



K stenl ses,
elektr nisches M g zin
für Freunde der hn
im M ßst 1:22
und V r ild

Tr inini

www.tr inini.de

Erscheint m n tlich
hne Gew hr

ISSN 1867-271X

Pr xism g zin für Spurweite Z



Nur ein W gg n für g nz Eur p

Die I sung für den mm 52
L ndsch ftsk nturen f rmen

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220
und Vorbild

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Nur ein Waggon für ganz Europa

Die Ablösung für den Omm 52
Landschaftskonturen formen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

eine wahrhaft große Themenfülle galt es, für diese Ausgabe zu verarbeiten. Zum einen waren wir Ihnen noch den versprochenen Testbericht zu den neuen Kastenwagen der Bauart Omm 52 aus dem Hause Märklin schuldig, den wir auf diese Ausgabe verschoben haben.



Holger Späing
Chefredakteur

Wie gelungen sich die neu ausgelieferten Wagen auf der Anlage zeigen und welche Optionen sie für weitere Auflagen bieten, lesen Sie nun bei (hoffentlich) warmem Sommerwetter.

Auf große Reise geht es mit den Eurofima-Reisezugwagen. Sie haben eine spannende und außergewöhnliche Vorbildgeschichte, die ihnen auch im Modell zu besonderer Aufmerksamkeit verhilft. Als Bestandteil internationaler Züge sorgen sie für Abwechslung und Vielfalt im Wagenverband und sorgen gleichzeitig dafür, dass es nicht zu trist und einfarbig vor sich geht.

Viele Lokmodelle, nicht nur von Märklin, finden in ihnen den passenden Anhang! Doch wir haben uns auch etwas mit der Geschichte dieser Waggonform bei Märklin beschäftigt. Interessant erschien uns, wie sich die Neuauflage – besonders der DB-Wagen – im Vergleich zum Katalog-Veteranen macht.

Einen kleinen Herzenswunsch erfüllen wir heute meinem Sohn, von dem die Idee zu einem Reisezug mit Fußballbezug stammt. Eigentlich aus einem Missverständnis heraus, erwuchs in ihm die Idee, die Bundesligamannschaft von Borussia Dortmund per Bahn auf die Reise nach Berlin zu schicken. Das Lok und Wagen die Vereinsfarben tragen sollten, war klar – doch das war noch nicht alles...

Einen wichtigen Teil dieser Ausgabe nimmt natürlich auch unser Jahresschwerpunktthema ein. Dirk Kuhlmann hat fleißig weitergebastelt und verpasst dem Vorfürhdiorama heute seine wichtigen Grundformen.

Bevor es in der Landschaft grün werden kann, ist noch einiges zu tun und Fehler in dieser Phase hätten später gravierende Folgen. Deshalb nehmen wir Sie mit auf die Reise durch ein Repertoire moderner Gestaltungsmethoden, die ausführlich in Wort und Bild dokumentiert werden.

Herzlich danken möchten Ihnen alle drei Redaktionsmitglieder für ihre aktive Beteiligung! So interaktiv ist **Trainini®** bislang noch nie gewesen. Wir freuen uns, dass Ideen und Berichte ausgiebig diskutiert wurden und wir auch Wünsche erhielten, welche Themen sich nach Möglichkeit noch einbauen lassen sollten.

War es zunächst die Freiwassergestaltung in einem vorausgehenden Einzelbericht, so ist dies heute (und den nächsten Ausgaben) auf jeden Fall schon mal die glaubhafte Gestaltung von Felsen. Bitte machen Sie weiter so und nehmen Sie auch in der Ferienzeit Einfluss darauf, wie unser Diorama am Ende aussehen wird.

Nicht vergessen möchte ich noch die Literaturempfehlungen, die sich auch mit besonderen Vorbildern beschäftigen, sowie eine große Zahl an aktuellen Meldungen zu Ankündigungen und neu ausgelieferten Modellen, mit denen Sie bald wieder in die Bastelzeit durchstarten können! Viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....	3
--------------	---

Modell

Europäische Einheit.....	5
Ein echtes Massenphänomen.....	20
Fußball und Modellbahn	30

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Schaffen von Strukturen	33
-------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Faszinierender Gigant.....	42
Die Kultmarke Eicher.....	44

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	46
-------------------------------------	----

Impressum	58
-----------------	----

Wir danken Jörg Erkel vom 1zu220-Shop für die Unterstützung mit Fotomustern für unseren Bericht sowie der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt für das bereitgestellte Vorbild-Fotomaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Juli 2017

Titelbild:

120 001 führt im Rahmen ihrer Erprobung im Plandienst einen Intercity durch das Alpenvorland. Als erster Wagen hinter der Lok ist ein noch fast neuer Eurofima-Wagen Avmz 207 aus dem Bestand der Bundesbahn zu sehen.

Märklins Eurofima-Wagen Europäische Einheit

Märklin hat mit seinem Wagendisplay „Eurofima-Reisezugwagen“ ein interessantes Vorbild wiederaufgegriffen. Diese Neuauflage profitiert wesentlich von der außergewöhnlichen Druckqualität, die das Haus inzwischen erreicht hat. Auch die Möglichkeiten der Lackierung wurde ausgeschöpft. Wir stellen die Wagen kurz vor, erläutern ihre Geschichte und nutzen die Auslieferung für Vorschläge zur Bildung verschiedener, zeitgenössischer Reisezüge.

1955 gründeten mehrere europäischen Staatsbahnen die Eurofima (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale) mit Sitz im schweizerischen Basel. Sie zählt heute 26 Mitgliedsbahnen, unter denen mit Anteilen von jeweils 22,6 % die Deutsche Bahn AG (DB) und die Société nationale des chemins de fer français (SNCF) die beiden größten Aktionäre sind.



Mit der Display-Packung „Eurofima-Reisezugwagen“ (Art.-Nr. 87409) hat Märklin diese interessante und geschichtsreiche Bauart zurück ins Bewusstsein der Zetties gebracht.

Hier liegt der Grund für die Wahl des von Fiat hergestellten Drehgestells vom Typ X 0270 S, das als problematisch galt und in Deutschland einmalig geblieben ist. Ohne Modifikationen eignete es sich nur für Geschwindigkeiten bis maximal 160 km/h. Weitere technische Parameter wurden weitgehend von den Prototypen übernommen, bei der Inneneinrichtung fanden die Vorschläge der DB Akzeptanz.

Geschäftszweck der Organisation ist das Finanzieren von Triebfahrzeugen und Wagen in größeren Aufträgen.

Durch das Bündeln von Aufträgen sollen größere Volumina erreicht und günstigere Preise mit den Herstellern erreicht werden.

In den siebziger Jahren koordinierte die Eurofima zudem die Entwicklung eines neuen Waggontyps für den internationalen Verkehr.

Die klimatisierten Abteilwagen erster Klasse mit neun Abteilen und zweiter Klasse mit elf Abteilen erhielten in Anlehnung an die Gesellschaft den Namen Eurofima-Wagen.

In gemeinsamer Bestellung wurden sie nach einer Ausschreibung 1976 von der DB, FS, ÖBB, SBB/CFF/FFS, NMBS/SNCB und SNCF in einer Serie von 500 Exemplaren beschafft.

