

# TICKER

Monatszeitschrift für N-Modellbahner und Sammler

3. Jahrgang

Erscheinungsweise monatlich - Nummer 34 / Oktober 1997

Preis: 4,50 DM

## Auf ein (Vor)wort



Nach den Monaten der Stagnation geht es für uns N-Bahner wieder aufwärts. Berechtigte Hoffnung dazu gibt der aktuelle Quartalsbericht, den Sie auf Seite 16 nachlesen können.

Trotz der von Experten propagierten Sommerflaute nimmt das Interesse an der Spur N weiter zu. Das Angebot auf Tausch-

börsen wird größer, die Zahl der Anlagenaufösungen wegen Spurweitenumstieg sind rückläufig und die Nachfrage nach N-Artikeln in den Fachgeschäften nimmt zu - jedenfalls regional gesehen. Interessant ist, dass die Nachfrage nach Kleinserienmodellen nicht nur anhält, sondern tendenziell sogar zunimmt. So stehen die Signale für das anstehende Weihnachtsgeschäft deutlich auf Hp 1. Ob der Turnaround endlich geschafft ist, bleibt jedoch abzuwarten.

Wir werden diesen Trend natürlich aufmerksam beobachten und schon im kommenden Jahr mit einem aktualisierten Marktreport aufwarten. Und wir sind sehr zuversichtlich, daß die neuen Zahlen über denen liegen werden, die wir in unserem letzten Report präsentiert haben.

Ihr Guido Kruschke

## Aus dem Inhalt

**Richtig beladen - Militärfahrzeuge** - Mit den Militärfahrzeugen von Roco lassen sich interessante Verlade- und Transportszenen nachbilden. .... Seite 6

**Modernes Design** - Zu Beginn der 70er Jahre erprobte die Bundesbahn einen neuen Anstrich - und auch Fleischmann hatte die Modelle. .... Seite 10

**Behälter und Behältertragwagen** - Alle großen Hersteller haben diese Modelle im Programm und wir haben uns erst beim Vorbild umgesehen. .... Seite 12



Junior spielt 1960 mit der Arnold-Eisenbahn - dabei: die ersten Güterwagen (Foto: MIBA)

Was hat es nun gegeben - was nicht?

## Arnold-Blechhaken

► Auf unsere Übersicht der Arnold-Blechhakenmodelle in der Ausgabe 8/97 haben wir viele Leserbriefe und Anfragen nach den Modellen aus den Anfangstagen der Spur N erhalten.

Im Mittelpunkt stand dabei die Existenz einer grünen Re 4/4 mit Blechhakenkupplung. Hier scheinen die Meinungen doch stark auseinanderzugehen - einige Sammler behaupten, daß Modell hätte es in dieser Form nicht gegeben, andere wiederum sagen, daß sie das Modell noch in einer Originalverpackung haben. Wir haben deshalb noch einmal gründlich recherchiert und wollen Ihnen das Ergebnis nicht vorenthalten.

kann belegt werden, wann welche Variante auf den Markt kam. Bereits Anfang 1961 gab es bei Arnold Pläne, weitere Lokomotiven zu fertigen, darunter eine E 10 und eine V 80 (beschriftet als V 160...) der DB und eine Re 4/4 der SBB. Von der E 10 und der V 80 existieren Handmuster auf Basis des Chassis der V 200 (siehe MIBA 4 vom 3.4.1961, Seite 124 und 125).

Fortsetzung auf Seite 2

Anhand von alten Ausgaben der MIBA und verschiedenen Arnold-Katalogen



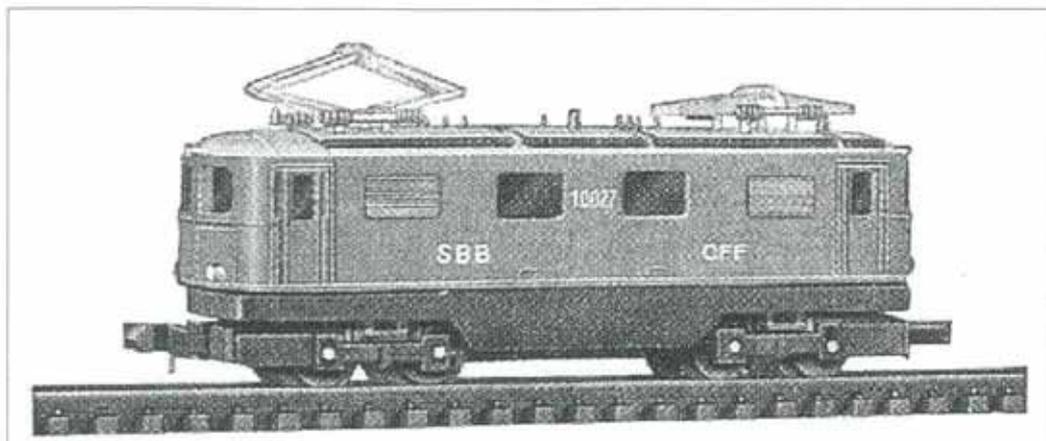
4 394236 904505 10

Auch auf der Spielwarenmesse 1962 stand die Re 4/4 noch nicht zur Disposition. Zu sehen waren lediglich wieder Handmuster der E 10 und verschiedene zweilachsige Güterwagen, so zum Beispiel der Gmh 39 in braun, der Hochbordwagen in braun, der zweilachsige Personenwagen mit Bühnen in grün und ein Güterzugbegleitwagen in grün. Alle Wagenmodelle verfügten über die Blechhakenkupplung, denn was anderes gab es zu dieser Zeit (noch) nicht.

In der Planung war jedoch eine Kupplung, die funktionstüchtiger war, als der einfache Blechhaken. Zur Abwandlung einer HO-Kupplung konnte man sich nicht durchringen - auch aus lizenzrechtlichen Gründen. Ende des Jahres war schließlich eine neue Kupplung fertig, die zur Messe 1963 vorgestellt wurde. Doch dann standen Lizenzprobleme mit der Firma Rokal an, die jedoch im Laufe des Jahres beigelegt werden konnten.

Zur Messe 1963 wurde schließlich die Re 4/4 in grün vorgestellt und zwar auf einem verbesserten Chassis der V 200 ohne Blechhakenkupplung. Schon auf der kleinen Messeanlage konnte das Modell bewundert werden. Im übrigen wurden schon kurz nach der Messe keine neuen Modelle mehr mit der Blechhakenkupplung angeboten - lediglich im Standardprogramm waren noch die „alten“ Wagen aus der Zeit von 1960 bis 1962.

Das Gehäuse der Re 4/4 läßt sich nicht ohne weiteres auf ein Blechhakengehäuse setzen. Das Gehäuse der Re 4/4 ist mit 84mm um 1mm länger, als das Gehäuse der V 200 auf dem Blechhaken-Chassis. Das Gehäuse der Re 4/4 läßt sich auch nicht so einfach auf ein Chassis mit Blechhakenkupplung setzen, da dafür ein kleiner Ausschnitt an den Frontseiten des Gehäuses erforderlich wäre (sonst ließe sich

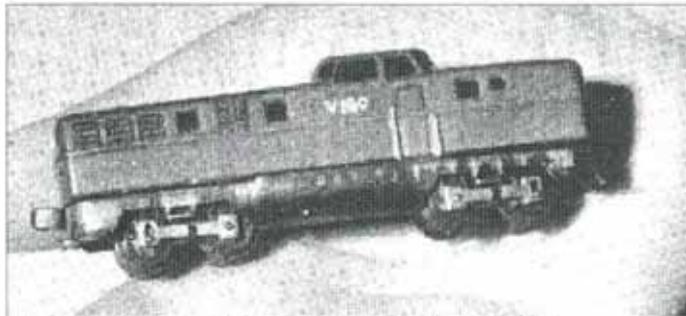


Die Re 4/4 der SBB als Modell mit N-Normkupplung - die Existenz mit Blechhakenkupplung muß stark angezweifelt werden...

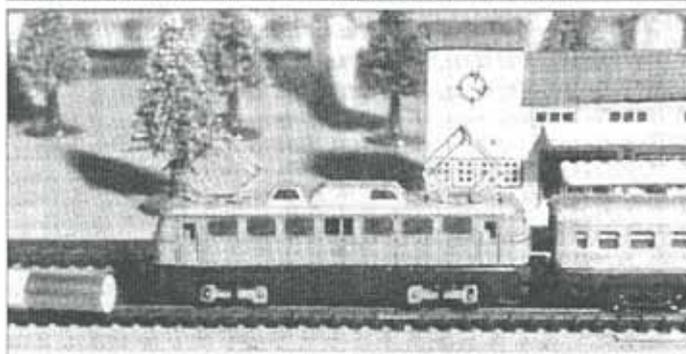
die nach oben herausgeführte Blechhakenkupplung nicht nach den Seiten bewegen...).

Nun sei noch einmal auf eine mögliche Existenz der Re 4/4 mit Blechhakenkupplung in einer Originalverpackung eingegangen. Die Echtheit eines derartigen Modells würde zweifelsfrei feststehen, wenn die Packung, in der sich die Lokomotive befindet, noch mit der originalen Arnold-Klebebanderole versehen ist, die unverseht ist (also nicht durchtrennt). Dies wäre ein Indiz dafür, daß die Verpackung nie geöffnet wurde. doch leider liegt uns bislang von keinem Sammler oder Modellbahner eine derartige Verpackung mit Lokomotive vor. So muß insgesamt die Frage nach einer Existenz der Re 4/4 mit Blechhakenkupplung verneint werden.

Was auch gegen die Existenz dieser Blechhaken Re 4/4 spricht, ist die Tatsache, daß ein solches Modell in keinem Katalog, in keinem Prospektblatt und in keiner Anzeige so erscheint. Da es die erste Elektrolok von Arnold war, wäre eine Bewerbung oder eine Berichterstattung mit Sicherheit erfolgt. Auch in ausländischen Unterlagen, wo meist Prototypen abgebildet waren, die in deutschen Katalogen nicht auftauchen (0201, 0262 siehe unten...), findet sich kein Hinweis auf das Modell.



Zwei Handmuster aus dem Jahre 1961 - hier die als V 160 beschriftete V 80...



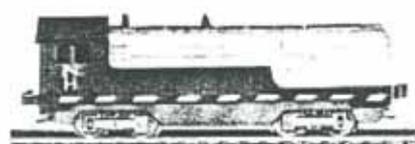
... und die erste E 10 in blau. Alle Modelle basieren auf dem Chassis der V 200...

Auch bei den anderen Blechhakenmodellen gibt es immer wieder Zuordnungsprobleme. Gesichert ist jedenfalls die Existenz der ersten Fertiganlage von 1960. Doch schon im gleichen Jahr gab es weitere Modelle, zum Beispiel Güterwagen amerikanischer Bauart - ein Caboose, ein Box Car und ein Gondola; alle Wagen mit den Blechdrehgestellen der Personenwagen. Deren Existenz steht ebenfalls fest, da sie von einem Privatmann fotografiert wurden und das Titelbild der MIBA zierten (MIBA 14

vom 7.11.1960, Titel). Auch der Variantenreichtum ist beinahe grenzenlos - Beispiel: Shell-Kesselwagen. In der Sammlung des Autors befinden sich jeweils ein Modell mit grauer und schwarzer Kesselauflage und großer Shell-Schrift und zwei Modelle mit schwarzer Kesselauflage und kleiner Shell-Schrift mit Signet, beide dazu noch in unterschiedlichen Gelbtönen.

Die schlechte Reproduktion der Handmuster bitten wir zu entschuldigen - es ging leider nicht besser.

**ARNOLD rapido LOCOMOTIVES**



0260 NH Baldwin Diesel New Haven \$ 12.98  
0260 UP Baldwin Diesel Union Pacific \$ 12.98



0262 Prairie Loco with tender 2-6-2 \$ 24.98



0264 BO Alco Diesel B & O \$ 14.91  
0264 SF Alco Diesel Santa Fe \$ 14.91  
0265 BO Dummy Diesel B & O \$ 7.91  
0265 SF Dummy Diesel Santa Fe \$ 7.51

## ARNOLD rapido

2231



## Modell der BR 23 der DB

Die Schleppenderlokomotive der Baureihe 23 war die letzte Neuentwicklung einer Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn. Im Jahre 1951 wurde die erste Lok von der Fa. Henschel ausgeliefert. Unser Vorbild 023 105-0 war die letzte von 105 gelieferten Loks. Bis 1970 waren noch 92 Stück im Einsatz.

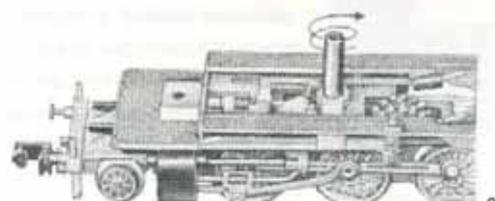
Max. Geschwindigkeit:	110 km/h
Leistung:	1785 PS
LGP	21,32 m

## Demontage Bild 1

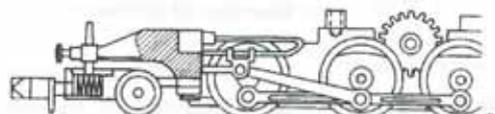
Schraube im Dom lösen, Oberteil nach oben abziehen.

