus geätztem Ms-Blech bestehen die Aufstiege mit den Arbeitsbühnen. Alles in allem machen die Wagen einen optimalen Eindruck.

**Der Einsatz:** Mit dem „neuen“ Silowagen können die Mühlhausener zukünftig die Zeit von 1955 bis heute - also die Epochen III, IV und V mit einer Menge an Varianten abdecken.

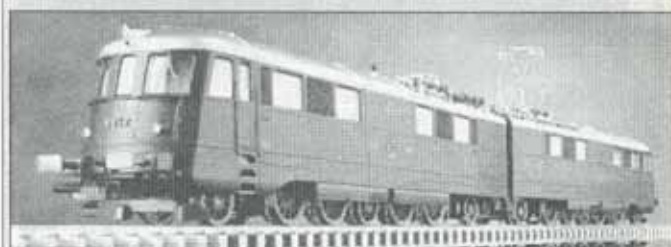
Neben Einzelfahrzeugen verschiedener Firmen und Privatgesellschaften bieten sich derzeit vor allem Garnituren der Epoche III an. Denkbar wären auch Modelle zusammen mit einer Kleinlokomotive oder einer Werkslokomotive in einer entsprechend aufgemachten Garnitur.

Für die Modellbahner mit Güteranschluß bietet sich die Möglichkeit, einen Silowagen per Lok an ein Stumpfgleis zu rangieren, dort den Wagen auf ein Culemeyer-Anhänger zu verladen und anschließend zu einer Großbaustelle zu fahren. Auch läßt sich der Silowagen so über die

Straße zu Unternehmen bringen, die nicht über einen Gleisanschluß verfügen. Eine weitere „Spielmöglichkeit“ wäre die Umladung von Zement o.ä. an einem Ladegleis von einem Silowagen auf ein Silo-Kraftfahrzeug.

Wer den umgekehrten Fall mag, kann auch eine kleine Zementfabrik mit Gleisanschluß bauen. Dort werden die Silowagen stilecht beladen, mittels Rangierlok (oder Werkslok...) in den Güterbahnhof gebracht und dort entweder in einen Güterzug eingestellt oder als Silozug auf die Reise geschickt. Sie sehen: es kann sich durchaus was auf den Gleisen tun.

## modellbahnschmankerln

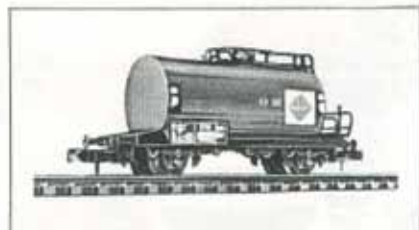


### Noch lieferbar ...

Fulgurex Ae 8/14 „Ländi-Lok“ in hellgrün ..... 1.690,- DM  
(die dunkelgrüne Version ist ausverkauft)

**modellbahnschmankerln Hammerschmid**

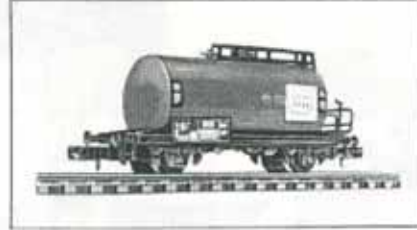
Pfarrer-Bchr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801 / 1744



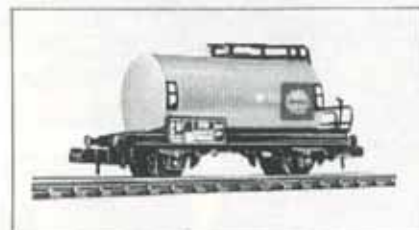
0431 Kesselwagen Aral DM 5,75  
Modell mit stirnseitiger Leiter, LüP 55 mm.



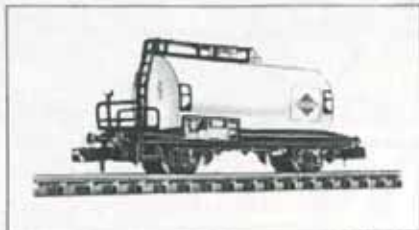
0432 Kesselwagen BP DM 5,75  
Modell mit stirnseitiger Leiter, LüP 55 mm.



0433 Kesselwagen E550 DM 5,75  
Modell mit stirnseitiger Leiter, LüP 55 mm.



0435 Kesselwagen Shell DM 5,75  
Modell mit stirnseitiger Leiter, LüP 55 mm.



0434 Kesselwagen Gasolin DM 5,75  
Modell mit stirnseitiger Leiter, LüP 55 mm.

Die fünf neuen Kesselwagen mit Kunststoff-Fahrgestell und neugestaltetem Kessel aus dem Arnold-Hauptkatalog von 1969/70

Ein Blick in die Historie...

## Geschichte der Arnold Kesselwagen

Im zweiten Teil unserer Kesselwagen-Historie beschäftigen wir uns ausführlich mit den zweiachsigen Kesselwagen, die ab 1968 im Programm waren. Dieses Modell war bei den Modellbahnern so beliebt, daß es noch heute unverändert im Sortiment ist.

Die zweiachsigen Kesselwagen aus der ersten Serie erfreuten sich bei den N-Bahnern einer großen Beliebtheit. Doch Minitrix brachte als erster ernsthafter Konkurrent schon 1965 besser detaillierte Kesselwagen auf den

Markt. So entschloß sich Arnold bereits 1966 zur Konstruktion eines neuen Kesselwagens und stellte Ende 1967 das erste Handmuster vor. Zur Spielwarenmesse 1968 schließlich präsentierten die Nürnberger dann

eine ganze Kollektion der neuen zweiachsigen Kesselwagen.

Deutlich war erkennbar, welche Fortschritte man in den letzten Jahren in der Konstruktion und im Formenbau gemacht hatte. Auch standen den Machern nun Werkstoffe zur Verfügung, die eine bessere Detaillierung ermöglichten. Und schließlich stieg der Anspruch der Modellbahner - wann wollte einfach mehr Qualität fürs Geld.

Der komplette Rahmen der zweiten Serie bestand komplett aus Kunststoff und hatte eine vollständig detaillierte Unterseite mit durchbrochenem Gestell. Nachgebildet war die Bremsanlage mit Luftkessel und erstmals auch feine Bremsbacken an den Achslagern. Diese lagen allerdings aus betriebstechnischen Gründen damals nicht an den Rädern an. Der Kessel mit einem großen Einfüllstutzen war ebenfalls aus Kunststoff, genau wie die feine Arbeitsbühne auf dem Kessel mit Aufstieg von der Frontseite, wo sich auch einer Bremserbühne mit Geländer und Bremskurbel befand. An beiden Seiten des Kessels war je eine quadratische Metalltafel angebracht, auf der in den ersten Jahren die Fir-

mensignets aufgedruckt waren - später wurden sie aufgeklebt und noch viel später entfiel die Metalltafel einfach.

Bemerkenswert war zu jener Zeit die feine Detaillierung der Arbeitsbühne und der Bremserbühne mit fein nachgebildetem Riffelblech (aus Kunststoff). Der Kessel selbst wurde mit zwei Kunststoffnasen am Untergestell mittig eingeklipst.