Gedacht war diese noch als eine erste Beschaffungsserie, bei der die Waggonindustrie der Bestellerländer jeweils anteilig zu berücksichtigen war.

Die heute noch in den Beständen geführten Eurofima-Wagen unterscheiden sich in der zulässigen Geschwindigkeit. Die DB rüstete ihre 100 Exemplare mit einem Drehhemmungsdämpfer und einer Magnetschienenbremse bei gleichzeitigem Ausbau der Klotzbremsen aus und ertüchtigte sie dadurch für eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Auch andere Bahnen rüsteten ihre Wagen teilweise so aus.



Bild oben:

Die gemeinsam beschafften Wagen sollten einen einheitlichen Anstrich in Reinorange mit weißem Begleistreifen erhalten. Doch nicht alle Bahnverwaltungen zogen mit: In der Märklin-Packung vertreten ein SNCF-Wagen (links) und ein SBB-Wagen (rechts) das einheitliche Erscheinungsbild.

Bild unten:

In Anlehnung an die Eurofima-Wagen ließ die SBB in der Schweiz wenig später Liegewagen 2. Klasse bauen und kobaltblau mit Begleistreifen lackieren, weshalb sie gut mit der Eurofima-Bauart harmonierten. Märklin hat zur Nachbildung dieser Wagen auf die sehr ähnliche Form des Bpmz der DB zurückgegriffen.

Beschafft wurden 295 Wagen 1. Klasse und 205 der 2. Klasse, die Schweizer und die Deutsche Bundesbahn bedienten sich nur der erstklassigen Ausführung. Im Jahr 1979 erwarb die SBB noch zweitklassige Liegewagen in einer Stückzahl von 20 Exemplaren. Sie basierten auf dem Eurofima-Wagen zweiter Klasse, wurden aber von der Schweizer Industrie gefertigt.

Alle beteiligten Bahnen mit Ausnahme der der DB und SNCF einigten sich auf eine einheitliche Lackierung, mit der ein weiterer Punkt zur Kostenersparnis umgesetzt wurde. Die Farbgebung sollte einheitlich RAL 2004 reinorange mit einem weißen Begleistreifen unter dem Fensterband erfolgen.

Dies sorgte damit auch für ein einheitliches Erscheinungsbild in internationalen Zügen, die aus diesen Wagen gebildet wurden. Die SBB übernahm dieses Schema auch für ihre Liegewagen, ersetzte das Orange aber durch ein Blau.

Eine Ausnahme bildete die DB, die ihre Wagen Avmz 207 für den innderdeutschen Intercity und grenzüberschreitend im TEE-Verkehr einsetzen wollte. Sie scherte aus diesen Gründen aus dem einheitlichen Gestaltungsbild aus und ließ ihre Wagen RAL 3004 purpurrot / RAL 1001 beige lackieren. Die Kapazitäten der Eurofima-Wagen zweiter Klasse empfand sie mit 66 Sitzplätzen als zu gering und ertüchtigte deshalb vorhandene Bm-Abteilwagen ohne Klimaanlage für 200 km/h.



Nur die DB (Bild oben) und die SNCF (Bild unten) scherten mit der TEE-Farbgebung bzw. der Corail-Gestaltung aus der einheitlichen Lackierung aus. Gut erkennbar auf den beiden Aufnahmen ist der angenehm enge Kuppelabstand der Wageneinheiten durch die Ausstattung mit einer Kurzkupplung.

Dies hatte zur Folge, dass in ihren Auslandsverbindungen häufig Eurofima-Wagen der Nachbarbahnen zum Einsatz kamen, darunter auf der Verbindung Frankfurt (Main) – Paris. Doch auch die SNCF war ja farblich ausgeschert. Sie hatte die Wagen passend zu ihren Corail-Wagen lackieren lassen, die im französischen Schnellzugnetz verkehrten, aber eben auch in Deutschland zu sehen waren.

Ihr markantes Merkmal waren die Türen in Korallenfarben, doch der Name für die zwischen 1975 und 1984 beschafften Namensgeber rührte offiziell vom Begriff „Confort sur Rail“ (Komfort auf Schienen). Doch um im Benelux-Verkehr nach Brüssel und Amsterdam mit den belgischen Wagen zu harmonisieren, hatte die SNCF für acht ihrer Wagen eine Ausnahme gemacht und diese doch noch in Eurofima-Gestaltung bestellt.

Betrieblich und technisch waren die Eurofima-Wagen ein Erfolg, mit Ausnahme des problematischen Fiat-Drehgestells. So sind sie mit den modifizierten Drehgestellen bis heute in vielen Eurocity- und Intercity-Zügen zu finden.

Allerdings blieb die erhoffte Kostenersparnis durch die gemeinsame Bestellung einer Großserie leider komplett aus. Deshalb blieb es bei der Erstserie über 500 Exemplare und die beteiligten Bahnen kehrten wieder zu individuellen Beschaffungen zurück, die sich aber teilweise stark an dieser Bauart orientierten.

So kam es zu Nachfolgebauten bei einigen Staatsbahnen, die der sogenannten Eurofima-Familie zugerechnet werden, von der in der Fachliteratur bisweilen die Rede ist.

Die Modellneuheiten

Märklin hat für sein Wagendisplay mit der Artikelnummer 87409 die Wagen von drei der beteiligten Bahnverwaltungen zur Vorlage genommen und zusätzlich noch die Liegewagen der SBB einbezogen. Die Grundformen dafür sind seit vielen Jahren vorhanden und wurden auch früher schon für zahlreiche Varianten genutzt.



Die mehrfarbige und lupenlesbare Bedruckung ist eine Stärke der Waggonneuheiten. Die Betriebsanschriften sind sauber aufgebracht und sogar die Öffnungen für die Luftführung der Klimaanlage sind - wie auch die Türöffner - separat bedruckt worden.

Zeitlich zugeordnet ist die Packung der Epoche IV und damit der ersten Einsatzperiode im ausgehenden TEE-Zeitalter und auch noch den ersten Jahren der zweiklassigen Eurocity-Züge. Das gewährleistet eine sehr breite Einsetzbarkeit dieser Wagen, gleich welche Bahnverwaltung der Kunde bevorzugt.

Die neun Wagen der Packung sind alle einzeln verpackt und können deshalb auch einzeln verkauft werden. Eine klare Zuordnung ist möglich, weil sie durchgängig, wie schon bei früheren Displays, eigenem mit einem Bindestrich abgetrennte Nummern erhalten haben:

<u>Nummer</u>	<u>Verwaltung</u>	<u>Betriebsnummer</u>	<u>Lackierung</u>
87409-1	SNCF	61 87 19-70 914-8	Corail-Gestaltung
87409-2	SNCF	61 87 19-70 908-0	Corail-Gestaltung
87409-3	SNCF	61 87 19-70 902-3	reinorange