## Ölen

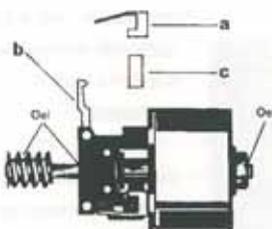
Wichtig! Wir empfehlen vor erstmaliger Inbetriebnahme sämtliche Lagerstellen und Zahnräder mit Arnold rapido-Spezialöl 0758 zu ölen. Nachölen nur, wenn die Maschine ungleichmäßig läuft oder laut wird. Es genügt je ein Tropfen Arnold rapido-Spezialöl auf Motorlager und Zahnräder.



2



3



4

## Lampenwechsel Bild 2 und 3

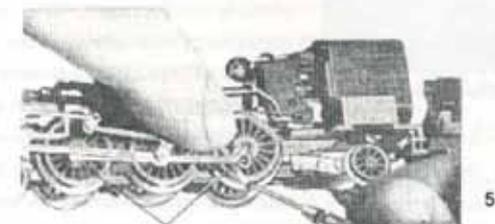
Motor abheben. Sechskantschraube mit Flachzange herausdrehen, Zwischenrahmen entfernen. Isolierplatte anheben, defekte Glühbirne gegen eine neue Birne 0793 austauschen. Darauf achten, daß die Kontaktfeder genügend Vorspannung für den Lampenkontakt behält.

## Kohlewechsel Bild 4

Sollte die Lok nach längerer Betriebsdauer unruhig laufen oder gar stehen bleiben, haben sich die Sinterkohlen abgenutzt und müssen erneuert werden. Dazu die Halteklammern a mit einem spitzen Gegenstand vorsichtig aus ihrer Halterung drücken. Kontaktbügel b nach oben klappen. Kohlebürsten c herausnehmen, Führungskanal und Kollektor mit feinem Pinsel reinigen, Ersatzkohlen 0784 einsetzen.

## Haftreifenwechsel Bild 5

Nur die zwei Schrauben der Kuppelstange lösen, alten Haftreifen entfernen. Beim Einlegen des neuen Reifens Ersatzteil Nr. 0223-55 darauf achten, daß er vollständig in der dafür vorgesehenen Rille liegt.



5

## Funkentstörung

Diese Lok ist nach VDE 0785 radio- und fernsehentstört. Für einen einwandfreien Empfang ist jedoch eine ordnungsgemäße Hochantenne erforderlich. Das Entstörkabel 0714 wird als Hauptzuleitungskabel vom Trafo zu den Gleisen zur Erzielung einer voll wirksamen Entstörung empfohlen. Darüber hinaus sollten die Schienenoberkanten von Schmutzablagerungen sauber gehalten werden. Ein Abreiben mit einem in Öl getränkten Läppchen bringt hier auch erhebliche Verbesserungen.

Sollten trotzdem noch Störungen auftreten, so können diese im allgemeinen beseitigt werden, wenn der Abstand der Eisenbahnanlage zu der Hochantenne vergrößert wird, notfalls durch Aufstellen an einer anderen Stelle.

Die Seite für den Sammler

## Ein Klassiker - Arnolds Baureihe 23

► Bereits 1961 stellte Arnold den ersten Prototypen einer Dampflokomotive vor, die der Baureihe 23 recht ähnlich sah. Dieses Modell war im US-Katalog 1961/62 abgebildet. Doch es sollten noch drei Jahre vergehen, bevor das Serienmodell das Licht der Modellbahnwelt erblickte.

Zur Messe 1965 stellte Arnold auf seinem Messestand ein Handmuster der Baureihe 23 vor. Das Fahrgestell stammte im wesentlichen von der Baureihe 66. Das noch unbeschriftete Muster besaß einen vierachsigen Tender mit falschen Drehgestellen, ließ aber bereits ein gut detailliertes Modell erahnen.

Im Spätherbst 1965 kam das Modell schließlich in den Handel. Es war in den wesentlichen Details der letzten deutschen Dampflokomotive, der 23

105, nachgebildet und besaß nun auch die richtigen Tenderdrehgestelle. Die Betriebsnummer und das DB-Signet waren erhaben ausgeführt (der Kessel mit Führerhaus bestand aus Druckguß...), während der Tender aus Kunststoff ohne Beschriftung war. An der Vorlaufachse war die N-Normkupplung befestigt - und natürlich auch hinten am Tender. Die Treibräder

waren, wie bei der Baureihe 66, nicht durchbrochen und das Gestänge recht einfach gehalten. Insgesamt war die-

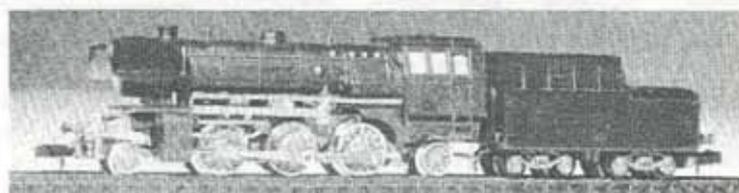


Abb. 2. Das erste industriell gefertigte Schleppender-Lokmodell in Baugröße N: die Arnold'sche BR 23 mit einer LGP von 139 mm. Die Führerhausfenster sollen bei der Endausführung noch verglast werden.

**K. ARNOLD & CO. Metallspiel-warenfabrik Nürnberg**

ses Modell weitgehend vorbildnah, robust und stellte auf mancher N-Anlage seine gute Zugkraft unter Beweis.

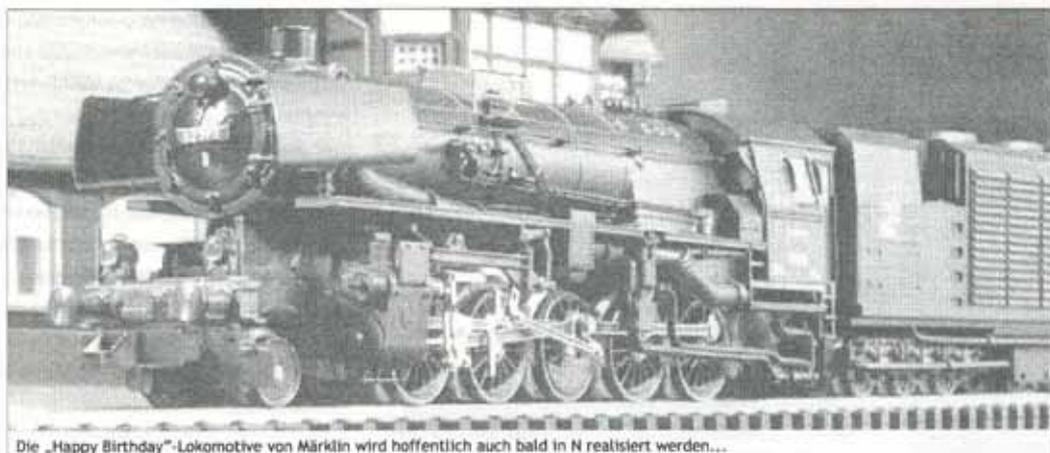
Schon 1966 bekam der Tender eine fünfzeilige Beschriftung, die sehr groß ausgefallen war - was den Vorteil hatte, daß man alles lesen konnte. 1967 wurden die Treibräder feiner ausgeführt und waren nun endlich durchbrochen. In dieser Form konnte sich die 23 noch insgesamt vier Jahre im Programm halten.

1971 wurden größere Änderungen an der Maschine vorgenommen. Der Kessel wurde besser detailliert, die Windleitbleche waren durchbrochen und die Treibräder nebst dem Gestänge waren feiner ausgeführt. An der Vorlaufachse fiel die N-Normkupplung weg - wie bei den meisten Arnold-Schleppenderlokomotiven. Das Tendergehäuse wurde ebenfalls abgeändert - am auffälligsten war der Wegfall der vier Stabilisierungen am Tenderoberteil.

Das „neue“ Modell erhielt nun die Computernummer 023 105-0 der Epoche IV und ein DB-Signet mit doppeltem Rand. Die Tenderbeschriftung war nun feiner und sechszeilig ausgeführt.

1979 wechselte man auf eine neue Betriebsnummer, die 023 040-9. Scheinbar scheint dieser Wechsel nicht ganz reibungslos funktioniert zu haben, denn es gibt aus dieser Übergangszeit einige Fehldrucke mit den Nummern 023 105-0 an den Seiten und der Nummer 023 040-9 an der Stirnseite. Diese Modelle sind heute sehr gesucht.

Bis 1982 lief das Modell mit der neuen Betriebsnummer und kam 1983 erneut mit der Epoche III Nummer 23 105 heraus. 1988 verschwand die Maschine aus dem Arnold-Programm.



Die „Happy Birthday“-Lokomotive von Märklin wird hoffentlich auch bald in N realisiert werden...

Interessantes aus der N-Szene

## Meldungen im Oktober

Für die kommenden Wochen stehen wieder einige Sondermodelle an - nicht nur anlässlich der Internationalen Modellbahnausstellung in Hannover. Und auf der anderen Seite werden geplante Modelle gestrichen, weil zum Beispiel notwendige Genehmigungen nicht vorlagen. Keine gute Planung...

### Baureihe 10 von Arnold geht in die Produktion

Nun ist die Konstruktion der Baureihe 10 abgeschlossen und die Produktion beginnt. Wenn alles nach Plan läuft, soll das Modell schon im November/Dezember im Fachhandel erhältlich sein. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk/mb**

### Weitere Sondermodelle von Arnold

Als Nachtrag zu unserer Übersicht der geplanten Arnold-Sondermodelle wollen wir weitere Sondermodelle nachschieben. Anfang Oktober kommt ein G 10 mit Bremserhaus „Reissdorf Kölsch“ der Epoche IV (4247, 500 Stück) für das Karstadt-Kaufhaus in



Der LKW „Trucker's best friend - Aral Card“ von Roco ist ersatzlos gestrichen worden

Köln. Exklusiv für Menzel's Loksuppen in Düsseldorf wird es den G 10 mit Bremserhaus anlässlich des Jubiläums „90 Jahre Persil“ (4246, 500 Stück) geben. Im November kommt für die Firma SMDV in Stuttgart ein Kühlwagen „SMDV“ (4107, 500 Stück)

und ein Großraumwagen „Komatsu Hanomag“ (4748). Dieser Wagen ist silberfarben mit blauer Beschriftung und wird in ganz Deutschland erhältlich sein.

Ende des Jahres schließlich legt man in Mühlhausen eine zweiteilige Milka-Garnitur auf (0339, 500 Stück). Diese Garnitur enthält einen Europrinter in lila ohne Betriebsnummer und einen zweiachsigen Kühlwagen, ebenfalls mit Milka-Werbung bedruckt. Diese Garnitur soll in ganz Deutschland erhältlich sein. Als Neuauflage - wegen der großen Nachfrage - legt Arnold die dreiteilige Garnitur mit Selbstentladewagen der DB-Cargo (0314) noch einmal auf. Diese Neuauflage wird dann bei allen Fachhändlern in Deutschland erhältlich sein.

Info und Bezug der Modelle: Karstadt Köln, Köln; Menzel's Loksuppen, Friedrichstraße 6, 40217 Düsseldorf; SMDV, Böblinger Straße 47, 71065 Sindelfingen. **mb/gk**

### Minitrix kündigt den ersten Museumswagen an

Für das Märklin-Museum in Göppingen wird Minitrix in Kürze den ersten Museumswagen in Spur N produzieren. Bisher gab es in dem Museum nur Sondermodelle der Spurweiten Z, HO und 1. Das neue Modell ist ein zweiachsiger Bierwagen der Tucher'schen Brauerei in Nürnberg der Epoche I (13804). Den Wagen wird es nur im Märklin-Museum geben und kann nicht auf dem Versandwege bezogen werden. Info und Bezug: *Märklin-Museum, Göppingen.* **gk**

### Baureihe 52 Kondens von Minitrix

Um regional auftretende Gerüchten schon im Keime zu ersticken: die diesjährige Neuheit von Minitrix, die Baureihe 52 mit Kondensender, ist in der Mache und wird auf jeden Fall noch vor Weihnachten in den Fachhandel kommen. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk**

### Sondermodelle für die Modellbahnausstellung

Für die Internationale Modellbahnausstellung in Hannover wird Minitrix ein eigenes Sondermodell auflegen. Es wird sich um einen G 10 ähnlichen Kühlwagen „Leibnitz-Keks“ handeln (13491). Dieses Modell wird es zur Messe nur bei Fachhändlern im Raum Hannover geben. Info und Bezug: *Fachhändler Raum Hannover.*

Auch Arnold bringt ein eigenes Modell für die Messe auf den Markt. Erscheinen wird ein Großraumwagen



So könnte das Jubiläummodell „90 Jahre Persil“ aussehen, welches von Menzel kommt...



Habis mit Hanomag-Aufdruck (4748). Dieses Modell wird allerdings bei allen Fachhändlern in Deutschland erhältlich sein. Info und Bezug: *Fachhandel.* **gk**

### Roco storniert Telecom-Lok für den Schweizer Markt

Nach Auskunft der Firma Roco wird die geplante weiße Telecom-Lok fortgesetzt auf Seite 5

**F. Gensheimer**  
Modellbahn Spur N  
Postfach 35 01 02 · 66055 Saarbrücken

**ANKAUF · VERKAUF · TAUSCH**  
Bier- und Werbewagen, Flakfläßen, Seilen- und Sondermodelle  
Fax & Telefon: 0681 / 70 02 26  
N-Modellbahn-Versand

**Angebotsliste gegen 2.- DM in Briefmarken.**  
**Neue Bierwagen jetzt lieferbar!**  
*Zwischenverkauf, Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!*

Meldungen im Oktober...

auf Basis der Re 4/4<sup>IV</sup> (23341) nicht erscheinen. Das Modell könnte frühestens 1998 produziert werden, doch bis dahin soll der Anstrich beim Vorbild aus lizenzrechtlichen Gründen in „Swisscom“ gewechselt werden. So bleibt zu hoffen, daß sich wenigstens die bekannte Firma WABU AG in der Schweiz dem derzeitigen Modell annimmt und in nächster Zeit als Kleinserie auf den Markt bringt.