Wie schon bei der ersten Serie entschloß sich Arnold, direkt mehrere Beschriftungsvarianten auf den Markt zu bringen. Begonnen wurde mit einem roten Modell der Firma Esso, mit einem blauen der Firma Aral, mit einem grünen von BP, mit einem weißen der Firma Gasolin und mit einem gelben der Firma Shell. Parallel wurde, wie schon im letzten N-Bahn Ticker erwähnt, noch die zweiachsigen Kesselwagen der ersten Serie ausgeliefert.

Die Beschriftung der zweiten Serie war wieder bewußt einfach gehalten. Das Gattungsschild an den seitlichen Tafeln war wieder als Aufkleber gestaltet, der über die Jahre immer mit der gleichen Betriebsnummer - nämlich DB 505110 P - versehen war. Auf den Metalltafeln prangten die Firmensignets und alle Wagen erhielten neben den groß dimensionierten Brems-ecken auch das RIV-Zeichen - Ausnahme: eine Serie der Gasolin- und Shell-Wagen hatte dieses RIV-Zeichen nicht.

Fortsetzung auf Seite 9



Das erste Gattungsschild der zweiachsigen Kesselwagen bestand aus einem Aufkleber und wurde direkt auf die seitliche Kunststofftafel aufgeklebt.



Die weiteren Gattungsschilder wurden direkt mittels Tampondruck aufgedruckt - zu beachten sind die unterschiedlichen Ausführungen der Aufschriften.



Geschichte der Arnold-Kesselwagen...

Kleine, aber feine Unterschiede für den Sammler bot die Unterseite der Wagen. Bis 1980 verwendete man die erhabene Prägung „ARNOLD rapido“ und anschließend nur noch „ARNOLD“ - das „MADE IN WESTERN GERMANY“ war allen Wagen bis heute gemein.

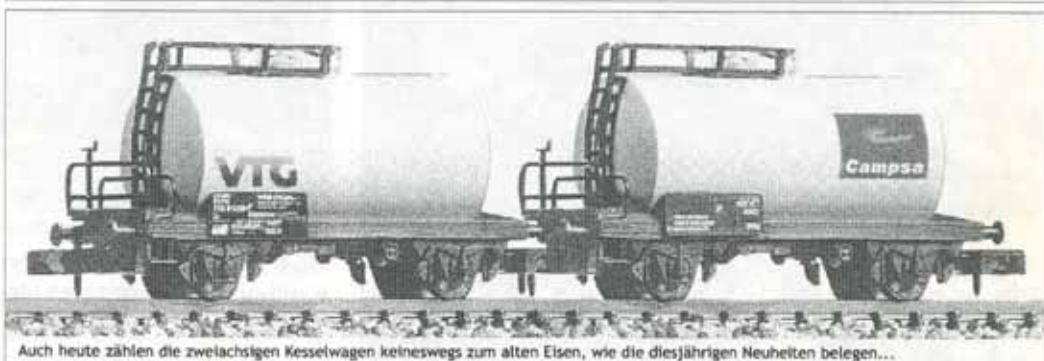
Die zweite Serie wurde schon 1972 durch einen schwarzen Europa-Kesselwagen ergänzt, dem Gattungsschilder verschiedener europäischer Bahnverwaltungen beilagen. Zusätzlich konnte der Modellbahner noch die Mineralölfirmen seiner Wahl nehmen, denn die beigelegten Haftetiketten bestanden aus verschiedenen Firmensignets von europäischen Firmen mit den dazugehörigen Gattungsschildern.

Der Sortimentsbereinigung fielen dann im Jahre 1973 die Modelle der Firmen BP und Gasolin zum Opfer; das Esso-Modell wurde lediglich umgetauscht. Aus einem roten Kessel wurde ein weißer Kessel mit einem großen roten Längsstreifen an den Seiten. 1986 wurde das blaue Aral-Modell modernisiert und mit einem weißen Kessel und aufgedrucktem blauen Firmensignet versehen. Beim Shell-Wagen verschwand 1986 das Signet auf der Metalltafel und wurde durch ein rotes aufgedrucktes Firmensignet ersetzt.

Detailländerungen wurden von Arnold auch im Bereich der seitlich angebrachten Gattungsschilder durchgeführt. Die ersten Modelle wurden mit einem schwarzen Schild ausgeliefert, welches auf die seitliche Kunststofftafel aufgeklebt wurde. Mitte der 80er Jahre hat man das Gattungsschild direkt auf die Tafel aufgedruckt, was den Produktionsprozeß erheblich vereinfachte. Ein Detail am Rande: der Europa-Kesselwagen verfügt über ein leicht geändertes Gattungsschild.



Der Aral-Kesselwagen mit aufgeklebtem Gattungsschild im mehr als voller Lebensgröße...



Auch heute zählen die zweiachsigen Kesselwagen keineswegs zum alten Eisen, wie die diesjährigen Neuheiten belegen...

1985 brachte Arnold die ersten Sondergarnituren auf den Markt, gerade passend zum 25-jährigen Jubiläum der Spur N. Unter anderem gab es einen Industriezug mit einer V 65 und fünf verschieden bedruckten Mobil-Kesselwagen. Bei diesen Kesselwagen wurde erstmals Wert auf eine komplette Rahmenbeschriftung gelegt.

Im gleichen Jahr gab die Spielzeugkiste Häfner in Frankfurt das erste Sondermodell in Auftrag - einen Kesselwagen der Firma Asbach in beige. Viele weitere Sondermodelle für inländische Firmen und ausländische Distributoren sollten in den nächsten Jahren folgen. Die eingangs erwähnte Firma Häfner zählte bei den Kesselwagen zu den größten Auftraggebern und belegt mehr als die Hälfte der 4350-... Artikelnummern.

Relativ selten und teuer sind meist die Sondermodelle, die in kleinen Stückzahlen für das Ausland gefertigt wurden, wie zum Beispiel die STATOIL-Kesselwagen für Schweden und Dänemark, der NYNÄS-Petroleum von 1984 für Schweden (siehe untenstehende Abbildung) oder die niederländischen und französischen Modelle. Die einzige Dreiergarnitur wurde 1989 für die Niederlande gefertigt (4350-000).

Ein Ende des zweiachsigen Kesselwagens ist bei Arnold nicht abzusehen, dies belegen alleine schon die zwei Neuheiten von 1997. Diskutiert wird in Mühlhausen derzeit die Möglichkeit, das Fahrgestell mit der neuen Arnold-Kulissenmechanik auszustatten und im Zuge dieser Modernisierungsmaßnahme auch einige Detailländerungen am Kessel und am Fahrgestell durchzuführen.



Sondermodell „STATOIL“ für Schweden 1988 (4350-21)



Sondermodell „Klöckner Heizöl“ für Häfner, Frankfurt 1990 (4350-26)



Sondermodell „NYNÄS“ für Schweden 1984 (4351)



Modellbahnclubs und Vereine

## Schwarzwald-Moduler

► Der N-Bahn Club Ortenau e.V. aus dem Schwarzwald hat sich dem Nachbau der weltberühmten Schwarzwaldbahn in Modulform verschrieben. Wir stellen den Club und die Module vor.