Trainini®

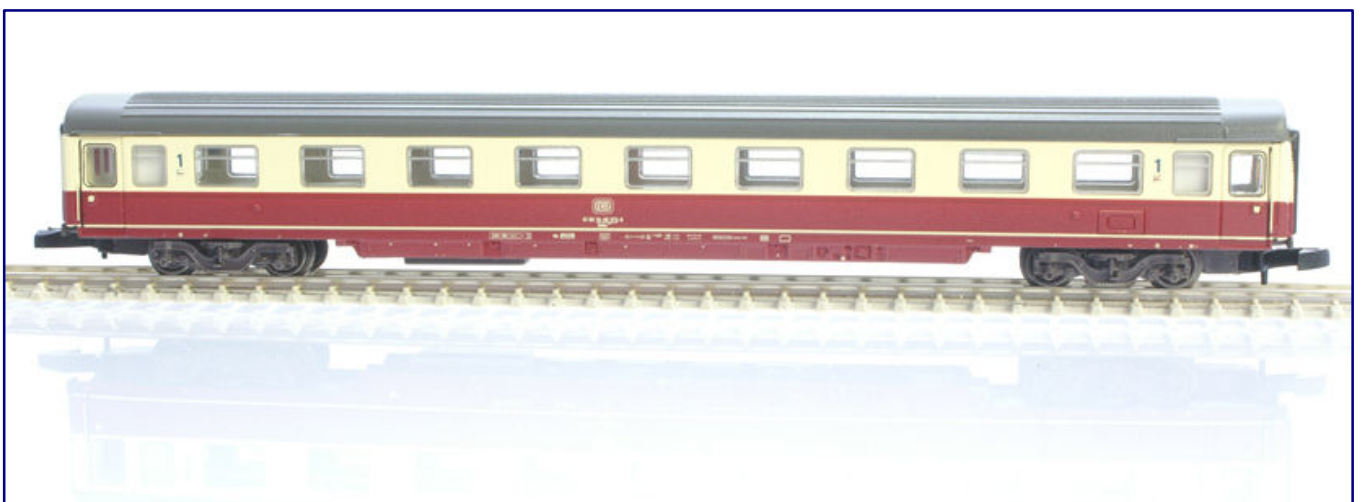
Praxismagazin für Spurweite Z

87409-4	DB	61 80 19-90 569-3	purpurrot / beige
87409-5	DB	61 80 19-90 570-1	purpurrot / beige
87409-6	DB	61 80 19-90 573-5	purpurrot / beige
87409-7	SBB/CFF/FFS	61 85 19-70 516-3	reinorange
87409-8	SBB/CFF/FFS	61 85 50-70 102-2	kobaltblau
87409-9	SBB/CFF/FFS	61 85 50-70 103-0	kobaltblau

Der Liegewagen der SBB zeigt korrekt 11 Abteilfenster. Da im Märklin-Bestand aber nur die Form des 1.-Klasse-Eurofima-Wagens vorhanden ist, war ein schon von früheren Auflagen bekannter Kompromiss erforderlich: Zurückgegriffen wurde auf die Formen des sehr ähnlichen deutschen Großraumwagens Bpmz 291 – der Hauptunterschied ist im Dachbereich zu finden.

Alle Modelle sind mit Kurzkupplungen und schwarz vernickelten Radsätzen ausgestattet, die Dächer sind umbragrau lackiert. Einen großen Sprung haben sie vor allen durch den Zugewinn an Möglichkeiten bei Lackierung und Bedruckung gemacht.

Das lässt sich besonders gut am Vergleich mit dem Ursprungsmodell des Avmz 207 der DB nachvollziehen, das Märklin ab 1982 unter der Artikelnummer 8740 anbot: War das beigefarbene Fensterband damals nur auf den roten Grundlack gedruckt und ließ besonders in den Fensterrändern Rot durchblicken, so ist dies dank Schablonenlackierung ausgemerzt und das Fensterband wird auch korrekt um die Wagenenden gezogen.



Am deutlichsten zeigen sich die produktiven Zugewinne der jüngeren Zeit beim Vergleich der Uraufgabe eines Eurofima-Wagens der DB mit der Artikelnummer 8740 (Bild oben) mit einem der drei Exemplare aus dem aktuellen Display mit der Nummer 87409-6 (Bild unten). Sie rechtfertigen auf jeden Fall eine (sehr lohnenswerte) Neuanschaffung!

Auch der Farbton entspricht nun der RAL-Farbkarte, während er früher deutlich zu hell war und nicht zu den wenig später erschienen Großraumwagen 1. und 2. Klasse passte. Ein Manko betraf auch das DB-Logo auf dem ersten Wagen, denn bei ihm waren die hellen und dunklen Flächen vertauscht (invers gedrucktes Logo), was schon beim ersten Blick merkwürdig aussah. Hier hat Märklin nun, wie auch bei den Fiat-Drehgestellen, alles richtig gemacht und seine Modelle so deutlich aufwerten können.

Auch das viel feinere Druckbild macht dabei seinen Teil aus. Und so zeigt der Vergleich auch schonungslos, dass die Klassenziffern früher aus Vereinfachungsgründen einfach rot gedruckt waren, während sie und die Raucher-/Nichtraucher-Piktogramme nun die korrekten Farben zeigen. Die viel geringeren Schrifthöhen für erheblich maßstäbliche Schriftenbilder und teils mehrfarbige Drucke bei den Betriebsanschriften sowie farblich abgesetzte Türöffner haben wir da noch gar nicht erwähnt.



Nur drei der Schwachpunkte des Modells 8740, die auch schon ohne Lupenbetrachtung ins Auge fallen, sollen verdeutlichen, warum uns der Ersatz durch die zeitgemäßen Neuheiten angezeigt scheint: Das DB-Logo wurde einst entgegen des Vorbilds als Negativ aufgedruckt und auch die Klassenziffer hat die falsche Farbe (Markierungen im linken Bild). Der nicht bis zu den Gummiwülsten reichende Druck des Fensterbands (Bild rechts) stört ebenfalls den Blick des Betrachters. Die Liste der Unzulänglichkeiten wäre damit aber bei weitem noch nicht erschöpft.

All das gilt natürlich auch für die Wagen der beiden anderen Bahnverwaltungen, die den DB-Exemplaren in keiner Weise nachstehen, was auch unsere Fotos zeigen. So reichen Drucke nun auch um die Wagenenden herum und die Schlussleuchten sind durchgängig rot abgesetzt worden. Auf Schriftdrucke zu den Haftpflichten für die Lackierung auf den Stirnwänden hat Märklin dieses Mal hingegen verzichtet.

Das Druckbild kleinster Schriften ist gut, bei anderen Modellen der jüngeren Vergangenheit aber fallweise auch noch besser ausgefallen. Als Fazit dieser Merkmale bleibt daher, dass noch etwas Potenzial nach oben verblieben ist. Ein Austausch früherer Modelle lohnt sich aber ebenso in jedem Fall wie ein Aufstocken des Bestands um fehlende Varianten.

Zeitgenössische (Reise-)Züge

Um glaubhafte Züge zu bilden, möchten wir an dieser Stelle nicht Wagenreihungspläne und Vorbildaufnahmen analysieren, um akribisch genau einen bestimmten Zug zum definierten Stichtag nachzubilden.

Vielmehr orientieren wir uns an verschiedenen Regionen, in denen internationale Züge unterwegs sind und auf denen sich der Zugverkehr (auch) mit Hilfe dieser Wagen glaubhaft nachempfinden lässt.

..... Alles da für eine vorbildnahe Zugbildung

..... Für am großen Vorbild orientierte Züge ist das Feld bestens bestellt, wie wir heute zeigen möchten. Die Eurofima-Reisezugwagen erlauben viele Möglichkeiten für Kombinationen mit dem übrigen Wagenmaterial.