Ebenfalls gestrichen ist der Volvo FH 12 mit Auflieger „Aral Card“ (1882), da für die Produktion keine Genehmigung von Aral vorliegt. **ek/ap**

**Alno-Lokomotive wird ebenfalls nicht erscheinen**

Die Meldung war kaum jemandem bekannt - neben der Telecom-Lok auf Basis der Re 4/4<sup>IV</sup> (23341) war noch die Alno-Lok (23342) als Sonderauflage geplant. Doch weil der Küchenhersteller Alno die Genehmigung verweigerte, kann diese Lok nicht in die 1:160 Produktion gehen. **gk**

**Weiteres Roco-Clubmodell für die Schweiz**

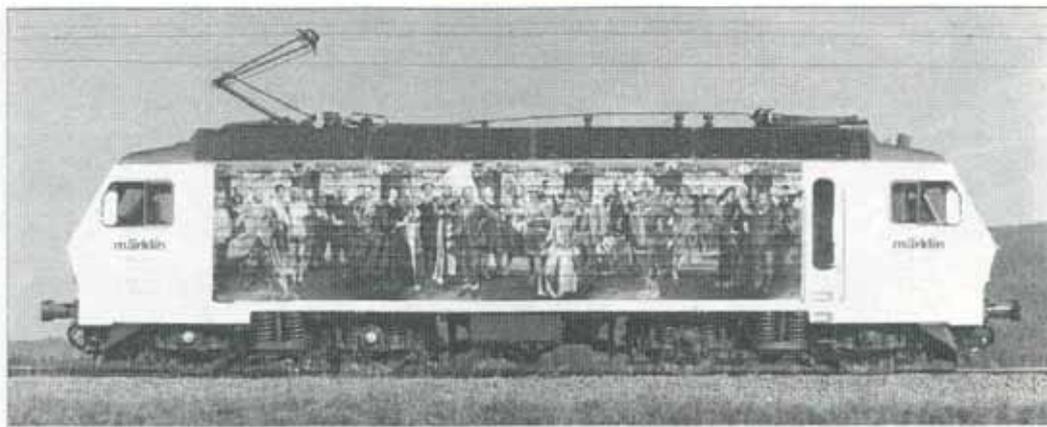
Während in Deutschland der Streit um das diesjährige Clubmodell weitergeht (wir berichteten...), wird es in der Schweiz in diesem Jahr ein weiteres Modell für den dortigen Roco-Club geben. Aufgelegt werden soll der glattwandige Schiebewagen Hbis mit seitlicher „HENNIEZ“-Werbung. Das Modell hat die Artikelnummer C9751, kostet 29,50 sFr. und kann bis zum 24. Oktober beim Roco-Club bestellt werden. Info und Bezug: Roco-Club Schweiz, Balgacherstraße 14, CH-9445 Rebstein. **ek/ap**

**Snack-Bar Wagen von Fonfara verschoben**

Die Auslieferung des angekündigten Snack-Bar Wagens von Euromodell F.P. verzögert sich wahrscheinlich bis Mitte November, da der italienische Produzent mit der Lieferung nicht nachkommt. Info und Bezug: Euromodell F.P., Buchhoferstraße 40, 82140 Olching. **ek**

**Re 446 der SOB als „Happy Birthday Lok“**

Seit dem 16. August gibt es eine weitere Kunstlok auf Gleisen der SOB - die von Märklin initiierte „Happy



Die „Happy Birthday“-Lokomotive von Märklin wird hoffentlich auch bald in N realisiert werden...

„Birthday Lok“. Ob es die Lok auch in N geben wird, ist noch offen. **gk**

**Weitere Werbelokomotive der DB AG vorgestellt**

Am 12.9. wurde mit einer „Dresdner Bank“ Lokomotive auf Basis der 120 141-7 eine dritte Werbe-120 bei der DB AG vorgestellt. Bleibt nur die Frage: wer in N macht sie? **gk**

**Modell & Hobby 1997 in den Leipziger Messehallen**

Auch in diesem Jahr findet wieder die Modell & Hobby in Leipzig statt, wo sich vom 2. bis 5. Oktober unter anderem auch viele Modellbah-

ner zum Sehen, Informieren und Fachsimpeln einfinden werden. **gk**

**Der neue Katalog von NOCH liegt vor**

Im Fachhandel erhältlich ist mittlerweile der neue NOCH-Katalog 1998. Auf über 150 Farbseiten wird das gesamte Programm präsentiert, dazu kommen die Kapitel Rivarossi und Kato (unter anderem mit der neuen Baureihe 86). Außerdem veranstaltet NOCH einen Modellbahn-Landschafts-Fotowettbewerb für alle Modellbahner. Die Teilnahmebedingungen sind im Katalog abgedruckt, können aber auch bei NOCH direkt ange-

fordert werden. Der Katalog übrigens kostet 6,- DM. Info und Bezug: Fachhandel. **gk**



**ATA All American Trains**

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

**Sonderlackierungen - Atlas-Maschinen:**

GP40NRI5	GP40	Rock Island 'The Rock'	white/blue	#3002	399,-
GP40NSPO	GP40	Southern Pacific 'Spirit of 76'	wht/red/blu	#3197	399,-
GP40NWP7	GP40	Western Pacific	UP Color	#3532	399,-
GP35NNM1	GP35	National de Mexico Special	blue/lt. blue	#8254	369,-
GP35NNM2	GP35	National de Mexico Special	red/black	#8207	369,-

**LifeLike Spur N**

NEU - Bauart SD7/9 - 3 Serie, ab Ende September:

7739	SD9	BN	green/black ±	#6226	75,-	7740	SD9	BN	green/black ±	#6232	75,-
7745	SD9	CB&Q	chinese red ±	#346	75,-	7770	SD9	CB&Q	chinese red ±	#358	75,-
7773	SD9	Conrail	blue ±	#6922	75,-	7778	SD9	Conrail	blue ±	#6923	75,-
7783	SD9	N&W	blue/heritage	#2352	75,-	7784	SD9	N&W	blue/heritage	#2354	75,-
7786	SD7	SP	Bloody Nose ±	#3900	75,-	7787	SD7	SP	Bloody Nose ±	#5378	75,-
7788	SD9	SOU	black/white	#202	75,-	7792	SD9	SOU	black/white	#207	75,-

± : with dynamic brake

Fördern 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 Vorausschecks 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. Anfahr über A57, Ausfahrt #18, Richtung Ikea, Stadtmitt (ausgeschildert) bis Rathaus-Arkaden, kostenloses Parkdeck!!

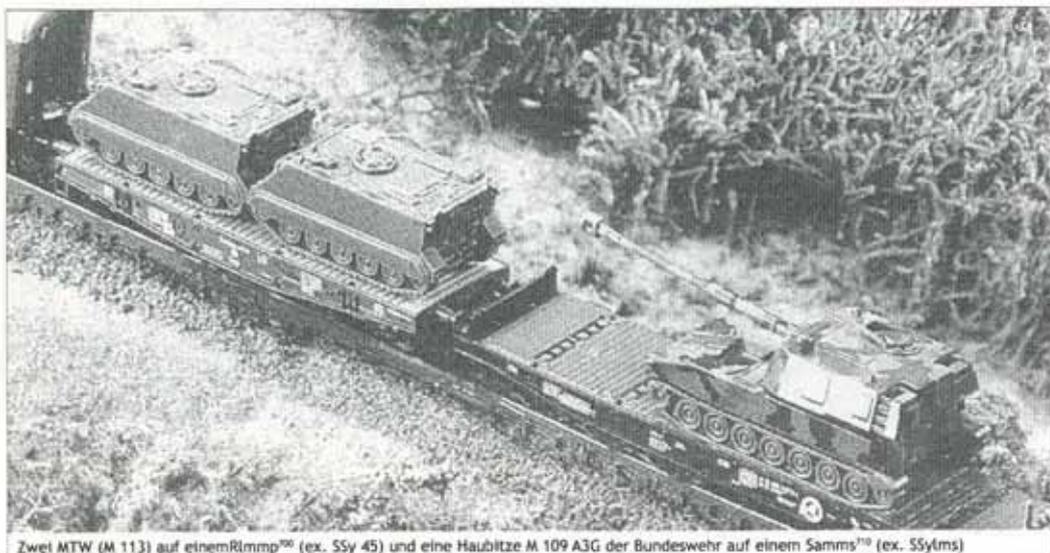
**MicroTrains Neuheiten für September**

Und wieder kommt ein neues Modell aus Oregon: ein 60'8" Gundersen Center Flat Car der Domtar Gypsum (53510). Weiter sind neu ein 40' Standard Box Car der Rock Island in grün (24270), ein 50' Box Car der Cen-

tral of Georgia in schwarz (31280), ein Flat Car der ATSF (71050) und ein 40' Outside Braced Car der Pacific Great Eastern in rot (29080). Als Reprint kommen ein 50' Standard Box Car der Burlington Northern in gelb (38160) und als Vintage Reprint ein 39' Tank Car der Shell Oil Company (65090).

**N-Scale Convention Sondermodelle**

Für das 6. Treffen in Tacoma (WA) wurden insgesamt 12 Wagen des Great Northern Circus Car aufgelegt. Erhältlich sind diese Wagen in zwei 5er Packs in geringer Stückzahl bei All American Trains in Kaarst.



Zwei MTW (M 113) auf einem Rlmpmp<sup>700</sup> (ex. SSy 45) und eine Haubitze M 109 A3G der Bundeswehr auf einem Samms<sup>710</sup> (ex. SSylms)

Güterwagen richtig beladen

## Richtig beladen - Militärfahrzeuge

► Mit einer neuen Serie von Militärfahrzeugen in N hat Roco im letzten Jahr einen regelrechten (Transport-) Boom ausgelöst. Neben einem M 113 der US-Armee und der schweren Haubitze M 109 der Bundeswehr ist in diesen Wochen der Unimog 1300 erschienen. Wir zeigen, wie diese Modelle verladen werden.

Der Transport von Militärfahrzeugen auf der Bahn hat eine lange Tradition. Bereits im letzten Jahrhundert nutzten Militärs dieses Transportmittel, um Waffen und Gerät auf den Kriegsschauplätzen schnell bewegen und verlegen zu können. Im Zweiten Weltkrieg erreichte dieser Transport völlig neue Dimensionen, wobei es bei der Wehrmacht sogar eigene Kompanien für den ausschließlichen Eisenbahntransport gab.

Bei der heutigen Bundeswehr dient die Bahn in Friedenszeiten in der Regel jedoch dazu, Truppenteile auf Übungsplätze zu verlegen. Gerade die

In der nächsten Ausgabe stellen wir Ihnen ausführlich die Produkte der Firma HEICO vor, die seit einigen Monaten ausgezeichnetes Ladegut auch für uns N-Bahner fertigt.

**HEICO**  
MODELL



**Teil 1 - Oktober 1997:** Verladung von Militärfahrzeugen.

**Teil 2 - November 1997:** Verladung von Stahlerzeugnissen (Brammen, Platten, Rohre, Stahlmatten).

**Teil 3 - Dezember 1997:** Verladung von Holzgütern (Bretter, Baumstämme, Schalholz).

**Teil 4 - Januar 1998:** Verladung von Sondergütern (Kisten, Röhren, Fässer, Kabeltrommeln).

schweren Kettenfahrzeuge sind für eine längere Fahrt auf Straßen nicht geeignet. In Krise und Krieg nutzt man die Bahn als logistisches Mittel, um die benötigten Truppenteile schnell in die Krisenregionen zu bringen.

Zum Transporteinsatz kommen insgesamt drei Modelle aus dem Roco-

Programm zum Einsatz, nämlich der vierachsige Rlmpmp<sup>700</sup>, der schwere sechsachsige Samms<sup>710</sup> und der zweiachsige Rungenwagen Kbs<sup>442</sup>. Mit den Vorbildern wollen wir uns zunächst kurz beschäftigen.