Nach den N-Bahn Freunden München, die wir bereits in einer früheren Ausgabe vorgestellt haben (und bald noch einmal ausführlicher vorstellen wollen...), zeigen wir Ihnen heute die regen Aktivitäten des NBCO - des N-Bahn Club Ortenau e.V. aus Lahr.

Dieser Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, die landschaftlich sehr reizvolle Strecke der Schwarzwaldbahn von Offenburg bis Singen in Modulform zu bauen. Besonders interessant ist dabei die Tatsache, daß die Bahn in diesem Abschnitt elektrifiziert ist - und diese Elektrifizierung wird im Kleinen natürlich nachgebildet.

Doch bevor wir uns dem Vorbild und den Modulen zuwenden, kurz ein Wort zum NBCO. Im Juni 1994 gründeten zwölf rührige Modellbahner in Steinach i.K. den N-Bahn Club Ortenau als eingetragenen Verein. Anlaß für diese Gründung war die Bündelung von Modellbahnaktivitäten in der Spurweite N in der Region und das Bestreben, die N-Spur bekannter zu machen. Dies erfordert Mobilität, denn die Besucher sollen nicht zu den Vereinsheimen kommen, sondern die Modellbahner wollen ihr Schaffen überall und jederzeit den Besuchern präsentieren können. Dies war und ist nur mit Modulen möglich und als Vorbildthema stand natürlich die Schwarzwaldbahn

Pate. Der NBCO ist das ganze Jahr über aktiv und präsentiert im Oktober erstmals den vollautomatischen Modulbetrieb der Öffentlichkeit (siehe Schluß).

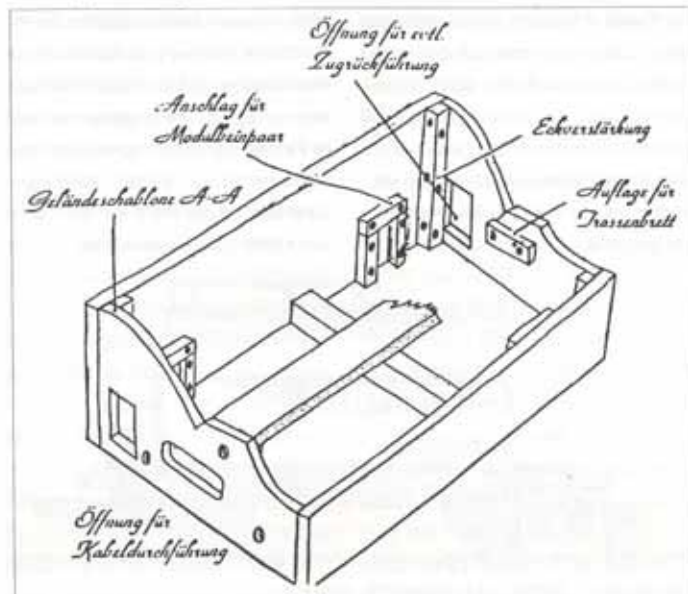
Gestaltet wird die Schwarzwaldbahn im heutigen Zustand, also nach der Elektrifizierung. Für die Moduler ist somit ein naturgetreuer Nachbau einfacher, weil man die Bahn, die Anlagen und das landschaftliche Umfeld direkt vor Ort studieren kann. Und der Betrachter lernt so nicht nur die Bahn, sondern auch ein Stück Deutschland in der jetzigen Form näher kennen.

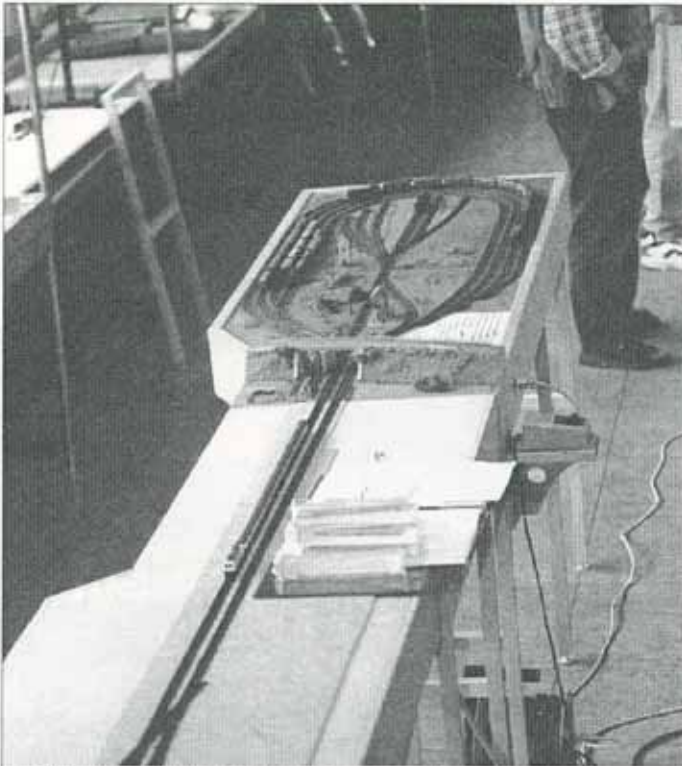
Die Einsatzmöglichkeit von Triebfahrzeugen und Wagen wird durch die

Themen- und Zeitwahl keinesfalls eingeschränkt. Das Ausbesserungswerk Offenburg hat bis vor wenigen Jahren Dampflokotiven der verschiedensten Baureihen aufgearbeitet und die Lastprobefahrten fanden - natürlich - auf der Schwarzwaldbahn statt. Auch Sonderfahrten von historischen Zügen, wie zum Beispiel die des Orient-Express oder des Rheingold und Fahrten des ICE fanden und finden statt - also alles dankbare Vorbildthemen der Schwarzwaldbahn.

Die Schwarzwaldbahn geht entsprechend ihrer Baugeschichte von Offenburg nach Singen am Hohentwiel und hat insgesamt eine Streckenlänge von 149 km. Fahrplanmäßig hat sich aber

Fortsetzung auf Seite 11





Wendeschleife mit „Schattenbahnhof“ und Übergang zu einem Rohbaumodul

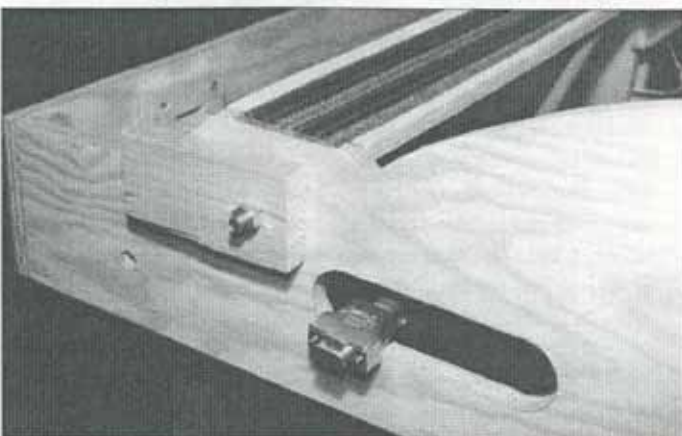
Schwarzwald-Moduler...

als Schwarzwaldbahn die Strecke von Offenburg nach Konstanz am Bodensee eingebürgert, wodurch sich eine Streckenlänge von 179 km ergibt.