..... Im Bereich der Lokomotiven reduziert sich die Auswahl aber auf die Diesel- und Elektrotraktion. Doch auch hier lassen die jüngeren Auflagen keine Wünsche offen. Neben verschiedenen Modellen von Märklin ist es jetzt ausgerechnet die Baureihe 181² Rokuhan, die hiermit passendes Wagenmaterial erhält.
.....

Leicht macht es Märklin uns dabei insofern, als dass der Hersteller auf die Modelle keine Zuglaufschilder hat aufdrucken lassen. Die Betriebsanschriften der Wagen tragen Revisionsdaten von Ende der siebziger

bis zum Anfang der achtziger Jahre, also des ersten Erhaltungsabschnittes. Da dies im Vorbeifahren aber eh nicht zu erkennen und zu lesen ist, orientieren wir uns an den Lackierungen und verwendeten Bahnemblemen.



Züge der Übergangszeit kurz vor Gründung der Deutschen Bahn AG (Bild oben) bilden interessante und vor allem auch sehr bunte Einsatzmöglichkeiten für die neuen Eurofima-Reisezugwagen. Sofern die Logos vom Modellbahner überklebt werden, ließe sich die Szene auch noch um wenige Jahre in die Zeit kurz nach 1994 verlagern. Auch vor der Epoche VI machen wir nicht Halt, denn im hier gezeigten und nicht durchweg historisch korrekt gebildeten Rheingold-Museumzug (Bild unten), bespannt mit der 181 214-8 „Mosel“, ließe sich durchaus auch der im Foto letzte Wagen durch den Avmz 207 austauschen.

So kommt uns auch zu Gute, dass auch mit dem Einführen der Produktfarben bei der Bundesbahn ab 1987 keine gezielten Umlackierungen vorgenommen wurden. So etwas geschah nur bei Hauptuntersuchungen mit Neulackierung oder Umbau von Wagen. Die deutsche Ausführung des Avmz 207 kann deshalb problemlos auch in bunte Züge zusammen mit orientrotten und ozeanblau-beigefarbenen Reisezugwagen erfolgen.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Für Einsätze ab 1994 wäre dann nur das Bundesbahn-Emblem per Schiebe- oder Abreibebild durch den „Dürr-Keks“ zu überkleben und schon könnten diese Modelle auch glaubhaft mal bis ins Jahr 2001 verwendet werden, in dem dann eine gezielte und konsequente Umlackierungsaktion startete.

Farblich harmonischer wirken natürlich farbreine Züge, wie sie klassische Intercitys der zweiklassigen Zeit ab 1979 darstellen. Die reguläre Bespannung sollte dann von der Baureihe 103 übernommen werden, von der Märklin seit 1974 eine große Zahl an Varianten in verschiedenen Farbgebungen sowohl mit Zugehörigkeit zur Bundes- als auch Deutschen Bahn AG angeboten hat.



Eindeutig in die jüngere Vergangenheit gehört die auf der vorherigen Seite vorgeschlagene Zugbildung (Bild oben): Für die Bespannung des „Rheingold“ mit den Vorserienmaschinen der Baureihe E 03 gibt es keine Belege, das Anreihen des Eurofima-Wagens Avmz 207 weist zusätzlich auf eine Museumsgarnitur hin. Deshalb erscheint uns auch das passende Umfeld durch begleitende Zuggarnituren immens wichtig: Sei es der einmalige, farbenfrohe und dadurch Blicke erheischende Touristikzug-Zug der DB AG (im Bild oben) oder auch der gemischte Güterzug mit 181 217- an der Spitze (Bild unten), die noch Bundesbahnfarben, aber eben schon den „Dürr-Keks“ der privatisierten Bahn trägt.

Sie war aber bei weitem nicht die einzige schnellfahrende Lok, die vor diesen Fernverkehrszügen zum Einsatz kam: 1979 wurden ihr zunächst die Erprobungsmuster der Baureihe 120 (siehe Titelseite), ab 1987 dann ihre Serienmaschinen zur Seite gestellt.



Der eher verschmähten Zeit der Produktfarben können wir mit den heutigen Zugbildungsvorschlägen interessante Farbtupfer verpassen. Zu ihren originären und dennoch ansprechend wirkenden Vorlagen gehören die beliebten Interregio-Züge (Bild oben), vor denen sich besonders Rokuhans 181 208-0 mit ihrem kleinen „Lätzchen“ sehr gut macht. Der mit zwei Diesellokomotiven der Baureihe 218 in unterschiedlicher Lackierung bespannte Nachtzug kommt aus der Schweiz und nimmt über Lindau die Allgäustrecke in Richtung seines Zielbahnhofs München.

Wegen der nicht ausreichenden Zahl an Maschinen kamen auf den Strecken mit geringeren Reisegeschwindigkeiten auch die Baureihen 110, 111 und 112 zum Einsatz – letztere fehlt noch immer

als Mini-Club-Modell. Nicht elektrifizierte Strecken wie die Allgäustrecke oder die Vogelfluglinie waren fest in der Hand der Baureihe 218, die wegen der Versorgung der Klimaanlage aber stets in Doppeltraktion zum Einsatz kam.

Nicht außer Acht lassen dürfen wir hier auch die Baureihe 181², auf deren Stammstrecke von Koblenz nach Trier und weiter nach Saarbrücken, Luxemburg und nach Frankreich in dieser Zeit ebenfalls ausgeprägter Fernverkehr mit hochwertigen Zügen stattfand. Interessant sind da vor allem die beige-ozeanblaue 181 211-4 „Lorraine“, die blaue 181 206-4 und ebenso die orientrote 181 208-0.



Die Bundesbahn legte sich mit dem von ihr gewählten Farbschema auf TEE- und Intercity-Züge fest, in denen sie ihre Eurofima-Wagen einsetzen wollte. So können die deutschen Vertreter des Displays in aus den Märklin-Produkten 88543, 87281 und 87282 (Bild oben) gebildeten Garnituren sowohl den 1.-Klasse-Abteilwagen (2. Wagen hinter der Lok) ersetzen als auch diesen Zug verlängern. Nördlich von Hamburg waren IC jahrzehntelang eine Domäne der Baureihe 218 in Doppeltraktion (Bild unten), was weitere Einsatzmöglichkeiten eröffnet.

Doch besonders die zuletzt ausgelieferte Version als 181 217-1 mit dem schlichten Logo der Deutschen Bahn AG, aber blau-beigefarbener Lackierung, eignet sich hervorragend, um Züge der Übergangszeit um 1994 nachzubilden. So bunt wie zu jener Zeit wurde die ehemalige Staatsbahn bis heute nicht mehr!

Um über die Eurofima-Wagen hinaus für reichlich Abwechslung und immer wieder frische Eindrücke beim Betrachter zu sorgen, möchten wir auch weitere Züge kurz erwähnen, die für den passenden Rahmen und eine geeignete Kulisse sorgen.

Einen Farbtupfer setzen vor allem die in sich farbreinen und harmonisch wirkenden Interregio-Züge, vor denen vor allem orientrote Lokomotiven zu überzeugen vermögen. Dies kann einer eher unbeliebten Epoche zu erheblich mehr Akzeptanz verhelfen. Gleiches bewirkt der überaus farbenfrohe Touristikzug der DB AG, den Märklin in zwei Wagenpackungen umgesetzt und sowohl mit Diesel- als auch elektrischer Bespannung versehen hat.

