

# VGB

VGB **SPEZIAL** Nr.2 € 15,-

Österreich € 16,50  
Schweiz 24,70 sFr  
Be/Lux/Niederlande € 17,30  
Italien/Spanien/Portugal € 19,50  
Finnland € 21,50/Dänemark 149,95 Dkr



## SPEZIAL

# Tipps, Grundlagen und Perfektion

Mit DVD



## NEUE PERSPEKTIVEN

Vier bemerkenswerte Anlagen

AUSGABE 2

# Faszination Spur N



**TIEFE EINBLICKE**  
Hochdetaillierte Kunstwerke



**SCHRITT FÜR SCHRITT**  
Ein Nebenbahn-Haltepunkt



**GROSSE MARKTÜBERSICHT**  
Vierachsige Kesselwagen

# UNION Modellbahn

## Gms 54

Die Gms 54 waren die erste gedeckte Bauart der DB aus Umbauten älterer Wagen. Verwendet wurde von den alten Wagen vornehmlich das Fahrgestell. Für die Fertigung hatte man in den AW Fulda und München-Freimann spezielle Fertigungsstraßen eingerichtet. Etwa 14100 Gms 54 entstanden bis Anfang der 1960er Jahre. Die Wagenkästen entstanden aus Kunstharzholzplatten (nachdem zunächst an Brettverschalung gedacht worden war), der Wagenboden aus Kiefernbohlen, das Dach aus PIB oder PVC Kunststoff. 13800 Wagen wurden bis 1968 zu Gls 205 umgezeichnet und bekamen UIC Tritte und andere Veränderungen. Unter anderem wurden die Dächer durch StCu-Blech ersetzt. Ende 1987 lag der Bestand noch bei um 4000 Wagen, diese wurden dann nach und nach ausgemustert. Einige Wagen wurden noch als Bahndienstwagen bis in die 1990er Jahre weiter verwendet, andere verkaufte die DB noch an Baufirmen.

Die Modellbahn Union Spur N Modelle der Gms 54 Wagen zeichnen sich durch detaillierte Formgestaltung und Bedruckung aus. Länderspezifische Kürzel und verschiedenen Anschriften werden ebenfalls berücksichtigt, es gibt Versionen mit und ohne Bremserbühne. Alle Modelle verfügen über Kurzkupplungskulisse und NEM Kupplungsaufnahmen. Sie finden die Modelle exklusiv auf [www.dm-toys.de](http://www.dm-toys.de) unter dem Suchbegriff „Gms“.



Foto Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

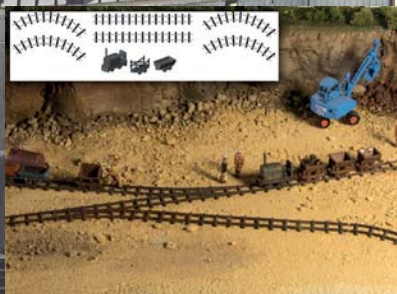
## Modellbahn Union Spur N: Gms 54 & Zubehör für Ihre Anlage



Spur N MU-N-B00085 Drehscheibe



Spur N MU-N-A00105 Lasercut Startset



Spur N MU-N-L00106 Feldbahn



Spur N N9532 Straßenbelagwalze

## Unser Zubehör

Mit über 1200 lieferbaren Produkten in den Spurweiten H0, TT, N und Z bieten wir Ihnen eine umfangreiche Auswahl an Modellen für die Gestaltung Ihrer Modellbahnanlage. Unser Zubehör wird in unserer eigenen Fertigung in Lasercut und 3D Verfahren produziert, das Sortiment wird kontinuierlich erweitert.

Sie finden das N Zubehör exklusiv auf [www.dm-toys.de](http://www.dm-toys.de), suchen Sie einfach nach den Produkten aus eigener

Herstellung. Das H0, TT und Z Sortiment finden Sie auf [www.modellbahnunion.com](http://www.modellbahnunion.com) in der Kategorie MU Exklusiv.