Von Offenburg (159 m N.N.) wendet sich die Strecke zunächst Biberach zu und gelangt dann zum Bahnhof hausach, wo sich die Strecke nach Freudenstadt verzweigt. Nun geht es südlich in das Tal der Gutach, wo die Strecke zunächst über das Reichenbachviadukt bei Hornberg führt und dann über Tunnel und zwei Kehrtunnel zum höchstgelegenen Bahnhof Sommerau (832 m N.N.) führt. Zwischen Gutach und Sommerau befindet sich mit 20% die größte Steigung auf der Strecke und der kleinste Kurvenradius beträgt 300 m. Dort beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit

70 km/h - auf den anderen Streckenabschnitten dürfen bis zu 120 km/h gefahren werden. Der längste Tunnel auf der Strecke ist der Sommerautunnel mit 1.697 m, gefolgt vom Gremelsbachtunnel mit 912 m und dem Hattinger Tunnel mit 900 m. Insgesamt liegen im Streckenabschnitt Hornberg-Sommerau 45% der Gleise in Tunnels.

Von Sommerau geht es wieder bergab über St. Georgen, Villingen und Immendingen nach Singen und weiter bis Konstanz, wo man nicht nur Anschluß an die SBB hat, sondern auch mit dem Schiff auf dem Bodensee weiterfahren kann. Schnellen Anschluß hat man über Hattingen nach Stuttgart und über Radolfzell nach Lindau und München. Der Ausgangspunkt der Strecke, Offenburg, ist über



Links der schematische Aufbau eines Moduls - oben ein Kopfstück mit Verbindungsstecker

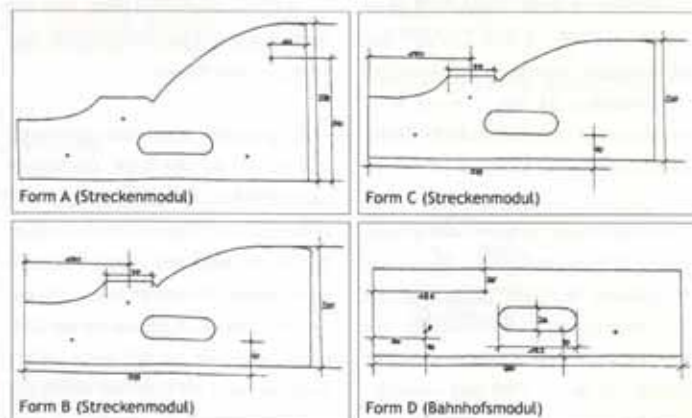


Eckmodule und Übersicht über einen Teil der anderen, angebauten Streckenmodule

die große Bahnlinie entlang des Rheins (Basel-Karlsruhe) mit den nationalen und internationalen Zügen erreichbar.

Die Moduler des NBCO haben eine eigene Modulnorm entwickelt und lehnt sich an das Thema „Schwarzwaldbahn“ an. Insgesamt gibt es vier verschiedene Endprofile, die als Form A bis Form D bezeichnet werden. Für den Betrieb mit anderen Normen, z.B.

sen) und Form D (Bahnhofsmodul). Endmodule mit Schattenbahnhof und Triebwagengleise haben das Endprofil D, Streckenmodule entweder das Endprofil A, B oder C, Bahnstrecke immer Endprofil D und Eckmodule (90°) und Ablenkmole (45°) das Endprofil A, B, oder C. Ausgeschlossen wird der Anschluß zum Beispiel eines Bahnstrecke mit Endprofil D direkt an ein Streckenmodul mit



MAK Kaarst oder N-Bahn Freunde München gibt es kompatible Übergangsmodule, so daß ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann.

Für die Gestaltung der Gesamtanlage werden folgende Formen (Endprofile) eingesetzt: Form A = Streckenmodul (Schwarzwaldmodul), Form B = Streckenmodul (wie A jedoch flacher...), Form C = Streckenmodul (wie A jedoch mit Senke hinter den Gleis-

Endprofil A - hier muß das Streckenmodul zunächst Endprofil D haben und weiter dann am anderen Ende Endprofil A.

Streckenmodule haben die Maße 100 cm Länge und 50,4 cm Tiefe. Abweichend von diesen Maßen können bei Bedarf auch längere oder kürzere Streckenmodule angefertigt werden - zum Beispiel als Funktionsmodule

Fortsetzung auf Seite 12

Schwarzwald-Moduler...

(Sägewerk, Steinbruch o.ä.). Auch die Tiefe ist bei Bedarf variabel. Grundbedingung ist jedoch in jedem Fall die Kompatibilität der Endprofile (Form A, B oder C).

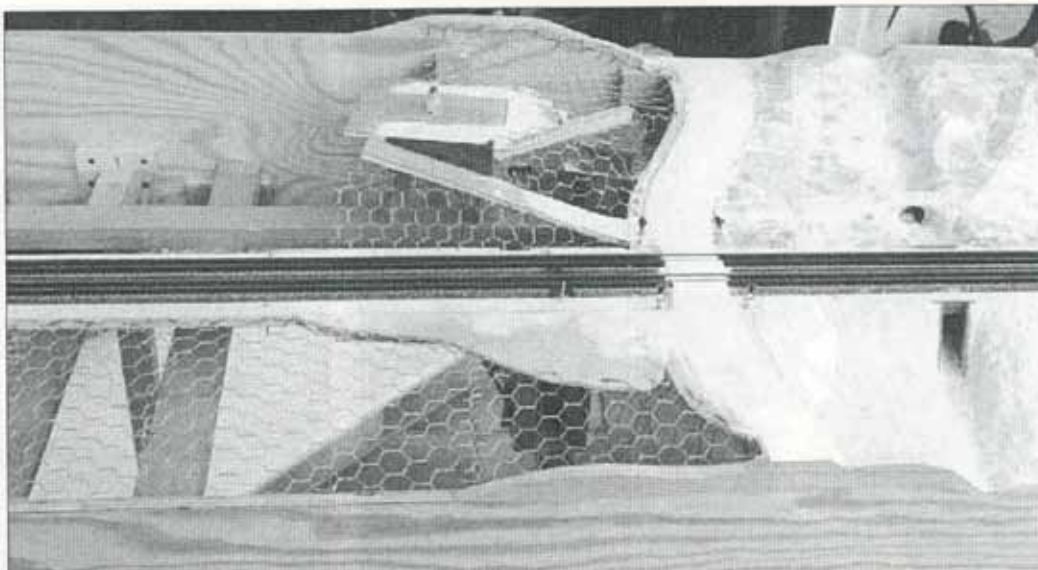
Als Sondermodule sind die Ablenkmodule mit 45° zu betrachten. Sie haben den Zweck, die Gesamtanlage den jeweils herrschenden räumlichen Verhältnissen besser anzupassen.