Nicht vergessen werden dürfen auch Güterzüge, in diesem Fall setzen wir auf lange Einheiten mit möglichst vielen Wagentypen. Sie sollen das Farbbild durch ihre unterschiedlichen Formen, Gestaltungen und auch Ladegüter aufbrechen und so die Aufmerksamkeit aufs Schienengeschehen richten.

Bislang nicht erwähnt haben wir FD-Züge, die im Laufe der Einsatzgeschichte unserer Eurofima-Reisezugwagen an Bedeutung gewannen. Diese Fernzüge für den Urlaubsverkehr zeichneten sich durch ihre Länge und meist auch ein sehr einheitliches Erscheinen aus. Hier dominierte beige-ozeanblau, was dem Wagenbestand der meisten Zetties sehr entgegenkommt.



Eine auf Modellbahnanlagen meist vernachlässigte Zuggattung sind die FD-Züge für Urlauber, in die sich auch gern mal ein Gesellschaftswagen integrieren lässt. Ein gedachter Wagenausfall dient uns hier als Argument, in den von der Baureihe 111 (Märklin 88421) geführten Zug einen Avmz 207 vor dem Speisewagen einzureihen.

In die Wagenschlage hinter einer 111 gleichen Farbschemas lässt sich aber auch mal ein grüner Reisezugwagen integrieren. Ein Speisewagen und beige-purpurroter Avmz 207 brechen die Einheitlichkeit auch hier gelungen auf und richten die Augen auf sich. Dies ist ja auch hier willkommen und beabsichtigt.

Dokumentierte Zugbildungen interessieren uns auch hier nicht, denn immer gab es Ausnahmen von der Regel. Die Bundesbahn war noch erheblich flexibler als die heutige DB, wenn es um Ersatz eines ausgefallenen Wagens oder gar kompletten Zuges ging. Und immer gab und gibt es ja auch Sonderzüge, was unter Modellbahnern gern vergessen wird.

Wer ein Freund des historischen Trans-Europ-Express ist, der kann auch in moderner Zeit unter Einbinden des deutschen Eurofima-Wagens einen Nostalgie-Rheingold mit Bundesbahnanschriften auf

die Reise schicken. Auch bei der Vorlage sind die Züge nicht historisch korrekt gebildet. So können wir ein Auge zudrücken und den klimatisierten Abteilwagen auch guten Gewissens zu einem Aussichtswagen ADm 101 gesellen.

Völlig außen vor gelassen haben wir bislang aber die SNCF- und SBB-Ausführungen aus der Wagenpackung. Die drei SBB-Wagen können einzeln oder auch als Gruppe problemlos in reine Schweizer Zuggarnituren eingereiht werden. Als passende Zuglok kommen dann eine grüne Ae 6/6 oder auch Re 4/4^{II} in Frage. Nur bei der „Lok 2000“ in Form der Re 460 wird es zeitlich eng.



Mangels Schweizer Ellok haben wir diesem Nachtzug die 181 211-4 „Lorraine“ von Rokuhan vorgespannt. Das bot uns gleichzeitig die Gelegenheit, durch die Kombination von schweizerischem (Wagen 1 und 2), französischem (Wagen 3 und 4) sowie deutschem Wagenmaterial (Wagen 5) den Zug noch internationale zu gestalten. Leicht in seiner Zusammenstellung verändert und mit der Baureihe 110 bespannt, könnte die Zugverbindung z.B. auch nach Dortmund führen.

Interessant sind grenzüberschreitende Züge, denn die blauen Liegewagen gehören ja in Nachtzüge und diese verbinden die flächenmäßig kleine Schweiz mit ihren Nachbarn. So ergänzen wir 2.-Klasse-Reisezugwagen aus Bundesbahn-Beständen und bespannen unseren Zug mit der Baureihe 110, gerne in stahlblauer Ursprungslackierung. Unser Zug kann so über die Rheintalbahn über Basel den Nachtsprung bis nach Dortmund oder auch Hamburg herstellen.

Nur auf passende Schlafwagen müssen wir leider verzichten, denn diese bleiben vorerst eine Lücke im Spur-Z-Programm. Das gilt auch für die andere Verbindung in Richtung Lindau und München, die über eine nicht-elektrifizierte Strecke führt.

Glücklicherweise hat Märklin in der langen Produktionsgeschichte der Baureihe 218 zwei ozeanblau-beige und (in Bundesbahnbeschriftung) auch eine altrote Lok umgesetzt. Mit deren Hilfe können wir den aus der Schweiz kommenden D-Zug auch durch Deutschlands südlichste Zipfel schicken. Die Gasturbinenlokomotiven der Baureihe 210 waren zur dargestellten Zeit bereits Vergangenheit.

Einen für die Modellzugnachbildung interessanten Vorbildaspekt zu den Eurofima-Wagen möchten wir an dieser Stelle noch aufgreifen, weil sie das Zugbild noch weiter bereichern kann: Auf der Suche nach einer einheitlichen Lackierung für die Sammelbestellung einigten sich die Bahnverwaltungen auf eine einfarbige Gestaltung mit weißem Begleitstreifen.

Die Grundfarbe für die 1. (orange) und 2. Klasse (blau) lehnte sich an Prototypen für eine ähnlich hohe Komfortstufe an, die wenige Jahre zuvor für die DB gefertigt worden waren und bei denen die Farben auch die Funktion einer Klassen- bzw. Wagentypzuweisung hatten.

Es handelt sich hierbei um die Popfarben, mit denen die Bundesbahn Anfang der Siebziger experimentiert hat, das aber zum Zeitpunkt der Ablieferung von Eurofima-Reisezugwagen längst verworfen war. Das darin verwendete Blutorange war aber nicht identisch mit dem Reinorange der Eurofima-Bauart.

Doch waren die Popfarbenwagen zur Zeit der Auslieferung noch fast vollständig im Bestand vertreten und können daher einzeln oder in Gruppen auch das Erscheinungsbild der Züge erfrischen, die mit Hilfe von Eurofima-Wagen gebildet werden. Hier kommen sogar nahezu alle Wagen in Betracht, die Märklin seit 1972 in diesem Farbschema aufgelegt hat.

Einzig der Speisewagen WRmh 132 (Märklin 8723) war beim Vorbild ein Einzelgänger, der nach einem Brand am 25. März 1974 in Brüssel schon deutlich vor Abnahme des ersten Eurofima-Wagens ausschied und deshalb nicht glaubhaft beige gestellt werden kann.



Dass den beiden Wagenklassen beim Eurofima-Standardanstrich eine Kennfarbe zugewiesen wurde, die sich der Idee vom Popfarbenanstrich der DB bediente, lässt sich im Modell durch Einreihen einzelner Wagen veranschaulichen. Nebenbei sorgt auch das für bunte und trotzdem vorbildnahe Zugbilder.

Noch nicht betrachtet haben wir bislang den Einsatz der drei SNCF-Wagen. Mangels französischer Lokomotiven und 2.-Klasse-Wagen, nicht nur der Corail-Bauart, im Angebot müssen wir von farb- und stilreinen Zügen Abstand nehmen. Ihr Einsatz zielt daher ebenfalls auf internationale Reisezüge ab, deren Wagenmaterial von mehreren Bahnverwaltungen gestellt wurde oder in denen Kurswagen eingestellt waren.