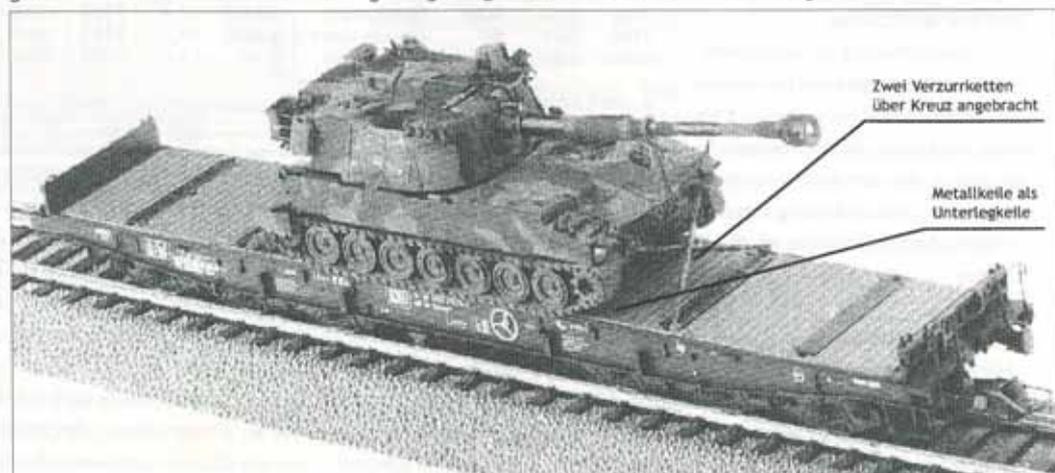
Der vierachsige Rlmpmp<sup>700</sup> stammt noch von der deutschen Reichsbahn und wurde erstmals 1940 als SSy 45 geliefert. Er dient in erster Linie zum Transport von schweren Kettenfahrzeugen und Maschinenteilen. Der Samms<sup>710</sup> entstammt als SSylms der Epoche II und wurde 1964 erstmals gebaut. Dieser sechsachsiger Wagen wird in erster Linie für schwere Walzprofile und sperrige Güter benutzt dient aber auch zum Transport schwerer Kettenfahrzeuge. Der zweiachsige Rungenwagen Kbs<sup>442</sup> wurde 1958 als

Rlms 58 in Dienst gestellt und soll Fahrzeuge und Güter mit großem Raumbedarf transportieren. Er ist geeignet für kleine Kettenfahrzeuge und besonders für Kleinfahrzeuge und LKW der Bundeswehr.

Der Mannschaftstransportpanzer MTW (M 113 der US-Armee) wird auf Fahrzeuge des US-Transportation Corps verladen. Roco nahm als Vorbildmodell den vierachsigen Flachwagen der Bauart Rlmpmp<sup>700</sup>. Verladen werden zwei Panzer. Vorne und hinten werden Verzurrketten über Kreuz am Panzer angebracht und am Rungen-/Flachwagen befestigt. Zusätzlich befinden sich vorne und hinten an den Ketten Metallkeile, die sich am Holzboden des Wagen festkrallen. Zu beachten ist, daß Waffen abgebaut werden - auch die auf dem Panzer angebrachten Kraftstoffkanister werden während der Fahrt abgenommen. Statt zwei Panzern kann auch ein MTW mit einem anderen Gerät verladen werden, welches das Lichtraumprofil nicht überschreitet.

Dem M 113 ähnlich ist das Transportfahrzeug M 577 (auch Gefechtsstandfahrzeug), der bei der Bundeswehr auf Rungenwagen Kbs<sup>442</sup> und Kbs<sup>443</sup> und auch auf Flachwagen Samms<sup>709</sup> und Samms<sup>710</sup> verladen wird.

Die schwere Haubitze M 109 (Kaliber 155 mm) wird nur auf Flachwagen verladen, z.B. Rlmpmp<sup>650</sup> oder Samms<sup>710</sup>. Dabei wird das gleiche Verladeverfahren angewendet, wie beim MTW - Benzinkanister und MG-Halterung sind abzubauen. Das Geschützrohr wird am Panzer selbst abgestützt. Auf Wagen der Bundesbahn wird nur jeweils eine Haubitze auf  
Fortsetzung auf Seite 7



Zwei Verzurrketten über Kreuz angebracht

Metallkeile als Unterlegkeile





1991 legte Arnold exklusiv für die Firma Hesselbach & Rauscher diesen vierachsigen Kesselwagen mit geänderter Betriebsnummer auf. Obwohl das Modell auf 600 Stück limitiert war und mit Zertifikat geliefert wurde, konnte es keine Wertsteigerung vorweisen. Im Gegenteil - noch Jahre später bekam man diesen Wagen weit unter dem damaligen Verkaufspreis angeboten. Ein Flop also...

**Zertifikat**  
für Exklusiv-Modell AGA Rommenhöller Kohlensäure Nr. 4377-12 von Arnold;  
Limitierte Auflage 800 Stück.

Ihr Modell hat die Nr. **12**  
HERA Hesselbach und Rauscher GbR  
3472 Beverungen I - Kesselstraße 1-3

Güterwagen richtig beladen

## Limitiert - ein Begriff ohne Wert?

Ein neuer Begriff dringt mehr und mehr in die Modellbahnwelt. In einem Markt, in dem mit immer härteren Bandagen um die Gunst und um das Geld des Kunden gekämpft wird, sollen limitierte oder streng limitierte Produkte fortan vermehrt Kaufimpulse setzen.

„Limitierte und exclusive Sonderreihe eines bayerischen Güterzugs der Epoche I, Schlepptenderlokomotive mit fünf Güterwagen, Lokomotive und Wagen mit geänderten Betriebsnummern und Anschriften, einzeln nicht erhältlich, in edler Holzkassette mit

Zertifikat; Bestellschluß: 30. April“. So oder ähnlich werben die Modellbahnhersteller für ihre Sonderserien. Heutzutage reicht es nicht mehr aus, ein einfaches Katalogmodell nur mit einer neuen Betriebsnummer zu versehen - das ganze Drumherum muß

ebenfalls stimmen. So finden sich die Modelle entweder in einer neuen und aufwendigen Verpackung wieder oder erhalten ein beigelegtes Zertifikat, welches die Exklusivität vom Hersteller garantiert. Auf jeden Fall sind die angebotenen Sonderserien limitiert, um dem Endkunden zu zeigen, daß sie tatsächlich nur in einer begrenzten Stückzahl in einem begrenzten Zeitraum erhältlich sind.

Aus der Sicht des Herstellers hat die Produktion von limitierten Sondermodellen einen wichtigen Grund: dem Kunden soll ein attraktives Modell geboten werden, was in dieser Form nicht im Katalogprogramm zu finden ist. Die Produktion hat für den Hersteller mehrere, nicht zu unterschätzende Effekte. Vorhandene Formen und Teile können genutzt werden, eine höhere Gesamtauflage (alle Modellvarianten zusammengenommen...) läßt eine schnellere Amortisation der Gesamtkosten zu, die Produktbreite wird nebenbei erhöht - somit hat der Kunde eine größere Auswahl.

Bleibt sind vor allem komplette Garnituren mit Modellen, die einzeln nicht erhältlich sind. Allerdings stellt diese Fertigung wieder ein gewisses Risiko gegenüber einem Einzelmodell dar - produktionstechnisch und auch wirtschaftlich gesehen.

Doch daß Modelle oder Sonderserien limitiert sind, sagt im Grunde genommen nicht viel aus. Denn eigentlich sind alle Produkte aus der Produktion eines Herstellers limitiert. Es gibt keine Lokomotive und keine Wagen, die ewig gefertigt werden. So ist die Stückzahl immer auf eine bestimmte Anzahl beschränkt, die in einem bestimmten Zeitraum gefertigt wird - ob es zwei Monate oder zehn Jahre sind, spielt dabei keine Rolle.

Die Produktionszyklen von Modellen werden in Zukunft immer kleiner werden - ausgenommen bei Standardmodellen, die für das Grundsoriment von besonderer Bedeutung sind. Somit werden auch die produktionsbedingten Stückzahlen für jedes produzierte Einzelmodell sinken. Einen größeren Stellenwert werden zukünftig die Produkte haben, die sich in verschiedenen Varianten fertigen lassen. Einzelgänger haben dagegen nur eine Chance, wenn die allgemeine Nachfrage danach sehr groß ist. Die Beispiele im grauen Kasten unten sollen diese These unterstreichen.

Interessant kann der Begriff der limitierten Sonderserien dann werden, wenn der Hersteller die tatsächliche Auflage bekanntgibt. Doch ob das Modell dann automatisch das Merkmal des Exklusiven bekommt, darf bezweifelt werden. Eine Lokomotive, die als limitiertes Sondermodell eine Auflage von 3.000 Stück hat, ist zwar von der produzierten Stückzahl her begrenzt, kann aber mit Sicherheit keine Exklusivität vorweisen, da die gängigen Stückzahlen von vergleichbaren Lokomotiven ebenfalls in diesem Rahmen liegen. Eine der möglichen Grundbedingungen für eine Exklusivität ist, daß die produzierte Stückzahl deutlich unter der normalen Serienproduktion liegt.

Bei der Wertumessung eines Modells spielt die limitierte Anzahl - sofern die Auflage bekannt ist - nicht unbedingt die primäre Rolle. Vielmehr bestimmt sie im engen Verbund mit weiteren Faktoren, wie Modellauswahl, Produktionszeitraum, Angebot und vor allem Nachfrage (=Verfügbarkeit) den derzeitigen und zukünftigen Preis eines Modells. Die Auflage bekommt dann einen nicht zu unter-

Fortsetzung auf Seite 9



## ZERTIFIKAT

Seit 100 Jahren gibt es olympische Spiele der Neuzeit und vor 60 Jahren fand die Olympiade in Berlin statt. Diese sportlichen Jubiläen waren Anlaß, die Schnellzuglokomotive mit Schlepptender Baureihe 18.1 mit olympischen Ringen auf dem Tender für eine Sonderauswahl zu wählen.

**marklin**

Das Modell mit der Artikel-Nummer 88183 wurde 1996 in einmaliger Serie als besonderes Produkt für Insider-Mitglieder gefertigt.

Die Auflage ist weltweit limitiert.

In Verbindung mit diesem Zertifikat  
ausgestellt auf den Käufer

**Guido Kruschke**

Insider-Mitglied Nr. **88183**

wird die Echtheit des Modells dokumentiert.

Göppingen, im Jahre 1996

*(Signaturen)*

Geop. Märklin & Cie. GmbH

Optisch ansprechendes Zertifikat - doch die Auflage wird nicht bekanntgegeben...

Limitiert - ein Begriff ohne Wert...

schätzenden Stellenwert, wenn diese bei einem Lokomotivmodell bei nur 50 Stück liegt, zum Beispiel exklusiv für eine Pressekonferenz oder für ein anderes, besonderes Ereignis gefertigt. Doch ein solches Beispiel dürfte eher die große Ausnahme bleiben.

Die Wertsteigerung eines Modells orientiert sich stark an den marktwirtschaftlichen Kriterien Angebot und Nachfrage. Ist das Angebot groß, aber die Nachfrage gering, wird der Marktpreis zwangsläufig stagnieren oder nach unten tendieren. Ist das Angebot gering, aber die Nachfrage groß, ist eine (schnelle) Wertsteigerung vorprogrammiert. Letztendlich machen diese Faktoren deutlich, wie eng verzahnt alle Elemente sind und nur in der Gesamtheit den Erfolg oder Mißerfolg eines Produktes bestimmen. Ein Beispiel für stagnierenden Wertzuwachs ist die Köf II von Arnold (2000), die anlässlich des Kieler Hafenjubiläums produziert wurde - mit fester Auflage und Zertifikat. Doch die Auflage war so hoch und das Interesse der Sammler und Modellbahner so gering, daß sich nach der ersten Kauf-euphorie kaum mehr Interessenten fanden - der Marktpreis stagnierte. Wertzuwächse können dagegen jedoch die ersten Preußen-Garnituren von Fleischmann verzeichnen.

Limitierte Sonderserien orientieren sich meist am Geschmack der Kunden und nach feststellbaren Trends - zum Beispiel zeitgeschichtliche Ereignisse oder bestimmte Zeitabschnitte der Eisenbahn. So steht derzeit besonders die Epoche III ganz oben auf der Beliebtheitskala der Modellbahner. Hier müssen die Hersteller natürlich besonders schnell reagieren, um sich kurzfristig Marktanteile zu sichern. Verfügt der Hersteller über ein breites Grundsortiment, so lassen sich daraus schnell und mit relativ geringem Aufwand Sonderserien oder Modelle fertigen.

Bei Marktführer Märklin läßt sich seit einigen Jahren die Tendenz zur vermehrten Produktion von Sondermodellen im HO- und Z-Bereich feststellen. So erscheinen mehrmals im Jahr Sonderprospekte mit Produkten, die in der Auflage limitiert sind und nur in einem bestimmten Zeitraum gefe-



Und so sieht das Vorbild aus - die V 20 030 in den 50er Jahren im Einsatz

Eine neue Firma und das erste Modell...

## Die V 20 kommt in N

Was den Großserienherstellern in all den Jahren nicht gelungen ist, kommt nun von einem neuen Kleinserienhersteller auf den Markt - der Rangierdiesel der Baureihe V 20 in Ausführung der Epoche III.

Die noch junge Firma Marks Kleinkunst aus Regnitzlosau wird schon im November sein erstes Lokmodell produzieren. Es handelt sich um die Baureihe V 20, eine ehemaligen Wehrmachts-Diesellokomotive, die zunächst in grün und schwarz der Epoche III kommen wird. Und die technischen Details machen echten Appetit. Faulhaber-Motor mit großer Schwungmasse, komplettes Getriebe, hohes Fahrzeuggewicht (Zinngehäuse und Fahrwerk), feindetaillierte Anbauteile (Griffstangen, Brems-

schläuche, ...), NEM-Kupplungsaufnahme für Fleischmann-Kurzkupplung und Digitaldecoder-Einbau (Lenz und/oder Arnold). Geplant ist die Auslieferung für November. Und wie es sich gehört, werden wir dieses Modell vor der Auslieferung erhalten und einem ausgiebigen Test unterziehen.