Außerdem stehen alle Artikel aus eigener Produktion in unserem Laden in Kamen bei Dortmund für Sie bereit.

Exklusiv auf [www.dm-toys.de](http://www.dm-toys.de)  
sowie in unseren Läden & auf unseren Messeständen

DMTOYS

Modellbahn Union - Gutenbergstr. 3a - 59174 Kamen - Germany  
Spur H0 auf [www.modellbahnunion.com](http://www.modellbahnunion.com) - Spur N auf [www.dm-toys.de](http://www.dm-toys.de)

# AUS SPASS AN DER FREUD



Ein TEE der Italienischen Staatsbahn (FS) an der Ligurischen Küste mit einer E.444 („Tartaruga“) von Locomodel und P.i.r.a.t.a.-Wagen.

**G**efreut habe ich mich in der Tat – über die sehr positive Resonanz nach dem Erscheinen der ersten Ausgabe von „Faszination Spur N“ im vergangenen Jahr. Das hat den Verlag und mich ermutigt, es nicht bei einem singulären Heft zu belassen. Die Vorbereitung der zweiten Folge hat ein bisschen länger gedauert als geplant. Doch nun liegen wieder fast 100 Seiten voller N-Bahn vor Ihnen und vor mir.

Spaß gemacht hat mir die Arbeit für dieses Heft auch, trotz manch harter Stunden vor der Abgabe an die Druckerei – das gehört dazu.

Spaß und Freude will ich aber vor allem Ihnen, den Lesern und Leserinnen, vermitteln. Das TEE-Bild habe ich nicht ohne Grund

ausgewählt, denn es soll meine Sichtweise auf unser Hobby erklären. Wer es ganz genau nimmt, der könnte an dem Bild bestimmt fünf oder mehr Fehler finden. Die Lok aus der frühen Epoche IV (noch ohne rote „Bauchbinde“) passt zum Beispiel nicht zu den Wagen mit dem Logo der 80er-Jahre. Der Fahrdraht fehlt auch. Doch das macht mir nichts aus. Es geht mir um die Stimmung, um einen rasanten Zug in herrlicher Landschaft und um einen lockeren Umgang mit der Modellbahn. Nörgeln, Wehklagen und Besserwisserei schaden dem Hobby insgesamt, mit allen Beteiligten. Auch manch engagierter Hersteller verliert so die Freude an seinem Tun. Das ist schade und muss wirklich nicht sein.



Andreas Bauer-Portner – Redakteur beim MODELLEISENBAHNER

**3 EDITORIAL**

**4 INHALT UND IMPRESSUM**

**6 DIE SCHWEIZER ALPENBAHN**

Ein großes Zimmer, eine großartige Bahn. Zu Besuch bei Linus Huttner und seinem Lebenswerk.

**14 DIE 82, SCHON EIN ALTER HOBEL**

Elvis Müller zeigt, was man aus Pikos neuem Lokmodell der Baureihe 82 machen kann.

**22 GEKLAPPTE ACHT**

Die Vorteile der Baugröße N genutzt: Sehr wenig Fläche genügt für eine Modellbahn mit allem Drum und Dran.

**28 ALTE HALLE – NEUER GLANZ**

Mit etwas Aufwand entsteht aus dem klassischen Faller-Bausatz eine ansehnliche Halle für den Hauptbahnhof.

**32 SCHIFFE UND BAHNEN**

Die „Lemiso“-Anlage mit prächtigem Windjammer, Dampfschiffen und einem funktionsfähigen Schiffshebewerk.

**42 SANTA VERONICA AL MARE**

Ein liebenswertes Diorama entführt in ein Dorf an der Ligurischen Küste, mit einer FS-Hauptstrecke und vielen Geschichten.