Folglich wird es auch hier wieder sehr bunt. Geeignet erscheinen uns da hochwertige West-Ost-Verbindungen aus Paris über Köln bis nach Dortmund. Hier darf neben einem Exemplar in den Corail-Farben gerne auch mal das orange Modell zum Einsatz kommen, denn das lief ja auch in Richtung Brüssel und Amsterdam, könnte also als Kurswagen oder Ersatz für einen ausgefallenen Wagen in den Zug gelangt sein.

Verlagern wir unseren Zuglauf weiter südlich und führen ihn über Strasbourg in Richtung Stuttgart oder über die Moselstrecke und Koblenz in Richtung Frankfurt (Main), dann stellen wir die beiden Corail-Farbvertreter hinter eine Baureihe 103 oder auch 110 von Märklin ein und füllen auch diesen Zug mit 2.-Klasse-Wagen aus Göppingen auf.

Problemlos lassen sich beide Zugbildungen aber auch durch die SBB-Liegewagen und, sofern nur ein Franzose eingereiht ist, den orangefarbenen SBB-Abteilwagen ergänzen. Zugläufe aus der Schweiz über

Deutschland bis nach Frankreich gab es über viele Fahrplanperioden, weshalb auch nichts gegen einen Nachtzug spricht, der bei Helligkeit deutsches Staatsgebiet durchfährt.

Ihren besonderen Reiz erfahren diese Zugvorschläge natürlich besonders als Leistung einer Baureihe 181², die als Zweisystemlokomotive ja ebenso zweifelsfrei im grenzüberschreitenden Einsatz steht. Diese Wahl erleichtert also auch dem Betrachter die regionale Zuordnung des Zuges, der im Modell dargestellt wird, während die Baureihen 103 und 110 ja überall in Deutschland anzutreffen waren.

Abschließendes Fazit

Mit der Wagenpackung 87409 hat Märklin seine Errungenschaften im Bereich von Farbgebung und Bedruckung sehr weit ausgereizt und ein Modell wiederbelebt, das immer schon in seiner Grundform überzeugt hat, farblich aber leider abfiel. Erst mit dieser Neuauslieferung ist aus den Eurofima-Wagen in jeder Gestaltung ein attraktives Modell geworden.



Neben vielen Lokomotiven, die in den letzten Jahren bei Märklin erschienen oder wiederaufgelegt wurden, eignet sich vor allem Rokuhans Baureihe 181² für den Einsatz vor Eurofima-Wagen. Dieser internationale D-Zug könnte aus Strassbourg kommend über Heidelberg auf dem Weg nach Frankfurt (Main) sein.

Konzeptionell sind die Göppinger sich insofern treu geblieben, als jedes Modell einzeln verpackt ist und daher nicht nur als Großpackung verkauft werden kann. Damit bedienen sie auch diejenigen Kunden, die das Urmodell mit der Artikelnummer 8740 im Bestand haben, aber nie ganz zufrieden mit ihm waren. Und wer es internationaler mag, kommt ebenso auf seine Kosten.

Etwas paradox erscheint aus Kundensicht, dass Rokuhan entgegen seiner Bekundungen, den deutschen Markt auch zukünftig bedienen zu wollen, einen Beleg bislang schuldig geblieben ist. Dass nun ausgerechnet Märklin die Kunden des Erstlingswerk in Form der Baureihe 181² in hervorragender Weise bedient, war nicht zu erwarten.

Aber wenn die Japaner hier erst den Boden bereitet haben, aus dem Märklin nun eigenen Umsatz und zufriedene Kunden schöpft, soll es uns recht sein. Schließlich sind wir für jede Bereicherung offen, die der Spurweite Z eine breitere Basis und damit einen größeren Kreis aktiver Modellbahner bereitet.

Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.rokuhan.de>

Neuheiten, MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen
kostenlose und unverbindliche Reservierung von Ware über unsere Sammelbox
(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)

Last-Minute in den Urlaub mit den Touristikzügen:

Sonderpreise gültig nur vom 24.07.2017 bis 27.08.2017
und nur so lange Vorrat reicht!!!



Märklin 88542
Elektrolokomotive
BR 103.1
statt 229,95€ nur **169€**



Märklin 87300
Personenwagen-Set 1
"Touristikzug" der DB AG
statt 249,95€ nur **175€**



Märklin 88789
Lokpackung Diesellokomotive
2x BR 218, DB AG
statt 399,95€ nur **299€**



Märklin 87303
Personenwagen-Set 2
"Touristikzug" der DB AG
statt 249,95€ nur **175€**

Rokuhan BR 181.2:



NOCH 97101
Rokuhan T950-1
181 211-4 - Lorraine
Epoche IV
Deutsche Bundesbahn



NOCH 97102
Rokuhan T950-2
181 219-7
Epoche V
Deutsche Bahn AG



NOCH 97103
Rokuhan T950-3
181 208-0
Epoche V
Deutsche Bundesbahn



NOCH 97104
Rokuhan T950-4
181 206-4
Epoche IV
Deutsche Bundesbahn



NOCH 97105
Rokuhan T950-5
181 214-8 - Mosel
Epoche VI
Deutsche Bundesbahn



NOCH 97106
Rokuhan T950-6
181 217-1
Epoche V
Deutsche Bundesbahn

jede Lok statt 219,99€ nur 169€

Mit den Eurofima-Wagen durch Europa:



Märklin 87409-01 bis 87409-09
9 verschiedene Eurofima Reisezugwagen

je Wagen statt 32,99€ nur 29,69€

Neuer Omm 52 aus dem Hause Märklin

Ein echtes Massenphänomen

Spätestens mit dem Erscheinen der beiden Varianten des Hubschiebedachwagens Kmmks 51 war bei Märklin eine Neuauflage des offenen Güterwagens Omm 52 absehbar. Im Frühjahr 2017 war es soweit und die seinerzeit angekündigten Wagen sind nun ausgeliefert. Zuvor hatten wir uns in einer Studie dieser Vorlage gewidmet. Und so haben wir uns die Märklin-Modelle genau angeschaut und schildern Ihnen nun unsere Eindrücke.

Offene Wagen stellten jahrzehntelang den größten Bestand unter allen Güterwagengattungen der deutschen Bahnverwaltungen. In ihnen wurden nahezu jede Fracht transportiert, die der Witterung ausgesetzt werden konnte. Allem anderen voran galt natürlich für Massengut wie Kohle, dem einstigen Hauptenergieträger.

So bestand auch ein großes wirtschaftliches Interesse, nach dem Zweiten Weltkrieg den Bestand dieser Güterwagen schnellstmöglich wieder betriebsfähig zu bekommen und Ersatz für verlorene Exemplare zu beschaffen. Außerdem war der Bestand an Wagen der Hauptgattung O (später E) überwiegend bereits dreißig Jahre alt und stand deshalb bald vor der Ausmusterung.