Wer hinter der Firma Marks Kleinkunst steckt und was wir N-Bahner noch alles erwarten können, darüber wollen wir in einer der nächsten Ausgaben berichten.

veröffentlichen - wie zum Beispiel der N-Bahn Ticker. Fleischmann fertigt nur für die Verbände und die eigene Vertreter-Initiative und gibt die Auflage nicht bekannt - ebenso Minitrix. Roco fertigt ebenfalls Modelle und Sonderserien für die Verbände und von Fall zu Fall auch für Händler oder Organisationen. In einigen Fällen erfährt man offiziell die Auflage - jedoch nicht direkt von Roco.

Limitierte Sonderserien und exklusive Modelle mit einer Auflagenbeschränkung werden auch zukünftig ein fester Bestandteil der Produktpalette der Hersteller sein. Wir fordern deshalb die Hersteller auf, mehr Transparenz zu schaffen und die Auflagen der limitierten Serien und Modelle bekanntzugeben - und sei es erst nach Abschluß der Produktion. Oder hat man in den Chefetagen Angst, sich mit einer wohlmöglichst zu kleinen Auflage auf dem Markt zu blamieren?

### 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...



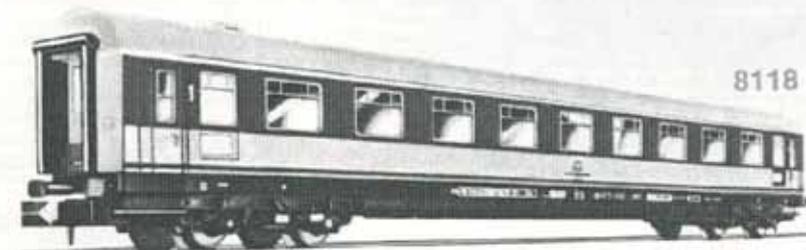
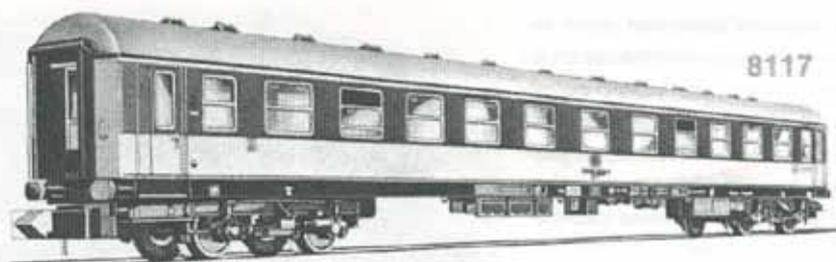
### ... im N-Bahn Ticker

Die Monatszeitschrift für engagierte N-Bahner

## N-Bahn Ticker

... was sonst !

**8117 - Schnellzugwagen 2. Klasse, Modell des Fernstrecken-Liegewagens Bcüm<sup>234</sup> mit Vorzugsabteilen, LÖP: 170 mm, Kieselgrauviolette DB-POP-Lackierung mit vorbildentsprechender Beschriftung, mit Inneneinrichtung, eingesetzte, z. T. geöffnete Fenster, am Wagenkasten und Chassis alle Einzelheiten nachgebildet, Original Minden-Deutz-Drehgestelle. Dach abnehmbar zum Einbau der Innenbeleuchtungsgarnitur 9450.**

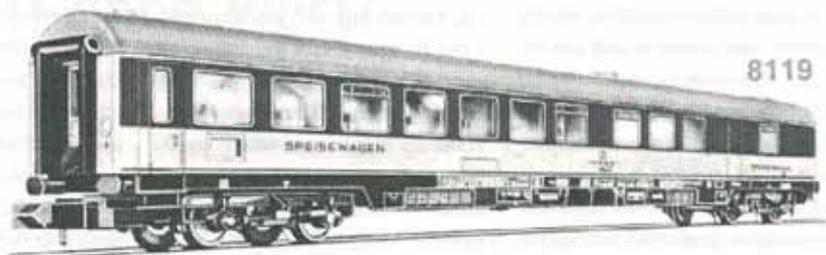


**8118 - Fernschnellzugwagen 1. Klasse, Modell des Avümz<sup>111</sup> der DB, LÖP: 165 mm.**

Kieselgrau/orange-rote DB-POP-Lackierung mit vorbildentsprechender Beschriftung, gelber 1. Klasse-Kennstreifen, mit Inneneinrichtung, eingesetzte Fenster, Original Minden-Deutz-Drehgestelle, am Wagenboden alle Einzelheiten nachgebildet. Dach zum Abnehmen, mit Innenbeleuchtungsgarnitur 9450 zu beleuchten.



**8119 - Speisewagen, Modell des WRüm<sup>132</sup> der DB, LÖP: 170 mm, Kieselgrau/rote DB-POP-Lackierung mit vorbildentsprechender Beschriftung, mit Inneneinrichtung, eingesetzte Fenster, am Wagenkasten und Chassis alle Einzelheiten nachgebildet, Original Minden-Deutz-Drehgestelle. Dach abnehmbar zum Einbau der Innenbeleuchtungsgarnitur 9450.**



Ein neues Farbkonzept der Bundesbahn

## Fleischmanns Popwagen

► Zu Beginn der 70er Jahre entwickelte man bei der Bundesbahn einen neuen Zweifarbenanstrich, der sich zwar nicht durchsetzte, aber zum Wegbereiter der ozeanblau-beigen Lackierung wurde. Diesen Popanstrich nahmen sich verschiedene Hersteller zum Vorbild und lackierten ihre Wagenmodelle um.

Im Jahre 1970 entschloß sich die Deutsche Bundesbahn zu einem neuen, werbewirksamen Anstrich für ihre Reisezugwagen, der unter dem Namen „Popanstrich“ in die Geschichte der Fahrzeuglackierungen einging. In einer Besprechung des DB-Vorstandes im Juni 1970 wurde die endgültige Farbgebung festgelegt, wonach fünf Wagen im Aw Frankfurt/Main umgespritzt wurden. Diese standen ab August 1970 zu Besichtigung bereit. Umlackiert wurden ein Avüm<sup>233</sup> (kieselgrau-orange), ein Büm<sup>234</sup> (kieselgrau-blau), ein Bcüm<sup>235</sup> (kieselgrau-lila) ein WRüm<sup>132</sup> (kieselgrau-rot) und ein Bcüm<sup>233</sup> (kieselgrau-blau).

Per HVB-Verfügung vom 31. August 1970 wurden versuchsweise drei Zugpaare - zwei Tages- und ein Nachtzug mit Liegewagen - in die neuen Versuchsfarben umlackiert. Zu beachten ist - auch bei späteren Umlackierungen und Neubliefungen - daß die

vorgegebene Farbgebung nicht immer eingehalten wurde. So erhielten zum Beispiel einige Wagen der 1. Klasse ein

### Kennzeichnung beim Versuchsanstrich (Popfarben)

► Zur Kennzeichnung der Wagenklassen und des Verwendungszwecks erhielten die Wagen in der Fensterreihe den folgenden Anstrich:

*Wagen 1. Klasse und 1./2. Klasse:*  
blutorange (RAL 2002)

*Wagen 2. Klasse mit und ohne Gepäckraum:*  
kobaltblau (RAL 5013)

*Liegewagen:*  
rotviolett (RAL 4002)  
blaulila (RAL 4005)  
kobaltblau (RAL 5013)

*Schlafwagen, Speisewagen, Sitzwagen mit Speiseraum:*  
purpurrot (RAL 3004)

*Gepäck- und Postwagen:*  
chromoxidgrün (RAL 6020)

blaues Fensterband. Die vollständigen Farbtöne finden Sie im grauen Kasten.

Doch Ende 1971 schlug das Design-Center der Bundesbahn der Hauptverwaltung vor, die Einführung einer Hausfarbe im Hinblick auf das gesamte Unternehmen zu betrachten. So entschied man sich dann für die neuen Farben beige, rot und blautürkis (später in ozeanblau geändert...). Die Popfarben wurden jedoch nicht entfernt, sondern konnten an vielen Wagen die nächsten Jahre überdauern.

Diese Änderung der Personenwagen, die in kleinen Stückzahlen zum Einsatz kamen, wurde von der Modellbahnindustrie schnell aufgenommen. Arnold, Fleischmann und Minitrix boten ab 1971 verschiedene Modelle an, die allesamt aus dem vorhandenen Programm pool stammten. Dabei ließ man oftmals vorbildgegebene Details außer Acht, was jedoch keinen Mo-

dellbahner störte. Die Hauptsache war der Spielbetrieb auf der Modelleisenbahn, der durch diese neuen, farbenfrohen Modelle erheblich aufgewertet wurde.

In der heutigen Folge beschäftigen wir uns mit den Popwagen der Firma Fleischmann und wollen in den kommenden Ausgaben auf die Modelle von Minitrix und Arnold eingehen.

### Gepäckwagen Düm<sup>902</sup> (Dm<sup>902</sup>)

Nachdem die Bundesbahn 1959 den ersten Prototypen eines 26,4m langen Gepäckwagens geliefert bekam, begann schon im Jahre 1960 der Serienbau bei KHD, Rathgeber und DWM. Der Gepäckwagen mit der Bezeichnung Pw4üm-60 war für Schnellzüge vorgesehen und konnte 140 km/h schnell laufen. Für die Be- und Entladung gab es seitlich je zwei große Rolltore und die Inneneinrichtung konnte variabel gestaltet werden.

Das Fleischmann-Modell gibt diesen Gepäckwagen als Düm<sup>902</sup> der Epoche IV in den wesentlichen Details wieder. Die Betriebsnummer der Wagen von 1972 bis 1973 ist korrekt und paßt

Fortsetzung auf Seite 11

**Gepäckwagen (kieselgrau-grün)**

8101	1972	Schnellzug-Gepäckwagen der DB, Bauart Düm <sup>102</sup> , LÜP: 165mm, K-Gehäuse, kieselgrau-grün (Design-Lackierung), Beschriftung schwarz, Fensterrahmen silberfarben, Dach dunkelgrau, ohne Zuglaufschild, Türbezeichnungen „A“ und „B“ groß gedruckt, Drehgestelle Minden-Deutz schwarz, weiße Schlußleuchten, Kupplungsabdeckung Blech Betriebsnummer: 518092-40050-7 .....	60,-
8101	1973	dito wie vor, jedoch Kupplungsabdeckung Kunststoff goldfarbene Fenster hellgraues Dach, Drehgestelle Minden-Deutz grau, rote Schlußleuchten Betriebsnummer: 518092-40050-7 .....	60,-
8101	1974-1975	dito wie vor, jedoch geänderte Betriebsnummer, mit kieselgrauem Streifen unter Dachkante, Türbezeichnungen „A“ und „B“ kleiner Betriebsnummer: 518092-70050-6 .....	55,-

**Liegewagen (kieselgrau-lila)**

8117	1972	Liegewagen 2. Klasse der DB, Bauart Bctüm <sup>256</sup> , LÜP: 170mm, K-Gehäuse, kieselgrau-lila (Design-Farbgebung), Fensterrahmen silberfarben, Stirnwände komplett grau, mit Zuglaufschild „Frankfurt/M.“ (schwarz auf grauem Rechteck), Wagenrahmen ohne Schürze, Drehgestelle Minden-Deutz schwarz, Kupplungsabdeckung Blech Betriebsnummer: 518050-40506-8 .....	60,-
8117	1973-1975	dito wie vor, jedoch Kupplungsabdeckung Kunststoff Betriebsnummer: 518050-40506-8 .....	60,-

**Schnellzugwagen 1. Klasse (kieselgrau-orange)**

8118	1971-1972	Schnellzugwagen 1. Klasse der DB, Bauart Avümz <sup>111</sup> , LÜP: 165mm, K-Gehäuse, kieselgrau-orange (Design-Farbgebung), Fensterrahmen messingfarben, Stirnwände komplett orange, Zuglaufschild ohne Beschriftung in versenktem Kasten, Abteiltrennwände orange, Wagenrahmen mit Schürze, Drehgestelle Minden-Deutz schwarz, Kupplungsabdeckung Blech Betriebsnummer: 618019-70009-4 .....	67,-
8118	1973-1974	dito wie vor, jedoch Stirnwände komplett grau, Trennstreifen unter Dachkante grau, Abteiltrennwände grau Betriebsnummer: 618019-70009-4 .....	70,-
8118	1975	dito wie vor, jedoch Bauart Am <sup>203</sup> , Wagenrahmen ohne Schürze Betriebsnummer: 618019-70009-4 .....	60,-

☞ Bei dem Schnellzugwagen 1. Klasse (8118) war von 1971 bis 1972 die Wagengrundfarbe orange - die graue Farbe wurde aufgedruckt. Von 1973 bis 1975 war dann die Wagengrundfarbe grau und die orange Farbe wurde aufgedruckt.

**Speisewagen (kieselgrau-orange, kieselgrau-rot)**

8119	1973	Schnellzug-Speisewagen der DB, Bauart WRümh <sup>132</sup> , LÜP: 170mm, K-Gehäuse, kieselgrau-orange (Design-Farbgebung), Fensterrahmen silberfarben, mit Aufdruck „SPEISEWAGEN“ (orange), Zuglaufschild ohne Beschriftung in versenktem Kasten, Drehgestelle Minden-Deutz, Kupplungsabdeckung Blech, Fehldruck Betriebsnummer: 518088-80235-1 .....	(120,-)
8119	1973-1975	dito wie vor, jedoch kieselgrau-rot, mit Aufdruck „SPEISEWAGEN“ (rot) Betriebsnummer: 518088-80235-1 .....	70,-

**Fleischmanns Popwagen...**

in das Nummernschema, die Betriebsnummer von 1974 bis 1975 ist falsch.