**50 DER SPEZIALIST**

Bodo Fonfara ist den Kennern nicht nur als Hersteller hochwertigster N-Modelle nach italienischem Vorbild bekannt.

**52 ERFAHRUNG ZÄHLT**

Wolfgang Lemke berichtet über die Geschichte der Modellbahn und seine Erlebnisse mit der Spur N.

**58 DER LANGE WEG NACH DILLSTEIN – TEIL 1**

Ein Lasercut-Bausatz des Haltepunktes Pforzheim-Dillstein blieb lange in der Schachtel. Nun fand er Platz auf einem neuen Modul.

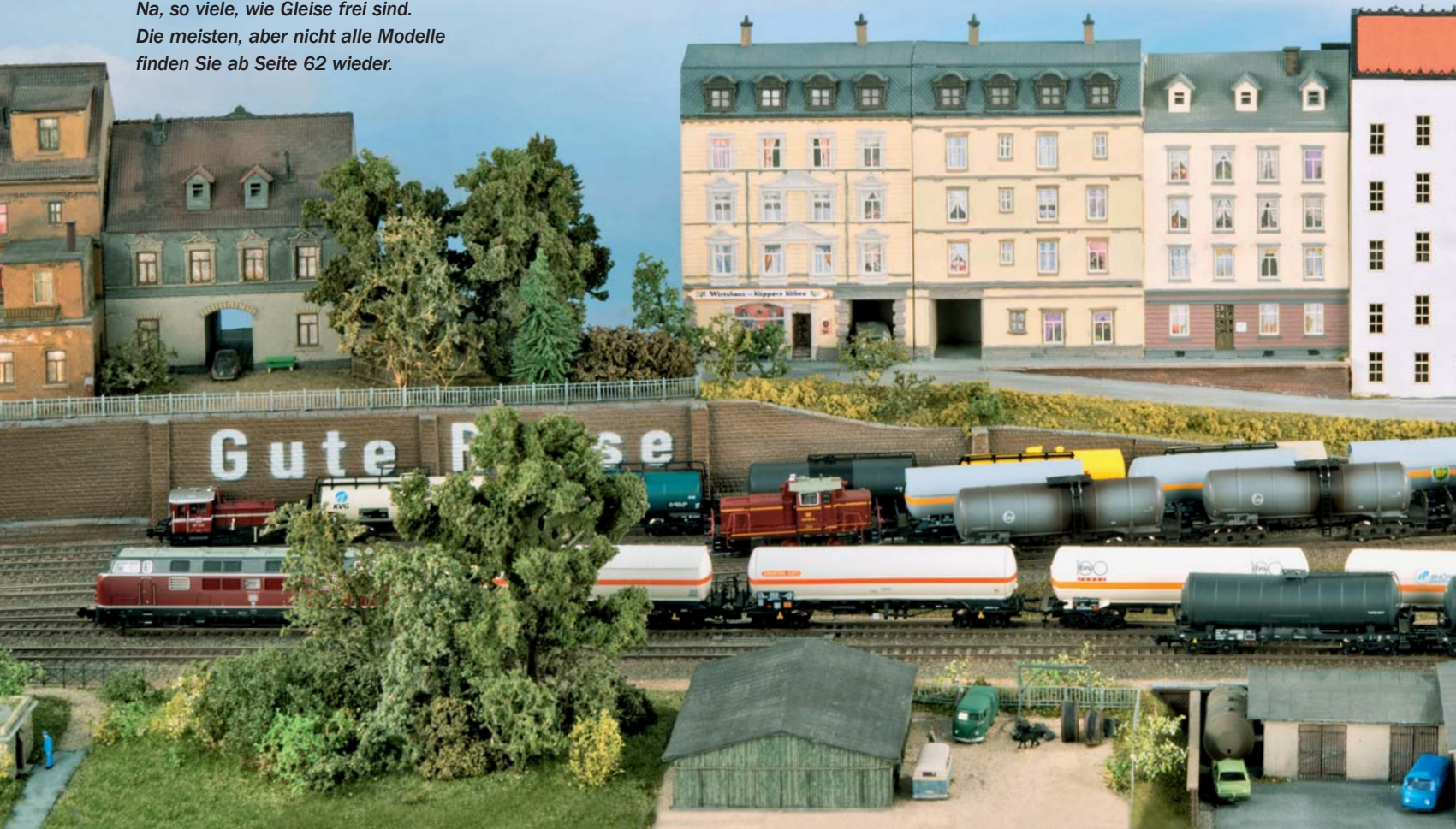
**62 STARKE KESSEL**

Bei den N-Modellen vierachsiger Kesselwagen überwiegen erfreulicherweise sehr gute Umsetzungen der Vorbilder.

**72 BETAGTE LOK MODERNISIERT**

Radsätze, Details, Glockenankermotor, LED-Beleuchtung und Decoder: Gerhard Peter stellt seinen Umbau der Arnold-93 vor.

*Wie viele Kesselwagenzüge  
passen auf ein Anlagensegment?  
Na, so viele, wie Gleise frei sind.  
Die meisten, aber nicht alle Modelle  
finden Sie ab Seite 62 wieder.*



## 78 DER LANGE WEG NACH DILLSTEIN – TEIL 2

Der fertig gebaute Haltepunkt macht noch kein Modul. Viele Fragen der Landschaftsgestaltung lassen sich vorab schon lösen, doch manches ergibt sich erst während des Baus.

## 84 ROHRE, RÖHREN

Beide gehören zu den beliebtesten Ladegütern für Modellzüge. Wir stellen geeignete Wagengattungen vor und geben Tipps zum Selbermachen.

## 94 STUTTGARTER SCHAU-STÜCK

Auf der N-Convention 2018 stellte Dirk Jürgensen ein sehenswertes Diorama aus.



**TITELBILD:**  
212 von Fleischmann;  
Foto: Elvis Müller

*Alle Fotos, soweit nicht anders  
angegeben: Andreas Bauer-Portner*



## IMPRESSUM

### VGB SPEZIAL

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Verlag und Redaktion  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

### HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

### REDAKTION

Andreas Bauer-Portner

### FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Manfred Baaske, Peter Herrmann, Linus Huttner, Dirk Jürgensen  
Gerhard Peter, Elvis Müller, Michael Siemens; Matthias Teufert.

### LEKTORAT

Dr. Karlheinz Haucke

### GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

### ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, Telefon (08141) 53481-153,  
Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermeir@vgbahn.de

Astrid Englbrecht, Telefon (08141) 53481-152,  
Fax (08141) 53481-150, a.englbrecht@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,  
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de  
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,  
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

### VERTRIEB

Angelika Höfer, Daniela Schätzle, Petra Schwarzendorfer,  
Martina Widmann,  
Bestellservice, (08141) 53481-0

Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außenendienst),  
(08141) 53481-103

### SEKRETARIAT

Claudia Klausnitzer, Tanja Baranowski

### ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH  
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf  
Telefon 0211/690789985  
Fax 0211/69078970  
E-Mail: abo@vgbahn.de

### EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0  
Fax (08141) 53481-100  
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

### DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,  
Leibnizstraße 5, D-97204 Höchberg

### VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG  
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim  
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim  
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113  
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

### GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

### VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge

ISBN 978-3-89610-443-4

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

*Phantastische Gebirgswelten: Während sich im Tal die ersten Laubbäume herbstlich verfärben, sind die hohen Gipfel der Schweizer Alpen längst verschneit. Dort hinauf geht es mit der Bahn.*



Seit fast 15 Jahren baut Linus Huttner an seiner privaten Anlage. In Baugröße N genügt für die Darstellung einer imposanten Gebirgsbahn ein Zimmer. Das wird jedoch von Wand zu Wand und fast bis unter die Decke genutzt.