Die Endprofile werden aus Gründen der Genauigkeit und des einheitlichen Erscheinungsbildes von einem Vereinsmitglied angefertigt und den Modulbauern zur Verfügung gestellt - Sonderanfertigungen sind kein Problem. Die Befestigung der Modulstützen erfolgt innerhalb des Moduls (siehe Seite 10), so daß außen an den Modulkästen keine sichtbaren Teile hervorstehen.

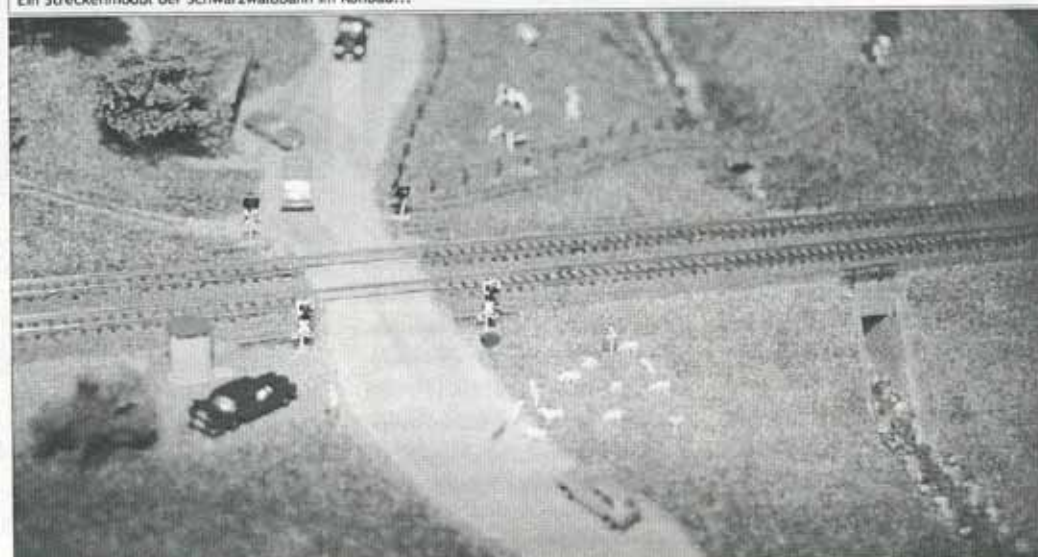
Neben dem Modulkasten ist die Gleistrasse das wichtigste Element. Mittels einer Gleislehre ist der Gleisübergang an den Endprofilen genau zu fixieren. Der Abstand von der Vorderkante des Modulkastens bis zur Mitte der Gleistrasse beträgt 190 mm, die Höhe von der Unterkante Endprofil bis zur Schienenoberkante 143 mm. Die Gleisenden sind bündig mit den Endprofilen und genau einzuhalten. Die Schienen selbst liegen auf einer Korktrasse von 3 mm Stärke. Der Gleisabstand beträgt von Gleismitte zu Gleismitte 28 mm. Um die Maße einhalten zu können, erhält jeder Modulbauer zwei Gleislehren.

Als Gleismaterial ist auf der gesamten sichtbaren Anlage nur Peco Code 55 zulässig. Vor dem Gleisbau ist das Schienenprofil einschließlich der Kleisen mit der Gleisfarbe Testors Model Master Nr. 1785 Rost einzufärben. Für den Bau der Endmodule kann nach dem Übergang an den Endprofilen beliebiges Gleismaterial verwendet werden - es wird jedoch die Verwendung von Roco-Material empfohlen. Alle Gleise werden mit Peco-Nägeln befestigt, dazu sind die Peco-Gleise mit 0,6 mm aufzubohren.

Bei den Weichen werden ebenfalls Peco-Weichen verwendet. Im sichtbaren Teil der Module darf der Weichenwinkel nicht unter 15° liegen. Ange-



Ein Streckenmodul der Schwarzwaldbahn im Rohbau...



... und fertig ausgestaltet (Fotos: Hans-Jürgen Herbertz (3), Gregor Hölstein (2))

trieben werden die Weichen mit motorischen Antrieben.

Das gesamte Oberleitungsmaterial stammt von Sommerfeldt. Die Masten werden neben der Korkbettung unmittelbar auf dem Trassenbrett befestigt. Der letzte Mast vor einem Endprofil steht genau 100 mm ab Mastmitte gerechnet von der Außenkante des Endprofils entfernt, so daß beim Aufbau zwischen den Modulen ein Fahrdrabt von 200 mm Länge eingehängt werden kann. Da die Loks mit angelegten Pantografen fahren sollen, ist beim Aufbau der Oberleitung sehr sorgfältig zu arbeiten (Löttröpfchen o.ä.). Bei der Einrichtung von Abspannstellen sollten sich die Modulbauer absprechen, um eine Häufung dieser Betriebsstellen zu vermeiden.

Die Gestaltung des Unterbaus wird jedem Modulbauer selbst überlassen, wie er die Trägerschicht bildet. Allen

Baumethoden muß aber zu eigen sein, daß sie mit der Oberkante des Endprofils abschließen - oder besser noch 1 mm darunter. Nur so ist die gleiche Höhe an den Übergängen der Module gewährleistet. Beim Geländebau werden bestimmte Materialien vorgegeben, um das Gesamtbild nicht zu beeinträchtigen - an den Übergängen

z.B. Immer die gleichen Grassorten für den fließenden Übergang. Als Jahreszeit hat man den Sommer vorgezogen.

Wer nun Interesse am Modulbau hat oder sogar im Schwarzwald zu Hause ist, sollte sich mit dem NBCO in Verbindung setzen (siehe unten).

## Weitere Informationen und eine Ausstellung

Wer Näheres zu den Schwarzwald-Modulern wissen möchte, sollte sich mit dem NBCO in Verbindung setzen. Dort gibt es auch das ausführliche Handbuch für das vorgestellte Modulsystem (Schutzgebühr: 5 DM). Ansprechpartner ist Werner Friedemann, Kaiserstraße 99 in 77933 Lahr.

Vom 3. bis 5. Oktober stellt der NBCO erstmals seinen vollautomatischen Betrieb der Öffentlichkeit

vor. Diese Ausstellung findet im Aktienhof in 77933 Lahr täglich von 10 bis 18 Uhr statt. Dabei sind auch weitere Anlagen zu besichtigen. Der Eintritt beträgt für Erwachsene 4 DM, für Kinder (ab Schüler) 2 DM und für ganze Familien 10 DM. Am 4. Oktober findet eine kleine Börse statt.

Also: wer in der Nähe ist, sollte unbedingt in Lahr vorbeischaun. Und wer im schönen Schwarzwald wohnt, sollte unbedingt mal beim NBCO vorbeischaun...



Nachschieben einstellen für Schiebelokomotiven vor dem Tunnel

Signale, die weniger bekannt sind

## Schiebung, Schiebung...

Die Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts) zählen bei Modellbahnern zu den weniger bekannten Signaltypen. Das wollen wir mit unserem heutigen Beitrag ändern.