**Liegewagen Bctüm<sup>256</sup> (Bctm<sup>256</sup>)**

Der Liegewagen aus dem Jahre 1967, der von LHB gebaut wurde, basierte auf seinen Vorgängermodellen (Bc4üm-60, Bc4üm-53) und unterschied sich lediglich durch die Inneneinrichtung und durch die Wagenlänge von 27,5m. Dem Reisenden standen sieben Normal-, drei Vorzugs- und ein Begleiterabteil zur Verfügung. In den 80er Jahren wurden die Wagen von der Bundesbahn in die Gattung Bctm(h)<sup>257</sup> umgebaut.

Das Fleischmann-Modell gibt diesen Liegewagen ebenfalls in den wichti-

gen Details wieder. Das Chassis wurde entsprechend zu den 165mm Wagen abgeändert. Die angegebene Betriebsnummer paßt jedoch nicht ins Nummernschema.

**Schnellzugwagen Am<sup>203</sup>**

Der Schnellzugwagen mit der Bauartnummer 111 wurde erstmals 1962 als Av4üm-62 für den hochwertigen TEE- und IC-Verkehr in Dienst gestellt und wurden in dieser Form nicht für eine Design-Lackierung verwendet. Hier wurde der spätere Am<sup>203</sup> verwendet, der als 1. Klasse Wagen ab 1963 in Dienst gestellt wurde. Ein markanter Unterschied zwischen diesen beiden Modellen sind die Anzahl der Abteile (9 beim Avümz<sup>111</sup> und 10 beim Am<sup>203</sup>) und die Schürze beim Avümz<sup>111</sup>.

Fleischmann nahm für das Vorbild fälschlicherweise den im Programm vorhandenen TEE-Wagen Avümz<sup>111</sup>, der nicht mit dem Vorbild übereinstimmt. Auch lassen sich die Betriebsnummern des Modells weder dem Avümz<sup>111</sup>, noch dem Am<sup>203</sup> zuordnen. Es handelt sich also um ein Phantasiemodell, auch wenn der Wagen 1975 als Am<sup>203</sup> und ohne die Schürze auf den Markt kam. Die „9“ in der Betriebsnummer 618019... gibt an, daß es sich um einen Wagen mit neun Abteilen handelt, obwohl der Am<sup>203</sup> 10 Abteile aufweist.

**Speisewagen WRümh<sup>132</sup> (WRmh<sup>132</sup>)**

Der Speisewagen der Bauartnummer 132 basiert auf dem TEE-Speisewagen WR4üm-62, der 1964 mit einer Länge

von 27,5m in Dienst gestellt wurde. Für den hochwertigen Dienst (TEE und IC) war die Lackierung rot/gelb und für die normalen F- und D-Züge waren die Wagen rot lackiert.

Fleischmann gibt dieses Modell in den wesentlichen Details wieder. Die aufgedruckte Betriebsnummer paßt jedoch nicht ins Nummernschema und kann auch keinem anderen Speisewagen der Bundesbahn zugeordnet werden. Die Modelle aus der ersten Serie wurden fälschlicherweise in der Farbgebung kieselgrau-orange auf den Markt gebracht und zählen heute bei Sammlern zu den gesuchtesten Modellen. Später wurde die Farbgebung dann korrekt in kieselgrau-rot abgeändert (der genaue Zeitpunkt der Umstellung ist nicht bekannt...).



Das Kippen eines MC-Behälters durch ein Zustellfahrzeug in den 50er Jahren - das Fahrzeug mit Behälter ist bei Marks im Programm

Der kombinierte Ladeverkehr im Modell und beim Vorbild...

## Behälter und Behältertragwagen

In einer mehrteiligen Serie beleuchten wir den Kombinierten Ladeverkehr der Bahn und beschäftigen uns im besonderen mit den pa-Behältern (MC-Behälter) und den Behältertragwagen. Heute schauen wir zurück und befassen uns mit der Entwicklung der Behälter und Behältertragwagen.

In den kommenden vier Teilen befassen wir uns dann intensiv mit den Wagenmodellen der einzelnen Firmen. Bei Arnold betrachten wir zunächst den vierachsigen Schwerlastwagen S5km mit Haus-Haus Behältern und werfen dann einen Blick in die Geschichte, denn die zweiachsigen Behältertragwagen sind schon lange nicht mehr im Programm des Mühlhausener Herstellers. Doch zunächst wollen wir uns mit der Entwicklung der pa-(MC-) Behälter und der verschiedenen Tragwagen beschäftigen.

Bereits in den Anfängen der Eisenbahn wurden Güter verschiedener Art auf dem Schienenwege transportiert. Die Waren wurden vom Hersteller zum nächstgelegenen Bahnhof gebracht, dort auf geeignete Güterwagen verladen, zum Bestimmungsbahnhof transportiert, dort wieder entladen und vom Empfänger wieder abgeholt. Doch für manche Güter war dieses viele Um- und Aufladen zu zeitintensiv und man sann auf Abhilfe. Einfa-

cher wäre es doch, bestimmte Güter schon beim Hersteller in geeignete Behälter zu packen, diese per Eisenbahn transportieren zu lassen und später direkt zum Empfänger zu liefern - ohne Um-, Auf- und Abladen des eigentlichen Transportgutes. Dieser sogenannte „Haus-zu-Haus“ Verkehr wurden erst zu Beginn der 20er Jahre ernsthaft ins Auge gefasst. Auf der eisenbahntechnischen Ausstellung in Sedin 1924 präsentierte die Berliner Firma Bolle einen umgebauten Flachwagen mit vier Behältern, die von einem Straßenfahrzeug einfach auf den Flachwagen geschoben und dort befestigt wurden. Das Transportgut, hier Kokosfett, wurde in spezielle Behälter gefüllt, die über eine Seitenrampe auf den Wagen kamen und dann abtransportiert wurden. Für die Zustellung der Behälter war eine Spezialzugmaschine erforderlich.

Anfang der 30er Jahre wurde von der Deutschen Reichsbahn der eigene LKW-Verkehr weiter intensiviert,

**Teil 1 - Oktober 1997:** Entwicklung der Behälterformen, Bauarten und Behältertragwagen beim großen Vorbild.

**Teil 2 - November 1997:** Die Roco-Modelle des BTs 50 und BTmms 51 im Modell und beim Vorbild.

**Teil 3 - Dezember 1997:** Die Fleischmann-Modelle des Lbs<sup>sm</sup> im Modell und beim Vorbild.

**Teil 4 - Januar 1998:** Die Minitrix-Modelle des Lgjs<sup>sm</sup> im Modell und beim Vorbild.

**Teil 5 - Februar 1998:** Die Arnold-Modelle des S5km und ein Blick in die Historie der zweiachsigen Behältertragwagen.

da die Eisenbahn nicht alle Waren direkt an dem Empfänger zustellen konnte. Um die Beförderung rationaler zu gestalten, setzte man in großem Umfang auf den Behälterdienst, der quasi eine Weiterentwicklung der Bolle'schen Behälter von 1924 darstellte. So konnten die Güter schnell über Schiene und Straße (Eisenbahn

und LKW...) befördert werden. Der Verkehr mit pa-Behältern war geboren. Im Laufe der Jahre wurden aus den anfänglichen Kleinbehältern die Großbehälter mit einem Fassungsvermögen bis 20m<sup>3</sup>, die Kranösen und Rollen besaßen. Doch der Kriegsausbruch stoppte 1939 die weitere Entwicklung.

Nach dem Kriege griff die Deutsche Bundesbahn Anfang der 50er Jahre nach eingehender Prüfung das niederländische pa-Behältersystem auf und entwickelte es weiter. Bei den Kunden erfreute sich dieses System großer Beliebtheit - gerade bei kleinen Lieferpartien. So entstanden im Laufe der Jahre Behälter für verschiedene Transportzwecke und die dafür notwendigen Transportwagen. Die Konkurrenz zu den pa-Behältern kam Mitte der 60er Jahre durch die Entwicklung der Übersee-Container auf - diese konnten innerhalb kürzester Zeit den Markt erobern. So wurde der pa-Behälter, der mittlerweile zum MC-Behälter geworden war, immer mehr zurückgedrängt. Doch die MC-Behälter hatten ihre Daseinsberechtigung - vor allem im Kleinverkehr, so daß das BZA Minden eine weitere Form, die Logistik-Box entwickelte. Bis diese Box in großen Stückzahlen bereitsteht, werden die MC-Behälter nach einer Modernisierung nach wie vor eingesetzt.

**pa-Behälter:** Ursprünglich wurden pa-Behälter (pa=porteur aménager) als Großbehälter bezeichnet. Mit dem Aufkommen der Übersee-Container wurden diese dann als Großcontainer bezeichnet und die pa-Behälter erhielten den Begriff „Mittel-Container“ (MC). Diese Behälter sind international genormt und sind roll- und kranbar. Auf einem festen Untergrund können sie auf LKWs transportiert werden. (Fortsetzung auf Seite 13)



Ein offener Behälter des Typs Eoskrt<sup>772</sup>



Behälter mit Schutzdach Edr für Flüssiggase



Behälter für loses Schüttgut Ddzkr

## Bezeichnung der pa-Behälter

Die pa-Behälter (MC-Behälter) wurden nach Gattungen unterschieden. Das Gattungszeichen bestand aus dem Hauptgattungszeichen (Großbuchstaben) und den Nebengattungszeichen (Kleinbuchstaben).

- |   |  |
|---|--|
| D = Fassungsraum über 3m <sup>3</sup> bis 6m <sup>3</sup>   | E = Fassungsraum über 6m <sup>3</sup> bis 16m <sup>3</sup> |
| F = Fassungsraum über 16m <sup>3</sup>  |  |
| b = Behälter mit Abdeckung  |  |
| d = Druckcontainer oder bei Ed mit Einfüllklappe in der festen Abdeckung  |  |
| f = geschlossen, kreisförmiger Querschnitt mit Einfüll- und Auslaufklappen und Fassungsraum bis 7,5m <sup>3</sup>   |  |
| ff = geschlossen, kreisförmiger Querschnitt mit Einfüll- und Auslaufklappen und Fassungsraum über 7,5m <sup>3</sup> |  |
| i = Kühlbehälter, bei Heizölbehälter Isolierung   |  |
| k = kranbar   |  |
| o = offen, Fassungsraum bis 7,6m <sup>3</sup>   |  |
| oo = offen, Fassungsraum über 7,6m <sup>3</sup>   |  |
| r = rollbar   |  |
| s = mit senkrechten Wänden (nur bei Eo)   |  |
| t = mit Stirnwandtür  | ü = Übersee-Behälter                                       |
| v = für Lebensmittel  | pa = Container des pa-Systems                              |
| P = Privatcontainer   | sp = Spezialcontainer                                      |
| spr = Kühlcontainer   | ti = übergangsfähig mit Zollverschluß                      |

Es gibt noch weitere Bezeichnungen, die hier aber eine untergeordnete Rolle spielen.

### Behälter und Behältertragwagen...

nen die Behälter in alle Richtungen bewegt werden. Auf den Behältertragwagen werden die Behälter an Zurrösen mit dem Wagen verbunden, damit sie sich während der Fahrt nicht lösen können. Schwachpunkte waren die Kranösen, die oft abrissen und deshalb im Laufe der Zeit immer wieder verstärkt werden mußten. Folgende Behälterarten werden unterschieden: offene Behälter, geschlossene Behälter in Boxform, geschlossene Behälter mit kreisrundem Querschnitt und Kesselbehälter.

**Offene Behälter** werden zum Transport von nässeunempfindlichen Gütern benutzt, wie zum Beispiel Kohle, Sand oder Schrott. Der erste offene Behälter nach dem Krieg wurde 1950 als Eokrt in einer Stückzahl von rund 2.000 Stück gebaut. Für den Transport von nässeempfindlichen Gütern konnte eine Plane übergezogen werden. Eine Weiterentwicklung stellte der Edkrt dar, auf dem statt einer Plane eine feste Abdeckung montiert werden konnte. Die offenen Behälter wurden in den Folgejahren ständig weiterentwickelt, so daß sich auch verschiedene Sonderbauformen ergaben. Eine davon war der Behälter Fokrt, ein großer Behälter mit einem Fassungsvermögen von 23,1m<sup>3</sup>. Er sah ungefähr so aus, wie drei zusammengeschweißte offene pa-Behälter.

**Geschlossene Behälter in Boxform** werden zum Transport von nässeempfindlichen Gütern benutzt. Ab 1950 wurden etwa 750 Stück des Typs Ekrt 50 ausgeliefert, dem später der Ekrt 58 folgte. Die markanten braunroten Behälter erhielten die Bezeichnung Ewkr und wurden aus Ekrt umgebaut. Auch bei den geschlossenen Behältern gibt es Sonderformen, wie zum Beispiel den Fkrt mit 28m<sup>3</sup> Fassungsvermögen. Eine weitere Sonderform sind die Kühlbehälter für leicht verderbliche Ware, wie zum Beispiel der Eikrt. Übersee-Behälter für den Überseeverkehr waren der Eükr.