# DIE SCHWEIZER ALPENBAHN

Zu Beginn des Jahres 2019 durfte ich einen ganz besonderen Termin wahrnehmen: Ich reiste in die schöne Schweiz. Dort hatte ich mich mit Linus Huttner zu einer Foto-Session verabredet. Lange zuvor hatten wir schon Kontakt aufgenommen, bereits, als die Pläne für die erste Ausgabe von „Faszination Spur N“ reiften. Im Internet, zunächst unter „www.mobablog.info“, waren mir Bilder einer Gebirgslandschaft mit Bahn aufgefallen: eine außergewöhnliche Anlage, eine außergewöhnliche Gestaltung. Linus Huttner war sehr erfreut über meine Anfrage, schränkte aber gleich ein: Die Anlage sei noch lange nicht fertig, müsse ich wissen. Doch bereits das, was auf den veröffentlichten Bildern zu sehen war, lohnte auch einen weiten Weg.

In einem äußerlich unscheinbaren Haus, gelegen im Kanton Thurgau oberhalb des Bodensees, verbirgt sich der Schatz. Linus Huttner hat das vor fünf Jahren erworbene Haus so umgebaut und erweitert, dass ein ganzes, mit etwa 34 Quadratmetern recht geräumiges Zimmer für seine Alpenbahn frei wurde. Begonnen hat alles viel früher:

## Faszination für Modelle seit der Kindheit

„Seit meiner Kindheit faszinierten mich Modelle“, erzählt Linus Huttner. „Die verkleinerte Wirklichkeit, seien es Auto-, Flugzeug-, Lokomotiv- oder auch Landschafts-Modelle, alles übte stets eine spezielle Anziehungskraft auf mich aus.“ Im Gespräch stellen wir bald fest, dass wir eine gemeinsame Erfahrung aus den Jugendjahren teilen: Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. „Nach



Einer der zahlreichen Schweizer Seen fand auf dem ersten Bauabschnitt seinen Platz. Hier rahmen noch weniger hohe Berge die Fahrt einer Swiss-Express-Garnitur (Minitrix) ein.



Der Durchgangsbahnhof „Thalwil am See“: Vom Schattenbahnhof 1 kommend, beginnt für die Züge dort die lange Steigung hinauf in die Berge. Von rechts mündet hier eine weitere Strecke ein.



*Der moderne Ganzzug aus Zucker-Silowagen mit einem BLS-Vectron überquert nach der Ausfahrt aus „Thalwil am See“ das erste Viadukt in Richtung Bergstrecke. Auf der Nebenbahn findet das „Krokodil“ Ce 6/8 II (Arnold) sein Auskommen mit einem kurzen Güterzug.*

einem Besuch der großen Gotthard-Anlage dort reifte in mir wohl still und leise der naive Wunsch, irgendwann einmal auch so etwas zu bauen“, erinnert sich Huttner. „Die handwerklichen Fertigkeiten bekam ich von meinem Vater mit, der im Keller unseres Hauses eine wunderbare kleine Werkstatt hatte, in der ich mich oft und gerne aufhielt. Er baute mit mir auch eine kleine HO-Anlage, an der ich viel selber basteln konnte.“

## Der naive Wunsch bleibt über die Jahre bestehen

Ging es denn von da an immer weiter mit der Modellbahn? „Nun ja, wie bei den meisten Menschen änderten sich meine Interessen als junger Erwachsener. Ich verlor aber nie ganz den Kontakt zum Modellbau. Immer mal wieder übte ich verschiedene Techniken an Dioramen. Das machte eigentlich immer viel Spaß. Vom Privat- und Arbeitsleben weit in den Hinterkopf gedrängt, entwickelte sich mein naiver Wunsch aus

dem Verkehrshaus während der Jahre trotzdem immer weiter und weiter.“ Eine Zeit, die Geduld erforderte. Wann ließ sich der Wunsch denn realisieren?