Wagen 863 019 der Bauart Omm 52 mit Bremserbühne wurde am 8. Juni 1953 von der Bundesbahn abgenommen, wie seine Revisionsdaten belegen. Er gehört noch zu den ersten Wagen mit Hildebrand-Knorr-Bremse, wie an seinem äußeren Langträgern ebenso abzulesen ist. Der Fotograf hat ihn im Juni 1953 also fast werksneu erwischt. Foto: Günter Scheingraber, Sammlung Eisenbahnstiftung

Diese Umstände führten zur Indienststellung von Kriegsbauarten in verstärkter Form sowie auch der Fertigung im Ausland wie Belgien oder der Tschechoslowakei. Auch im Inland kam die Vollaufarbeitung von Wagen nach der Währungsreform recht bald wieder in Gang.

Das führte zu Überlegungen, nicht einfach die alten Wagen wiederaufzuarbeiten, sondern sie in weiterentwickelter Form aus Altteilen, aber nach modernen Gesichtspunkten neu aufzubauen. An einen Ersatz durch komplette Neubauten war noch nicht zu denken, denn dafür hätte die Industrie zehn Jahre lang jährlich 13.000 neue Wagen bauen müssen.

Die Bundesbahn sah sich ihrerseits nicht in der Lage, die erforderlichen Kosten in Höhe von ca. 3 Mrd. DM aufzubringen. Ausreichend Stahl stand im einsetzenden Wiederaufbau ebenfalls nicht bereit. Dies führte zu den Programmen für Umbauwagen auch im Güterverkehr, wenn auch der Anteil neuer Teile mit den Jahren immer mehr zunahm.

Problematisch blieb bei allen alten Bauarten, die (wieder) in den Bestand der jungen DB gelangten, die geringe Höchstgeschwindigkeit von maximal nur 75 km/h. Da auch der Güterverkehr beschleunigt werden sollte, um gegenüber dem Lastkraftwagen konkurrenzfähig zu bleiben, experimentierte die Bundesbahn in der Folge mit überkritischen Laufwerken, die zudem mit Doppelschaken ausgestattet waren.

1953 lief schließlich ein großes Beschaffungsprogramm für neue Kastenwagen an. Zu einer Standardisierung in Europa war es trotz langer Verhandlungen noch nicht gekommen und so erhielt nach Erproben verschiedener Konstruktionen jene der Waggonfabrik Uerdingen den Zuschlag, die als Omm 52 in den Bestand eingereiht wurde.



Laut seinen bereits angeschriebenen Daten dürfte diese Werksaufnahme der WAG Uerdingen des Omm 52 869 980 aus dem Januar 1956 stammen. So besitzt dieser Wagen ohne Handbremsbühne bereits die Knorr-Bremse mit Einheitswirkung. Deutlich zu sehen sind auch die Umstellhebel der Bremse links unter der Ladetür. Foto: Helmut Först, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die für den Omm 52 definierte Länge über Puffer von 10.000 mm bei 5,40 m Achsstand, einer Bordwandhöhe von 1,50 m und einer 1,80 breiten Tür bei etwa 8,75 m Laderaumlänge orientierte sich erkennbar an deutschen Vorkriegsbauarten. Verbaut wurden bereits austauschbare Teile, die 1951 durch den IEV (UIC) genormt worden waren.

Auch wenn noch keine Einheit über international einheitliche Baumuster bestand, war hiermit bereits eine wichtige Entwicklungsgrundlage gegeben. 1954 einigten sich die beteiligten Bahnen schließlich auf die UIC-Typen I und II.

Erstgenannter wurde von der SNCF entwickelt und entsprach mit seinen 9,00 m LÜP den in Frankreich und Benelux üblichen Bauarten. Für den UIC-Typ II zeichnete die DB verantwortlich und er erhielt eine LÜP von 10,00 m. Er wurde zum Standard aller weiteren O-Wagen der Bundesbahn, die in der Folge entwickelt wurden, darunter auch der Omm 55.

Zunächst noch mit Hildebrand-Knorr-Bremsen ausgestattet, erfolgte schon 1954 bei den in Schalenbauweise ohne Zwischensäulen gefertigten Omm 52 der Schwenk zur Knorr-Bremse mit Einheitswirkung. Wagen mit Handbremse erhielten eine auch bei anderen Typen bereits verwendete Handbremsbühne mit 500 mm Länge, zunächst noch mit einem montiertem Blechbremserhaus.

Bis 1962 wurden insgesamt 14.919 Güterwagen Omm 52 gebaut und an die DB geliefert. Mitgezählt sind darin 600 Wagen (300 Doppereinheiten), die als Autotransportwagen Off 52 in den Bestand gelangten und bis 1967 umgebaut wurden.

In der Folge wurde der Omm 52 zur häufigsten Bauart offener Wagen in den fünfziger Jahren. Nur der Omm 37 „Duisburg“ war ähnlich stark vertreten.

Der größte Teil der Wagen wurde in den EUROP-Park eingereiht und war dadurch europaweit freizügig einsetzbar.

Charakteristisch für den Omm 52 waren die diagonalelastischen Untergestelle mit Hohl- und -querträgern. Die Seitenwände und Kopflappen bestanden aus nach außen durchgedrückten Blechen und Hohlprofilen, dank derer auf die sonst üblichen Kastenstreben verzichtet werden konnte. Sie waren aber auch die Achillesferse dieser Bauart, die sehr stark zu Ausbauchungen der Wände im rauen Alltagsbetrieb neigte.



Mit der Wagenpackung „Holztransport“ (Art.-Nr. 86238) wirft Märklin nun einen neu konstruierten Omm 52 auf den Markt.



Drei der vier Wagen aus der Packung bilden den Omm 52 in zwei verschiedenen Ausführungen nach. Vervollständigt wird sie durch einen Hubschiebedachwaggon Kmm 51, der die beiden Fahrwerke als Grundlage zusteuert.

So ging der Bestand der inzwischen als E 037 bezeichneten Bauart ab dem Ende der siebziger Jahre stark zurück, die Ausmusterung des letzten Exemplars erfolgte 1986. Ab 1979 unterzog die DB nicht für

den Weiterbetrieb hergerichtete Wagen einer vereinfachten Revision, bei der die Kopfklappen festgelegt wurden.

Solche Exemplare wurden zum Eo 017 umgezeichnet und dienten fortan während der Kampagnen als (nicht mehr international einsetzbare) Rübenwagen. Ende 1995 war dann auch damit Schluss.

Interessant erscheint noch der Hinweis, dass die DB Ende der siebziger Jahre 800 überschüssige Wagen an die Reichsbahn der DDR verkaufte, die sie als EI 5568 und nach Ausbau der Bremsen als EI 5598 bezeichnete. Die letzten Vertreter wurden dort im Jahre 1994 ausgemustert.

Die Umsetzung ins Modell

Mit dem Kmmks 51 stand bei Märklin das passende Fahrwerk sowohl für Wagen mit als auch ohne Handbremse zur Verfügung. Mit Blick auch auf eine mögliche DR-Beschriftung, für die sich eigene und spezifische Entwicklungen wirtschaftlich bislang nicht rechnen, erschien uns der Omm 52 seinerzeit schon als interessante Vorlage.



Die drei modernen Güterwagen haben frisches Grubenholz für den Stollenbau ins Ruhrgebiet gebracht. An der Laderampe im Zechenbahnhof warten sie nun auf ihre Entladung.