**Geschlossene Behälter mit kreisrundem Querschnitt** waren für lose Schüttgüter, wie zum Beispiel Zement, Zucker oder Kalk gedacht. Ab 1953 wurden zunächst der Efkr ab-



Ein BT 30 (Untergestell eines ex. Gms 30) mit drei offenen Behältern des Typs Eokrt

geliefert, dem der Efvkr in verschiedenen Bauformen folgte. Eine weitere Bauform war der Effkr mit geänderten Einfüllklappen. Eine Sonderform der geschlossenen Behälter stellt der Typ Ddkr dar, der für die Beladung mit losem Zement gedacht war.

**Kesselbehälter** waren für Flüssigkeiten und Gase gedacht. Der bekannteste Vertreter dieses Typs ist der Ddkr, der ab 1953 gebaut wurde. Vielfach diente er bei Brauereien zum Transport von Bier, wurde aber auch für den Milchtransport verwendet. Andere Behälter, wie der Ddkr, wurden zum Transport von Salzsäure verwendet. Mit Schutzdach kamen Behälter, wie der Edr, zum Transporteinsatz von Butan oder Propan.

**Behältertragwagen:** In unserer Übersicht stellen wir die gängigsten Behältertragwagen der DB vor und wollen nur bei den Gattungen BTs 50 (BTmms 51), Lbs<sup>508</sup> und Lbgjs<sup>509</sup> ins Detail gehen, da diese Wagen von den Herstellern als Vorbild benutzt werden. Der Schwerlastwagen S5km (?) von Arnold findet keine Berücksichtigung, da er beim Vorbild nicht mit pa-Behältern beladen wurde.

1949 setzte die Entwicklung der pa-Behälter und der Tragwagen bei der DB ein. Während die Behälter neu gebaut wurden, griff man bei den Tragwagen auf Schwachwagenbestände der DR zurück, die entsprechend umgerüstet wurden.

Der **BT 10** entstand als Umbau aus Güterwagen der Gattungen Kassel und München. Er hatte eine Länge von 9,1m bzw. 9,8m, wog mit Handbremse 7,7t und konnte drei Behälter aufnehmen. Ab 1968 wurde der Wagen als Lb<sup>576</sup> geführt. 1970 wird er letztendlich nachgewiesen.

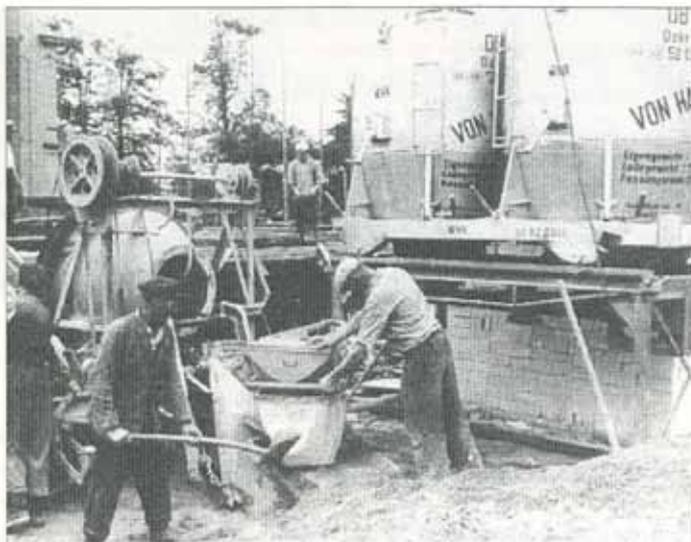
Der **BT 30** entstand ebenfalls als Umbau, allerdings aus Wagen der Gattung Oppeln (Gms 30 und Ghs 31). Er besaß im Gegensatz zum BT 10 ein Sprengwerk, war zwischen 9,1m und 10,8m lang und wog maximal 7,9t. Er konnte ebenfalls drei Behälter aufnehmen. Weitere BT 30 wurden aus Wagen der Gattung Klagenfurt umgebaut. Ab 1968 wurden die Wagen als Lb<sup>577</sup> geführt und verschwanden 1971 aus dem Bestand der DB.

Der **BTs 50** war eine Neuentwicklung der DB und wurde ab 1952 von der

Fortsetzung auf Seite 14



Ein BTs 50 der Bundesbahn mit offenen Behältern Eoskrt - der Tragwagen ist das Vorbild für das Roco-Modell



Der klassische Einsatz eines Zementbehälters auf einer Baustelle in den 50er Jahren...

Entwicklung der Behältertragwagen...

SEAG gebaut und mit 1.873 Einheiten in Dienst gestellt. Die Unterkonstruktion ist eine Schweißkonstruktion, die Langträger sind Hohlprofile. Der BTs 50 konnte, wie schon seine Vorgänger, maximal drei Behälter aufnehmen. Ohne Bremserbühne war der Wagen 9m lang, mit Bremserbühne 9,5m. Das Eigengewicht betrug 8t mit Handbremse und 7,8t ohne Handbremse. Alle Wagen waren mit einer Hik-GP Bremse ausgerüstet, die Bremserhäuser wurden später entfernt. Bis 1960 nahm der Bestand rapide ab, da andere Wagen eingesetzt wurden, die leistungsfähiger waren. 1968 erfolgte die Umzeichnung in Lbkkms<sup>578</sup>. 1991 verschwanden sie schließlich aus dem Bestand der Bundesbahn.

Aus dem BTs 50 entstand die fest gekuppelte Einheit des *BTmms 51*, die insgesamt sechs Behälter aufnehmen konnte. Diese gesamte Einheit mit einer Wagennummer war mit einer Bremserbühne 18,5m und mit zwei

Bremserbühnen 19m lang. Die Festkupplung konnte während der Fahrt nicht gelöst werden - lediglich für das Durchfahren von engen Kurven konnte diese gelockert werden. Ab 1968 wurden die vorhandenen Einheiten zu Laabkkms<sup>580</sup> und waren 1994 letztmalig im Bestand der Bundesbahn.

Der *BTms 55* wurde als Tragwagen aus dem BTs 50 entwickelt und konnte vier Behälter aufnehmen. Er war dem BTs 50 von der Konstruktion her sehr ähnlich. Er wog 8,7t mit Handbremse und wurde nach der Umzeichnung in Lbms<sup>584</sup> ab 1972 in großen Stückzahlen ausgemustert. Ein Teil der Wagen wurde zu Bahndienstwagen umgebaut. Insgesamt wurden vom BTms 55 2.438 Stück bei der SEAG hergestellt. Zwei fest gekuppelte *BTms 55* wurden in den 60er Jahren zum Laabs<sup>585</sup> umgebaut und waren bis 1982 im Bestand.

Der *BTmms 58* war die konsequente Weiterentwicklung der vorherge-

## Bezeichnung der Wagen

Bis 1968 erhielten alle Behältertragwagen die Bezeichnung BT und waren während der Besatzungszeit dem Gattungsbezirk Offenbach zugeteilt. Ab 1952 wurden die Wagen mit Gattungszeichen, Bauartnummer und sechsstelliger Wagennummer bezeichnet.

- BT = Tragwagen mit 18 bis 24t Ladegewicht für drei/vier abnehmbare Behälter
- b = Fährbootwagen
- m = Ladegewicht 20t
- s = geeignet für Züge bis 100 km/h
- h = Dampfheizleitung
- mm = Ladegewicht mehr als 20t

Ab 1960 wurde der neue UIC-Code verwendet, der 1964 modifiziert wurde und bis 1968 an alle Fahrzeuge aufzubringen war.

- L = Flachwagen in Sonderbauart mit zwei Achsen, Lastgrenze 20t und mehr
- S = Flachwagen in Sonderbauart mit zwei Drehgestellen, Lastgrenze 40t und mehr
- b = in Verbindung mit L und S: Großbehältertragwagen
- r = mit Dampfheizleitung
- s = geeignet für Züge bis 100 km/h

Ab 1980 trat die heute gültige Kennzeichnung der Güterwagen in Kraft.

- L = Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen
- S = Drehgestellwagen in Sonderbauart
- aa = in Verbindung mit L und S: mit vier Einzelachsen
- b = in Verbindung mit L und S: Tragwagen für pa-Behälter
- g = in Verbindung mit L und S: für Beförderung von Großcontainern bis 60'
- j = mit Stoßdämpfer
- mm = in Verbindung mit L: Ladelänge unter 9m bei Wagen mit zwei Achsen

henden BT-Wagen. Er wurde ab 1958 gebaut und konnte erstmals fünf pa-Behälter aufnehmen. Sein Eigengewicht betrug 8,3t mit Handbremse und er hatte eine Länge von maximal 13,5m. Heute ist der Lbms<sup>586</sup>, wie er seit 1968 bezeichnet wird, der Standardwagen für den Transport der pa-Behälter. Man kann diesen Wagen gestrost als Vorgänger der späteren zweiachsigen Containertragwagen bezeichnen.

Aus dem *BTmms 58* wurden zwischen 1958 und 1966 verschiedene Prototypen entwickelt, die für die Erprobung verschiedener Komponenten benutzt wurden. So entstanden der *Lbs<sup>592</sup>* in Leichtmetallausführung, der *Lbs<sup>593</sup>* mit Reibrollen-Stoßverzehr, der *Lbs<sup>594</sup>* mit Langhubstoßdämpfern und der *Lbs<sup>595</sup>* in Leichtbauausführung. Alle Wagen waren Einzelstücke und wurden zwischen 1973 und 1974 ausgemustert.

Der *Lbs<sup>597</sup>* wurde 1965 in einer Serie von 20 Stück gebaut, obwohl man mit dem *Lbs<sup>595</sup>* die Versuche mit pa-Behältern mit stoßempfindlichen Gütern bereits abgeschlossen hatte. Der *Lbs<sup>597</sup>* konnte fünf pa-Behälter und Wechselpritschen aufnehmen, wog 9t und wurde bei der DB bis 1985 komplett ausgemustert.

Der *Lbs<sup>596</sup>* ist ein zweiachsiger Tragwagen für Mittel- und Großcontainer und wurde entwickelt, als der Verkehr mit den Großcontainern Mitte der 60er Jahre aufkam. 1966 wurde der erste Prototyp gebaut, der sich bewährte, so daß von 1966 bis 1971 insgesamt 530 Stück produziert wurden. Der Wagen erhielt Langhubstoßdämpfer und war somit geeignet, Behälter und Container mit stoßempfindlichen Gütern zu transportieren. Da die Containerentwicklung noch in den Kinderschuhen steckte, war der *Lbs<sup>596</sup>* auch für den Verkehr mit MC-Behältern eingerichtet und besaß die Schnellverriegelungen für die Verzurrung.

Als der MC-Behälterverkehr rückläufig war und die Beförderung von Großcontainern Vorrang hatte, wurde die Schnellverriegelung bis 1983 komplett ausgebaut. Der Wagen ist daher seit diesem Zeitpunkt nur noch als *Lgjs<sup>598</sup>* im Einsatz (dieser Wagen hat keine lastabhängige Bremse...). Die letzten 110 Wagen aus der Serie wurden mit einer lastabhängigen Bremse gebaut und als *Lbgjs<sup>598</sup>* eingestellt. Bei späteren Revisionen erhielten diese Wagen die Bauartnummer 599. Der *Lbs<sup>596</sup>* mit seinen Varianten ist der meistbenutzte zweiachsige Containerwagen der DB.

Wird fortgesetzt...

## modellbahnschmankerln

**LOK**  
**CHECK**

Wir prüfen Ihr Lokmodell und schmierem es gründlich ab. Über die Arbeiten erhalten Sie ein Check-Zertifikat. (siehe untenstehige Einzelkarte)  
Kosten pro Modell: 10 DM (zzgl. Versand)

modellbahnschmankerln Hammerschmid

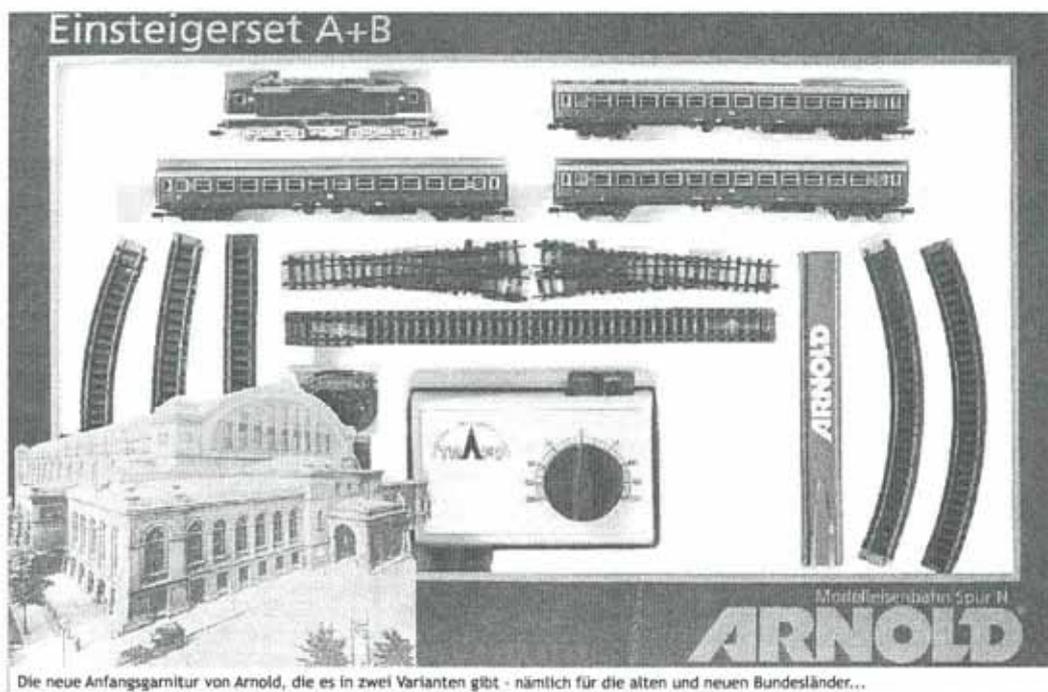
Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801 / 1744

## Signal- und Streckentafeln aus Messing

**petau**  
aul modellbau



Mozartstraße 3 59872 Meschede Tel. 02903 / 7545  
Internet: <http://www.members.aol.com/Mbpetau> - eMail: [Mbpetau@aol.com](mailto:Mbpetau@aol.com)



Die neue Anfangsgarnitur von Arnold, die es in zwei Varianten gibt - nämlich für die alten und neuen Bundesländer...