In früheren Zeiten wurden die Züge auf steilen Strecken häufig von Lokomotiven am Zugende nachgeschoben. Zu diesem Zwecke wurde die Schiebelokomotive im Bahnhof angekuppelt und blieb bis zum nächsten Bahnhof am Zug. Doch es gab auch Strecken, wo der Zug nur bis zu einer bestimmten Stelle, zum Beispiel dem Scheitelpunkt einer Steigung, nachgeschoben werden mußte. Dort kuppelte die Schiebelok ab und kehrte wieder zum Ausgangsbahnhof zurück. Da die Schiebelok meist auf dem linken Gleis zurückkehrte und in der Regel kein Einfahrsignal vorhanden war, wurden eigene Schiebeloksignale eingeführt.

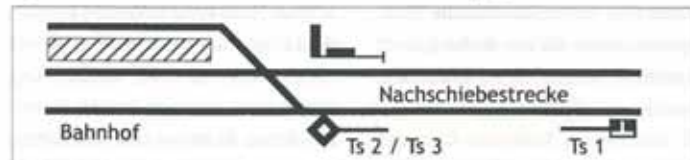
Das Signal Ts 1 (Nachschieben einstellen) zeigt dem Triebfahrzeugführer einer Schiebelokomotive an, bis zu welchem Punkt er nachschieben

### Unsere Serie „Signale beim Vorbild“

Mit den Signalen für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten schließen wir vorerst die Serie „Signale beim Vorbild“ ab.

Vom kommenden N-Bahn Ticker an werden wir uns in einer mehrteiligen Serie mit verschiedenen Ladegütern und dem Transport auf der Schiene befassen. Den Anfang machen die schwergewichtigen Militärfahrzeuge.

muß. Am Signal hat er seine Lokomotive vom Zug zu trennen. Liegt der Punkt in einem Bahnhof, kann auf das Signal verzichtet werden.



### V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

(22) Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke aus zurückkehren, und für Sperrfahrten, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren.

#### Signal Ts 1

##### Nachschieben einstellen



Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe.

#### Signal Ts 2

##### Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten



Quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand.

#### Signal Ts 3

##### Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten



Auf Signal Ts 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.

Das Signal Ts 2 (Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten) steht vor einem Bahnhof auf der linken Seite des Gleises in gleicher Höhe des Einfahrsignals. Hier hat der Triebfahrzeugführer einer zurückkehrenden Schiebelokomotive zu warten, bis das Signal Ts 3 / Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten erscheint. Heute ist das Signal weitestgehend verschwunden und durch ein Lichtsignal ersetzt.

Für den Modellbahner ergeben sich bei diesen Signalen ausgezeichnete Einsatzmöglichkeiten. So kann das Signal Ts 1 am Ende einer Steigungsstrecke stehen, an der eine Schiebelok abkuppelt (Entkuppungsgleis einbauen...) und das Signal Ts 2 / Ts 3 dann auf gleicher Höhe des Einfahrsignals in den Bahnhof. Leider ist der Nachbau eines Ts 2 / Ts 3 Signals im Maßstab 1:160 etwas schwierig - als Kompromiß bietet sich eine Signaltafel des Signals Ts 2 an. Das Signal Ts 1 läßt sich dagegen leicht nachbauen.

### 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 !

# ATA All American Trains

Rathaus Arkaden (Am Neumarkt 1) - 41564 Kaarst - Tel: 02131-769640 - Fax: 02131-769641



Die neue C44-W9 als Topneuheit 1997 von Kato für verschiedene Bahngesellschaften lieferbar

### Arnold liefert weitere GG1 Modelle aus

► Erhältlich sind nun die schweren Elektrolokomotiven Bauart GG1 der Amtrak (5133) in schwarz mit weißen Streifen und der American Railroad (5134) in blau und gelb.

### Life-Like liefert dritte Serie der SD 7/9 im September

► Die dritte Serie der SD 7/9 von Life-Like kommt in den nächsten Wochen zur Auslieferung. Dabei sind Maschinen der Burlington Northern, der C.B. & Q., der Conrail, der Norfolk & Western, der Southern Pacific und der Southern Railroad.

### Atlas liefert GP 9 mit Torpedo Tube aus

► Ganz neu von Atlas ist die schwere Diesellokomotive der Bauart GP 9 mit Torpedo Tube (Dachaufbau) von verschiedenen Bahngesellschaften.

### Zweite Serie der GP 40 von Atlas kommt in Kürze

► Die zweite Serie von Lokomotiven der Bauart GP 40 liefert Atlas ab Mitte September aus. Dabei sind unter anderem Maschinen der Alaska Railroad, der Florida East Coast, der Grand Trunk Western oder der Western Pacific. Erstmals haben die Mo-

delle eine NMRA-Schnittstelle für Digitaldecoder. Da die NMRA-Schnittstelle mit der NEM-Schnittstelle kompatibel ist, dürfte zum Beispiel dem Einbau eines Selectrix-Decoders nichts im Wege stehen.

### Overland mit zwei schweren Diesellokomotiven

► Der Messingspezialist Overland aus Muncie bringt noch in diesem Jahr zwei weitere Messingmodelle auf den Markt. Es handelt sich um zwei sechs-

achsige SD 80 MAC der Conrail (#4100, #4127) und um zwei SD 90 MAC der Union Pacific (#8000, #8024). Das Modell wird natürlich bei All American Trains lieferbar sein - der Preis wird voraussichtlich etwa 900 DM betragen.

### All American Trains nun auch im Internet

► Neu ist der Internet-Auftritt des US-Spezialisten All American Trains im weltweit größten Datennetz. Unter

der Adresse <http://home-t-online.de/home/all-american-trains> sind die Angebote ab sofort auch online abrufbar.

### August-Neuheiten von Micro Trains

► An erster Stelle steht im August natürlich die Neuentwicklung eines 60' Excess Height Box Car, der als erstes Modell in grün für die Detroit, Toledo & Ironton kommt (#102010). Als weitere Neuentwicklung gibt es einen 33' Twin Bay Hopper with peak End der Louisville & Nashville in schwarz (#89010). Neu sind ein 3-bay ACF Centerflow der Montana Rail Link in blau (#94080), ein 50' Standard Box Car der Southern Railway in rot (#37030) und ein 50' Rib Side Box Car der Union Pacific in gelb (#30180). Als Reprint kommt ein 34' Caboose der Union Pacific in gelb (#50100) und ein 50' Standard Box Car der Northern Pacific in rot (#31060).

### Wangrow mit Digitaldecoder für US-Lokomotiven in N

► Wangrow Electronics liefert für N einen NMRA-kompatiblen Decoder mit bis zu 128 Fahrstufen aus.