„Das dauerte bis Anfang 2005, als mir auf einmal ein geeigneter Hobbyraum zur Verfügung stand. Die Vorfreude, nun tatsächlich beginnen zu können, war riesig!“



*Idyll oberhalb „Thalwil“. Der Bergbauernhof ist über einen schmalen Fahrweg erschlossen. Von dort gelangt man nur zu Fuß weiter.*



Linus Huttner kann sich an ungezählte Stunden des Planens mit Bleistift, Zirkel und Taschenrechner erinnern. „Zu erleben, wie sich Szenen und Motive vor meinen Augen entwickelten, wie die Ideen, die wohl still und

## Der kreativen Planung folgt bald der Baubeginn

leise über die Jahrzehnte entstanden waren, aus mir heraussprudelten, wie wenn ein Damm gebrochen wäre – das war eine faszinierende Zeit!“

Dann ging es ans Bauen, eine noch faszinierendere Zeit folgte. Schon im Sommer 2005 fiel der Startschuss. Seither entstand Schritt für Schritt die „Schweizer Alpenbahn“, die wir nun in der zweiten Folge der „Faszination Spur N“ zeigen können.

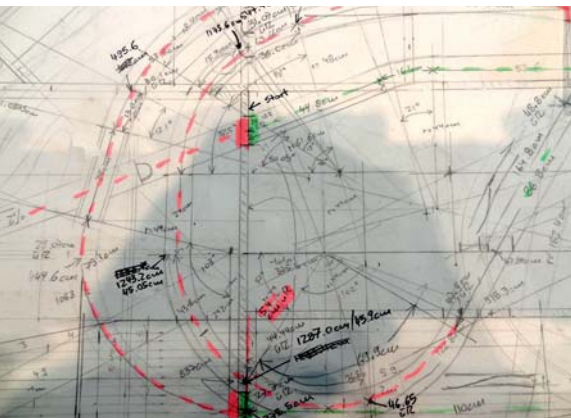
„Rückblickend ist es vom Aufbau des ersten Rahmens bis zu der Anlage, wie sie heute in diesem Hobbyraum steht, natürlich ein riesengroßer Schritt. Am Abend des 14. September 2017 konnte ich endlich das letzte Stück Gleis der Doppelspur verlegen“, erzählt Huttner ein wenig stolz. Erst seit diesem Tag ist die Anlage vollständig befahrbar. Bei der Betrachtung der Dimensionen ist verständlich, dass es ein weiter Weg war, der schließlich zu einem wichtigen Etappenziel führte. Die Anlage ist so aufgebaut, dass sie von allen Seiten ungehindert zugänglich ist. Entlang der Zimmerwände ist durchgehend ein 60 Zentimeter breiter Gang freigehalten. So empfängt den Besucher zunächst die technische Seite der Anlage. Ausgehend vom ersten Schattenbahnhof, der 82 Zentimeter über dem Boden liegt, führt die extrem lange Doppelspurstrecke über kaum zählbare Bögen und Gleiswendeln hinauf bis auf 215 Zentimeter Höhe. Im Prinzip entspricht die Anlagenfläche einem „G“. An dessen offener Stelle betritt man den gestal-



Der „Flirt“-Triebwagen (Liliput) ist auf der eingleisigen Nebenstrecke von „Thalwil“ zum kleinen Durchgangsbahnhof „Wasserau“ unterwegs, begleitet vom tosenden Gebirgsfluss.



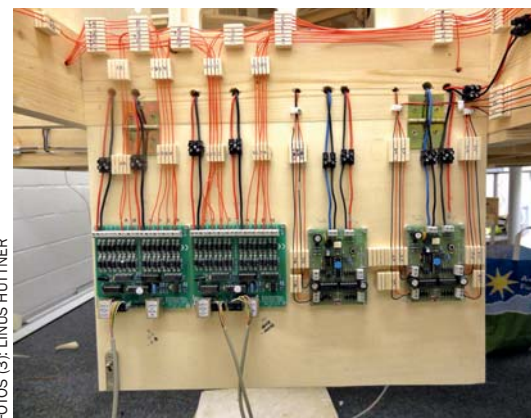
Die Nebenstrecke überwindet den Flusslauf auf einer Kastenbrücke, dahinter liegt das Viadukt der Hauptstrecke, das gerade ein Inlandsschnellzug überquert.