Neuheiten für N-Bahner

# Neuheiten im Oktober

► Erstmals liefert Arnold eine große Anfangspackung aus, in der die Modelle andere Betriebsnummern erhalten, als die normalen Katalogmodelle. Und dazu gibt es diese Garnitur noch in Varianten für die alten und neuen Bundesländer.

Weitere Neuheiten von Arnold eingetroffen

► Im Fachhandel erhältlich sind neben den zweiachsigen Silowagen der SBB mit größerem Silo (4602 gelb, 4603 silberfarben) auch die Silowagen der Carlo Bernasconi S.A. in grau (4601) und der graue Silowagen der SBB (4604). Ebenfalls neu ist der Packwagen Dd2 der SNCF in grün/graue Farbgebung (3505).

Neu ist die Arnold-Startgarnitur 0224, die neben einem Trafo und dem üblichen Gleis- und Anschlußmaterial folgende, interessante Komponenten erhält: eine Elektrolokokotive der DR (DDR) als 243 222-7 und drei Schnellzugwagen der DR (DDR) in grün mit unterschiedlichen Betriebsnummern (!). Für die alten Bundesländer gibt es die gleiche Anfangspackung, jedoch vom rollenden Material her mit einer Baureihe 143 als 143 313-5 der DB (mit DB-AG Signet) und drei ozeanblau/beigen Schnellzugwagen Bm<sup>23</sup> (mit rotem DB-Keks). Das Interessante an dieser Garnitur ist jedoch, daß es die Modelle nicht einzeln zu kaufen gibt. Die Schnellzugwagen haben noch die alte Arnold-Kinematik. Info und Bezug: *Fachhandel*. **ap/mb**



Zwei neue Biermodelle von Gensheimer aus Saarbrücken

Fleischmann liefert weiteren Doppelstockwagen aus

► Der angekündigte Doppelstockwagen mit „Telekom“-Werbung (97 8124K) wurde von Fleischmann vor einigen Tagen an den Fachhandel ausgeliefert. Das Modell verfügt natürlich gegenüber dem Katalogmodell über eine geänderte Beschriftung und

hat eine neue Betriebsnummer bekommen (508036-35027-2). Info und Bezug: *Fachhandel*. **ap**

Neue Modelle von Roco für Deutschland

► Zwei weitere Roco-Modelle haben den Fachhandel erreicht. Zum einen der gelbe Meßwagen der Bundesbahn-

Versuchsanstalt München (24314), der jedoch abweichend zum Messemodell mit DB-AG Signet der Epoche V ausgeliefert wird. Und zum anderen kommt der Taschenwagen der SNCF mit „CNC“-Wechselpritsche (25294). Info und Bezug: *Fachhandel*. **mb**

Roco-Club Schweiz hat Clubmodell ausgeliefert

► In der letzten August-Woche 1997 wurde das Gratis-Jahresmodell 1996/97 in der Spur N an die Clubmitglie-



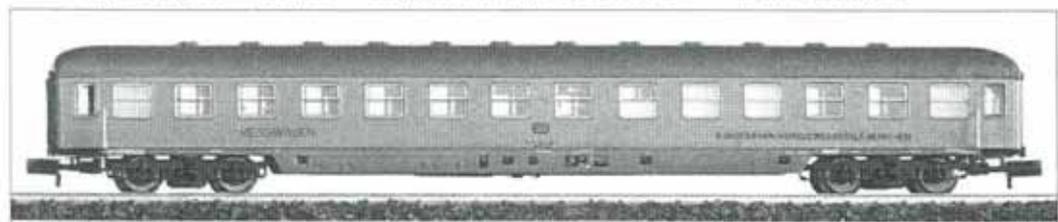
der versandt. Dabei handelt es sich um einen offenen Güterwagen der SBB in grau auf Basis des Wagens 25084 mit geänderter Betriebsnummer 42 85 5051303-3. Dieses Sondermodell wurde im Auftrag der Firma Roco von AKU-Modelleisenbahnen, Müllingen, hergestellt und ist nicht im Handel erhältlich. Info: *Roco-Club Schweiz, Balgacherstraße 14, CH-9445 Rebstein*. **ek/ap**

Weitere Bierwagen von Gensheimer ausgeliefert

► In einer Auflage von jeweils 100 Stück liefert Gensheimer aus Saarbrücken zwei weitere Bierwagen auf Basis des Roco Schiebewandwagens aus (siehe links). Es sind die Modelle „PARK - Das Bier, mit dem man Freundschaft schließt“ (HV-08) und „Saarfürst ... natürlich hochwaldfrisch“ (HV-09). Stückpreis: 35,- DM. Info und Bezug: *F. Gensheimer, Postfach 350102, 66055 Saarbrücken, Tel/Fax: 0681-700226*. **chs**

Neue Kato-Straßenbahn ausgeliefert

► Im Handel erhältlich ist ein zweiteiliger Straßenbahnzug von Kato mit



Der neue Meßwagen von Roco (24314), der allerdings als Modell der Epoche V mit DB-AG Signet ausgeliefert wird

Was sich im dritten Quartal getan hat

# Die Quartalsentwicklung

► Im dritten Quartal setzte zunächst der prognostizierte Trend nach unten ein, bedingt durch die Pausen der Tauschbörsen und Sammlermärkte. Doch nun geht es wieder aufwärts - früher, als erwartet.

Doch der Kurvenverlauf nach unten war erst stärker, als in den Jahren zuvor. Zwar bewegte sich der Index zu Beginn des Quartals auf die 90 zu, konnte jedoch später wieder zulegen.

In verschiedenen Regionen Deutschlands konnten wir bei unseren Fachhandelsbesuchen feststellen, daß die Nachfrage nach N-Produkten zunimmt. Zwar herrscht noch immer eine gewisse Unsicherheit wegen der noch relativ frischen Übernahme von Trix durch Märklin, doch kommen scheinbar die positiven Signale aus Göppingen und Nürnberg auch beim Publikum an. Gespannt darf man vor allem darauf sein, wenn die echten

Topneuheiten der Spielwarenmesse in den Handel gelangen - Arnolds Baureihe 10, Minitrix Baureihe 52 Kondens oder Fleischmanns neue Preußen.

Das Interesse der deutschen Sammler und Modellbahner an exklusiven Modellen aus dem Ausland hat sich im Sommer deutlich abgeschwächt. Ein wesentlicher Grund für die Zurückhaltung dürfte das Angebot der Hersteller sein, die in den letzten Monaten nur sehr wenige Neuheiten auf den Markt brachten. So wird der Herbst wieder in den Mittelpunkt rücken, wenn zum Beispiel Fleischmann mit dem „Dresden“ und der Leig-Einheit für Österreich oder Roco mit den Tä-

Neuheiten im Oktober...

Schultheiss-Werbung und Firmensignet (14620). Weitere Sondermodelle und Auflagen sind in den nächsten Monaten geplant. Info und Bezug: *Fachhandel.* **pp**

### Neue Farbvarianten von Wiking

► Ausgeliefert wurde die Garnitur 914 02 mit Rolls Royce schwarz, MB 600 lila, Opel Admiral dunkelgrün und BMW altweiß. Dazu als Variante: Rolls Royce altweiß, MB 600 dunkelgrün, Opel Admiral lila und BMW schwarz. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ap**

### Korrektur zu den ausgelieferten Busch-Autos

► In der letzten Ausgabe des N-Bahn Ticker haben wir über die neuen Automodelle von Busch berichtet. Da-

bei hat sich ein Fehler eingeschlichen, der auch von unsern Lesern bemerkt wurde. Hier nun die Korrektur: Garnitur 8301 - VW Passat Kombi und MB Sprinter als Kastenwagen, Farbvarianten: gelb/Türkis und blau/dunkelrot. Garnitur 8302 - VW Passat Kombi und MB Sprinter als Bus, Farbvarianten: schwarz/gelb und rot/blau. **ap**

### Neue Automodelle von Rietze lieferbar

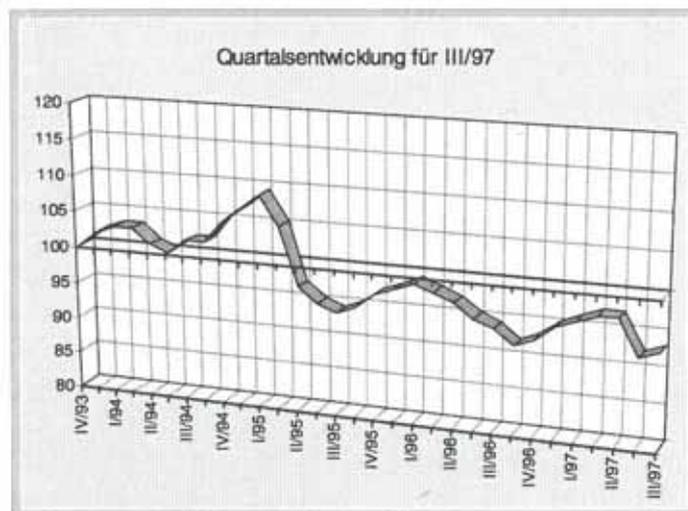
► Ausgeliefert wurde die Doppelgarnitur 16002 Audi A 4 in weiß und rot und 16002 Audi A 4 in weiß und gelb. Durch einen Produktionsengpaß konnte die damals angekündigte Kombination Audi A 4 und Audi A 6 Variant nicht realisiert werden. Der Audi A 6 Variant wird mit einer eigenen Artikelnummer auf den Markt kommen. Info und Bezug: *Fachhandel.* **ap**

schswagen für die Schweiz kommt. Über das Jahr gesehen kann die Exportkurve im Vergleich zu 1996 einen leichten Anstieg verzeichnen.

Langsam, aber sicher gewinnen die Versender in Deutschland an Boden und können gegenüber dem traditionellen Fachhandel einige Umsatzpunkte verbuchen. Kunden, die sich schon länger mit der Modellbahn beschäftigen, schauen heute vermehrt auf den Preis der Ware - da liegt der Versandhandel teilweise deutlich unter den Fachgeschäften. Ob dieser Trend zum befürchteten Fachhandelssterben führen wird - wie es einige Experten prognostizieren - wagen wir zu bezweifeln. Doch einig ist man sich

darüber, daß gerade im und für den Fachhandel mehr getan werden muß - vor allem vom qualifizierten Fachpersonal über verschiedene Dienst- und Serviceleistungen bis hin zu Vorführtagen oder kleinen Seminaren. Hier sind auch die Hersteller gefordert, um die Unterstützung in Form von Personal und Material zu geben.

Für das vierte Quartal sehen wir eine weitere Steigerung der N-Aktivitäten voraus. Wesentliche Impulse werden dabei von den Tauschbörsen und Sammlermärkten ausgehen. Genau beobachtet werden muß das vermehrte Angebot von Neuware auf den Märkten und wie vor allem der örtliche Fachhandel darauf reagiert.



Impressum

Monatszeitschrift für  
N-Modellbahner und Sammler

Verlagsleiter und Herausgeber: Guido Kruschke, verantwortlich I.S.d.R., Chef vom Dienst: Kurt Deutschland (kd), Mitarbeiter: Elmar Klupsch (ek), Manfred Hamerschmid (mh), Rainer Hartmann (rh), Manfred Baaske (mb), Peter Paalika (pp), Christian Schummel (chs), Andreas Pesaresi (ap), Layout: Guido Kruschke, Druck und Realisation: SDK Systemdruck Köln, Blädiger 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-Postanweisung.

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

Fördermitglied im Bundesverband  
Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Mitglied in der National  
Model Railroad Association

Mitglied in der Internationalen  
Eisenbahn-Press-Verwaltung

Das lesen Sie im November

G 10 von Fleischmann mit Sammlerinformationen zu allen G 10 Modellen der Nürnberger - Arnold Kesselwagen mit einem Bericht über die vierachsigen Katalog- und Sondermodelle - Richtig beladen mit Informationen zum Verladen von verschiedenen Stahlerzeugnissen.

Die November-Ausgabe des N-BAHN TICKER  
erscheint am 27. Oktober 1997

## Die Top 5 im Oktober 1997

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

1. (1.) ⇄ Arnold Baureihe 152 (2499)
2. (-) ⇄ Roco Unimog 1300 gl (909)
3. (-) ⇄ Busch Automodelle (8301, 8302)
4. (3.) ⤴ Fleischmann Containergarnitur (97 8808K)
5. (4.) ⤴ Arnold Baureihe E 03 (2370)