### Kato Spur N - C44-9W - Das Spitzenmodell des Jahres !!

1763xxx Alle Gesellschaften der C44-9W am Lager (auch AT&SF!), mit und ohne road#, je DM 155,-

### Atlas Spur N - NEU im Herbst - Bauart GP40 - 2nd Run - ... mit Decoder-Steckplatz!

48602	GP40	Alaska	blue/yellow	#3014	---	48603	GP40	Alaska	blue/yellow	#3015	---
48604	GP40	B&M	blue/black	#310	---	48605	GP40	B&M	blue/black	#315	---
48607	GP40	Conrail	Quality bl/wht	#3387	---	48608	GP40	Conrail	Quality bl/wht	#3400	---
48610	GP40	CSX	yel/blue/gray	#6221	---	48611	GP40	CSX	yel/blue/gray	#6400	---
48613	GP40	FEC	blue/white	#417	---	48614	GP40	FEC	blue/white	#420	---
48615	GP40	GTW	blue/red	#6407	---	48616	GP40	GTW	blue/red	#6412	---
48618	GP40	RDG	green/yellow	#3671	---	48619	GP40	RDG	green/yellow	#3673	---
48621	GP40	SP	gray/red Speed	#7616	---	48622	GP40	SP	gray/red Speed	#7623	---
48624	GP40	UP	yellow/gray	#910	---	48625	GP40	UP	yellow/gray	#912	---
48627	GP40	WP	green/orange	#3545	---	48628	GP40	WP	green/orange	#3548	---

### Atlas Spur N - NEUHEIT Bauart GP9 »Torpedo Tube« (Dachaufbau) für Personenverkehr - lieferbar !!

48401	GP9	B&O	Capitol Scheme	#748	119,-	48402	GP9	B&O	Capitol Scheme	#751	119,-
48404	GP9	BN	green/black	#1881	119,-	48405	GP9	BN	green/black	#1901	119,-
48407	GP9	GTW	red/bl/ Noddle	#4913	119,-	48408	GP9	GTW	red/bl/ Noddle	#4917	119,-
48410	GP9	Milw R.	UP yellow/gray	#203	119,-	48411	GP9	Milw R.	UP yellow/gray	#205	119,-
48413	GP9	NYC	Lightning	#5946	119,-	48414	GP9	NYC	Lightning	#5947	119,-
48416	GP9	NKP	black/yellow	#481	119,-	48417	GP9	NKP	black/yellow	#484	119,-
48419	GP9	SP	gray/red	#5622	119,-	48420	GP9	SP	gray/red	#5625	119,-

Fordern Sie per Fax (oder Brief) unter Angabe Ihrer Spurweite unsere ständig aktualisierte Lagerliste der amerikanischen Lokomotiven an. Sie erhalten Sie umgehend kostenlos! Bitte berücksichtigen Sie bei Vorauschecks oder Anweisungen den Porto-Anteil von DM 9,- (Inland) !!  
Lieferung solange der Vorrat reicht, Irrtümer und Änderungen nicht ausgeschlossen. Versand Inland DM 9,- (Ausland ab DM 17,-) per Nachnahme, Vorkasse, VISA, Eurocard oder AMEX. Überweisung an Sparkasse Neuss, BLZ 30550000, Konto 80020274. Anfahrts über A57, Ausfahrt #18, Richtung Ikea, Stadtmittelpunkt (ausgeschildert) bis Rathaus-Arkaden, kostenloses Parkdeck!!



Die neue Landi-Lok von Fulgurex ist eine imposante Erscheinung auf N-Anlagen (Abbildung: HO-Modell)

Neuheiten für N-Bahner

# Neuheiten im September

► Auch im Juli und August, wo viele N-Freunde im Urlaub sind, liefern die Hersteller fleißig weiter ihre Neuheiten an den Fachhandel aus. Auch Minitrix kommt in diesen Tagen mit dem ersten größeren Neuheutepaket auf den Markt.

### Fulgurex liefert die Landi-Lok der SBB aus

► Zur diesjährigen Spielwarenmesse war sie bereits als unlackiertes Messingmodell zu sehen - jetzt gibt es sie schon im Handel. Die Rede ist von der berühmten Landi-Lok der SBB, die als Ae 8/14 11852 auf der Gotthardt-Strecke eingesetzt war. Vorge stellt wurde der formschöne Einzelgänger 1935 auf der Schweizerischen Landesausstellung. Das Fulgurex-Modell ist gut detailliert und verfügt über einen Motor mit ausreichender Zugkraft. Info und Bezug: *modellbahnschmankerIn Hammerschmid, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801-1744.* mh

sem Modell ist, daß es im Gegensatz zu den bisher ausgelieferten T 3 über eine funktionstüchtige Stirnbeleuchtung verfügt. Info und Bezug: *Fachhandel.* mb

### Weitere Arnold-Neuheiten im Fachhandel angekommen

► Ausgeliefert sind Eurofimawagen 2.Klasse der SNCF mit neuem Signet (3796), der Gepäckwagen der SNCF in Corail-Ausführung (3743) und der Si-

sonenwagen 2.Klasse in creme/rot (3849) lieferbar. Info und Bezug: *Fachhandel.* mb/lap

### Arnold-Neuheiten für Vedes-Fachgeschäfte

► Ausgeliefert hat Arnold die nachfolgenden Sonderreihen für Vedes-Fachgeschäfte in Deutschland. Großraumwagen „Nordwaggon“ (4735) und

Dreiergarnitur mit Selbstentladewagen mit Dachklappen in neurot der DB Cargo (0336). Bezeichnet werden die Selbstentladewagen als Bauart Tal<sup>MS</sup>, was nicht korrekt ist.

Wagen der Bauart Tal<sup>MS</sup> (ex. Kkt 62) verfügen über ein Schwenkdach. Das Arnold-Modell stellt jedoch ein Modell der Bauart Tad-u<sup>MS</sup> (ex. Kkt 57) mit zwölf Dachklappen dar - bis 1982 wurden diese Klappen wieder entfernt und die Wagen zu Fad<sup>MS</sup> zurückgebaut oder zu Tal<sup>MS</sup> umgebaut. So haben also Wagen mit Dachklappen niemals die Epoche V und den neuroten Anstrich der DB Cargo erlebt.

So wäre Arnold besser beraten gewesen, eine Dreiergarnitur des Kkt 57 der Epoche III zu bringen, wie er als Einzelmodell (4946) im September für Idee+spiel geplant ist. Info und Bezug: *Vedes Fachgeschäfte.* gklap

### Minitrix liefert weitere Re 460 aus

► Ausgeliefert sind inzwischen auch die Re 460 mit Werbeaufdruck „Ascom“ (T12678) und „Relax“ (T12679). Fortsetzung auf Seite 15

### T 3 der Bentheimer Eisenbahn ausgeliefert

► Das von Arnold angekündigte Sondermodell der T 3 der Bentheimer Eisenbahnen (2228) hat den Fachhandel erreicht. Bemerkenswert bei die-

wagen der SBB in gelb (4602) und in silber (4603). Für die Österreich-Freunde sind der Personenwagen 2.Klasse in grün (3848) und der Per-



**ÖSTERREICH-SONDERSERIEN 1997/98**

**Roco**

**DIE EXKLUSIVE ÖBB-ANFANGSGARNITUR A+B**

Der neue Sonderprospekt von Roco für Österreich

**Roco**

**Die erfrischende Sommeraktion**

**Durstexpress für N-Bahner**

Roco Modellbahnen  
Vertriebsmarkt & Co. Handel KG  
Georg-Wirth-Strasse 49  
D-91375 Pressing

Roco Modellbahnen  
Ges.m.b.H. & Co. KG  
Jakob-Auer-Strasse 8  
A-5033 Salzburg

Neuheiten im September...