Nicht mit digitalem Planungsprogramm, sondern mit Zirkel und Taschenrechner entstand der komplexe Gleisplan. Im Zuge des Baus mit vielen Gleiswendeln waren kaum Anpassungen nötig. Für den automatischen Betrieb auf den Strecken sorgt eine Digitalsteuerung.



FOTOS (3): LINUS HUTTNER





Ganz in der Nähe des Bergbauernhofs (siehe Seite 8) liegt ein herrlicher Aussichtspunkt, von dem aus sich der Verkehr auf der Rampenstrecke wunderbar beobachten lässt.

teten Innenraum der Anlage: Unfassbar, überwältigend – die Eindrücke sind schwer in Worte zu fassen. Rechterhand des Besuchers erstreckt sich eine noch vergleichsweise ruhige Landschaft, ein Seeufer lädt das Auge zum Verweilen ein. Oberhalb der



FOTO: LINUS HUTTNER

Ausgehend vom Schattenbahnhof 1 in der untersten Ebene gewinnen die Züge über zahlreiche Wendeln und die vier übereinander liegenden offenen Rampenabschnitte den höchsten Punkt der Strecke, der sich auf diesem Bild noch im Bau befindet. Eine saubere Verkabelung ist Grundvoraussetzung.



Am Fuß des Gebirgsmassivs: Am inneren Anlagenrand liegt der kleine Bahnhof „Wasserau“, den gerade eine Pendelzug-Garnitur durchfährt. An der Spitze läuft ein RBe 4/4 (Arnold).

am See entlangführenden Strecke liegt der Abzweighbahnhof „Thalwil am See“. Es erschließt sich zunächst nicht, wohin die vier abgehenden Strecken führen. Nur eines ist klar: Über die nach links wegführende Doppelspur geht es ins Gebirge, nachdem zunächst ein wild schäumender Gebirgsfluss

## Über viele Viadukte und durch Tunnel bergwärts

mittels Viadukts überquert wird. Es folgt der erste Kehrtunnel (wie von der Gotthardstrecke bekannt), dann beginnt der erste lange Rampenabschnitt, über einige Brücken hinweg bis in den letzten offenen Winkel des Bergtals. Wieder folgt eine Reise durch den Tunnel, bis die zweite Etage der Bergstrecke erreicht ist. Die Abfolge wiederholt sich noch zwei weitere Male, bis nach zahlreichen Brücken und Galerien der höchste Punkt der

Rampe geschafft ist, schon knapp unterhalb der Schneegrenze. Hinter einem letzten kurzen Tunnel endet für den N-Lokführer dann plötzlich die gestaltete Bergwelt.

„Dort harren noch drei Segmente inklusive des Bahnhofs Oberegg samt Dorf der Vollendung“, schildert Linus Huttner die weiteren Pläne. Als ein wichtiger Bauschritt wurde vor kurzem die Bergstation „Chrüzegg“ einer normalspurigen Zahnradbahn ganz oben auf die Anlage gesetzt, mitsamt den angrenzenden Berggipfeln. Die Übung gelang allerdings nur mit Hilfe von Huttners Partnerin Imka, denn dort oben sind es nur noch 25 Zentimeter bis zur Zimmerdecke.

„Doch auch dann ist noch lange nicht alles fertig gebaut. Viele Details muss ich noch ausgestalten, die Oberleitung wartet auf die Komplettierung und und und ...“ Die Anlage ist eben im Bau. „Eigentlich möchte