Wer sich für diese Lokomotiven interessiert, sollte sich beeilen, denn die Maschinen sind werksseitig bereits ausverkauft. Die noch fehlenden Modelle des 2. Quartals werden nach Aussage von Trix in den nächsten Wochen in den Handel kommen. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk**

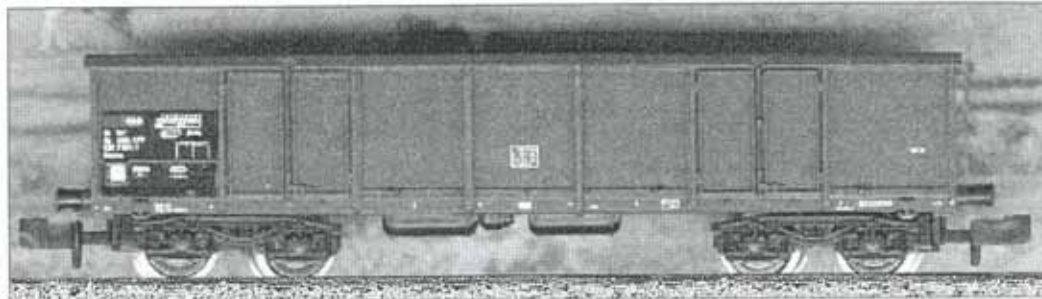
## Roco liefert Jahresmodell des Roco-Clubs aus

Unter der Artikelnummer 25357 liefert Roco das diesjährige Clubmodell des Roco-Clubs Deutschland an den Handel aus und ist identisch mit dem Schweizer Exportmodell 25355 (siehe Beitrag rechts). Clubmitglieder können sich also bei ihrem Fachhändler das Modell abholen. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ek/ap**

## Roco-Neuheiten für Deutschland

Für den deutschen Markt hat Roco noch vor der Sommerpause die folgenden Modelle an den Fachhandel ausgeliefert: Schnellzugwagen EW IV der SBB mit Spielbereich für Kinder (zwei Kindergesichter seitlich...) als Sonderreihe (24338), Eurofimawagen der 1. Klasse der SNCF mit neuem Signet (24344), Schwenkdachwagen der DR Tadgs-y<sup>24</sup> für Getreide (25203), Schotterwagen der DR (25336) und Kesselwagen „DEA“ der DB (25244).

Ganz neu ist der Unimog der Bundeswehr als 2 t tml gl in grün mit



Identischer Clubwagen für Deutschland und die Schweiz...

## Ärger mit dem Clubmodell?

In den ersten Augusttagen konnten die Clubmitglieder des Roco-Club Deutschland ihr Clubmodell beim Fachhändler abholen. Es handelt sich um einen offenen Güterwagen der SBB, der mit Stammholz beladen ist. Doch von einer Clubexklusivität kann keinesfalls die Rede sein.

Die Modellbahnfreunde Schweizer Exklusivmodelle werden nach dem Vergleich des Clubmodells (Artikelnummer 25357) und dem vor einem Monat erschienenen Schweizer Modells (Artikelnummer 25355) eine unangenehme Überraschung erleben - beide Modelle sind absolut identisch.

So kann also von einer Exklusivität wahrlich keine Rede mehr sein - weder für das Clubmitglied in Deutsch-

land, noch für den Schweizer Modellbahner. Ärgerlich ist vor allem die Tatsache, daß für ein und dasselbe Modell zwei verschiedene Artikelnummern verwendet werden. So wird dem Modellbahner suggeriert, es handle sich offensichtlich auch um zwei verschiedene Modelle.

### Erste Automodelle von Busch ausgeliefert

In einer recht aufwendigen Verpackung liefert Busch seine ersten

Automodelle aus. Es handelt sich um die Packung 8301 mit einem gelben Passat und einem Ford Kastenwagen lang und um die Packung 8302 mit einem schwarzen Passat und einem

Die Stellungnahme des Roco-Club fiel sehr kurz aus. Aufgrund der geringen Anzahl der N-Bahner im Club

konnte die Mindestauflage für ein Sondermodell noch nicht einmal annähernd erreicht werden, so daß man auf ein Auslandsmodell zurückgriff (angekündigt in den Clubnachrichten von November 1996...). Wir wundern uns bei dieser Stellungnahme doch sehr - zumal der Roco-Club Österreich ein eigenes Clubmodell bekommt. Und offen bleibt, warum man noch nicht einmal in der Lage war, wenigstens die Betriebsnummer zu ändern.

Automodelle aus. Es handelt sich um die Packung 8301 mit einem gelben Passat und einem Ford Kastenwagen lang und um die Packung 8302 mit einem schwarzen Passat und einem

Ford Kombi lang. Insgesamt betrachtet kann man sagen, daß Busch mit diesen Modellen ein guter Einstieg in den N-Markt gelungen ist. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ap**

## Kleinanzeigen September 1997

Verkaufe ungebrauchtes Gleismaterial (u.a. 150 Kreuzungen, Doppelkreuzungen, Weichen) von KATO. Ladenpreis ca. 2.500 DM für 1.200 DM. Außerdem Minitrix „Großer, kleiner Männerzug“ in Originalverpackung für 350 DM. Habe auch einige Blechhakenmodelle sowie Kataloge ab 1962/63 von Arnold. Suche Neuheitenblätter von Arnold 1960 bis 1962 und Neuheitenblätter von Arnold, Fleischmann und Minitrix aus dem Ausland. Tel: 06190-3655.

Kleinanzeigen im N-Bahn Ticker sind für Abonnenten kostenlos.

## Die Top 5 im September 1997

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

1. (-) ⇄ Arnold Baureihe 152 (2499)
2. (-) ⇄ Wiking Mercedes Actros „Cargo“
3. (-) ⇄ Fleischmann Containergarnitur (978808K)
4. (3.) ⇄ Arnold Baureihe E 03 (2370)
5. (-) ⇄ Arnold 798/998 „Fahrrad Express“ (0321)

## Impressum

Monatszeitschrift für  
N-Modellbahner und Sammler

Verlagsleiter und Herausgeber: Guido Kruschke, verantwortlich i.S.d.R., Chef vom Dienst: Kurt Deutschland (kd), Mitarbeiter: Einar Klupsch (ek), Manfred Hammerschmid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Peter Patzka (pp), Christian Schammel (chs), Andreas Pesaresi (ap). Layout: Guido Kruschke, Druck und Realisation: SOK Systemdruck Köln, Rüdiger Schwartz, Verlagsanschrift: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82324 Tutzing, Zahlungen: Inland nur auf das Konto 4376714 bei der Volksbank Tutzing, BLZ 700 932 00, Zahlungen Ausland nur als DM-Eurocheck oder DM-Postweisung.

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-Vereinigung

## Das lesen Sie im Oktober

Bahn 2000 mit der Lok 2000 über die Re 460 von Minitrix mit allen ausgelieferten Modelle - Fleischmanns Popwagen berichtet über die vier Modelle in Designlackierung - Richtig beladen mit dem ersten Teil über das Verladen von Roco-Militärfahrzeugen auf Flach- und Rungenwagen.

Die Oktober-Ausgabe des N-BAHN TICKER  
erscheint am 29. September 1997