Auch angesichts der Bedeutung dieses Wagentyps war es nur eine Frage der Zeit, wann das betagte und deutlich zu lange Modell von 1972 endlich einen zeitgemäßen Nachfolger erhalten würde. Das nun verwendete Fahrwerk gäbe übrigens noch weitere Güterwagentypen her.

Zur Spielwarenmesse 2017 war es soweit und Märklin kündigte neben einer vierteiligen DR-Wagenpackung mit einem dieser Wagen (Art.-Nr. 82041) vor allem eine Wagenpackung (86238) an, in der sich drei offene Wagen dieser Bauart befinden sollten. Diese kam jüngst zur Auslieferung und ist Gegenstand unserer Betrachtungen.



Die vier Güterwagen der neuen Holztransport-Packung in größerer Aufnahme: In ihren Proportionen wissen diese Modelle zu überzeugen. Einzig der Unterboden zwischen den Achsen wirkt, besonders im Vergleich zu den Vorbildaufnahmen, zu leer.

Eines der Exemplare hat eine Handbremsbühne mit Blechbremserhaus erhalten, während die anderen beiden ohne diese laufen. Auch der das Fahrwerk spendende Kmmks 51 wurde mit einem Exemplar in dieser Packung bedacht.

Ganz so einfach erschien uns die Umsetzung durch Märklin nicht und so starteten wir eine Studie, mit der wir eben das zu ergründen versucht haben. Als problematisch erwies sich vor allem das Unterbringen einer Gewichtplatte, die für eine sichere Gleislage auch in Kurven und im Zugverband enorm wichtig ist. In unserem Fall bedeutete das den Kompromiss eines zu hohen Wagenbodens, der kaschiert sein wollte.

Der gleichen Problematik sah sich offenbar auch Märklin ausgesetzt, denn auch die vorliegenden Modelle haben einen sehr hoch liegenden Innenboden. Dieser Kompromiss erscheint uns aber allemal besser als unzureichende Fahreigenschaften. Zudem hat der Hersteller dies auch sinnvoll kaschiert, indem er seine Neuheiten mit einem sehr ansprechenden Ladegut ausliefert.

Wir sind gespannt, was sich der Marktführer hier für zukünftige Varianten ausdenkt. Mit dem verladenen Grubenholz hat Märklin jedenfalls ein bislang weitgehend unentdecktes und deshalb besonderes Gebiet für sich entdeckt. Die Montanindustrie bietet sehr viele Facetten für Modellbahnthemen, die mit „Vom Erz zum Stahl“ bei weitem nicht ausgeschöpft sind.

Korrekt folgen die Einsätze mit echtem Holz auch den Beladevorschriften der Bundesbahn: Direkt hinter den Wagenwänden sind senkrecht gelagerte Stämme zur Erhöhung der Ladegrenzen zu sehen, im Bereich der Türen liegen sie quer zur Fahrtrichtung, um sie vor Druck zu schützen.

Maße und Daten zum offenen Güterwagen Omm 52

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (ohne Bühne)	10.000 mm	45,5 mm	46,1 mm
Länge über Puffer (mit Bühne)	10.500 mm	47,7 mm	49,2 mm
Höhe über SO (ohne Bremserhaus)	2.745 mm	12,5 mm	12,9 mm
Höhe über SO (mit Bremserhaus)	3.185 mm	14,5 mm	14,1 mm
Größte Breite	3.074 mm	14,0 mm	13,8 mm
Achsstand	5.400 mm	24,5 mm	24,6 mm
Ladelänge (Wagenkasten)	8.760 mm	39,8 mm	40,1 mm
Ladebreite (Wagenkasten)	2.760 mm	12,5 mm	12,9 mm
Breite der Ladetüren	1.800 mm	8,2 mm	8,1 mm
Raddurchmesser	1.000 mm	4,5 mm	4,4 mm
Gewicht (ohne Bremserbühne)	9.860 kg	---	4 g
Gewicht (mit Bremserbühne)	10.060 kg	---	5 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	80 km/h		
Baujahre	1952 – 1962 (Rück-/Umbau aus Off 52 bis 1967)		
Gebaute Stückzahl	14.919 Exemplare (inkl. 300 Doppelseinheiten Off 52)		

Mit den heute getesteten Wagen rollt das antiquierte Modell von 1972 endgültig aufs Abstellgleis und eigene Umbauten auf dessen Basis haben sich zeitgleich auch erledigt.

Einen Hinweis wert erscheint uns, dass die ältere Konstruktion mit Ausnahme eines einzigen Startpackungsmodells zeitlebens nicht für die Epoche III angeboten wurde.

Vielleicht ist das der Grund, warum Märklin nun genau mit dieser beliebten Epoche startet und gleich drei Exemplare dieser Bauart in eine Wagenpackung gelegt hat.

Fall zu begrüßen, denn ein Omm 52 kommt niemals allein. Die Packung 86238 bietet für Puristen auch noch den Vorteil verschiedener Betriebsnummern.



Wie auch viele seiner Vorbilder ist der Waggon mit Blechbremserhaus in den EUROP-Park eingereicht. Seine feinen und auch auf dem Langträger aufgebrachten Anschriften zeichnen ihn und seine Brüder aus. Einzig für die Betriebsnummer 840 140 konnten wir bislang keinen Beleg finden, der diesen Nummernkreis zumindest zeitweilig der Bauart Omm 52 zuweist. Etwas (zu) kräftig tragen bei dieser Neuheit nur die Halter rechts und links der Achslager auf, in die beim Vorbild die Doppelschaken eingehängt sind.

Neben dem Kmmks 51 mit der Betriebsnummer 361 035 liegen in der Schachtel noch die handbremslosen Omm 52 864 739 und 863 687 sowie der im EUROP-Park eingestellte 840 140 mit Blechbremserhaus. Die Betriebsnummer des letztgenannten Waggons können wir nicht belegen, da die Omm 52 unseres Wissens in verschiedenen Nummernkreisen, beginnend erst mit 862 000, eingereicht wurden.

Gemäß der Betriebsanschriften aus Revisions- und Wiegedaten sowie Gewährleistungsfristen ergibt sich eine zeitliche Einordnung um 1960 und damit in die Blütezeit der gewählten Epoche. Vollständig und korrekt finden sich alle Anschriften in weißer Schrift auf dem Wagenkasten und den Langträgern. Der Zettelkasten ist, wie bei Märklin üblich, weiß mitgedruckt worden.

Einer der Wagen hat gemäß seiner Anschriften wie seine Vorbilder mit Blechbremserhaus vorbildrichtig eine Hildebrand-Knorr-Bremse, die übrigen beiden besitzen die ab 1954 verbaute Knorr-Bremse mit Einheitswirkung. Auch an diesen Ausführungen zeigt sich, dass mit der lupenreinen Bedruckung ein klassisches Märklin-Qualitätsmerkmal gewährleistet ist.



Keinen Anhaltspunkt für mögliche Fehler liefern uns die beiden Wagen ohne Handbremse, deren Anschriften neben der Knorr-Bremse und der Betriebsnummer auch in weiteren Punkten vom zuvor gezeigten Exemplar abweichen. Und hinsichtlich der Vorbildmaße hat Märklin besonders diese kürzere Version übrigens nahezu perfekt getroffen.

Auch die Lackierung ist tadellos und frei von Staubeinschlüssen. Wie bei allen Produktionen jüngerer Datums finden wir auch hier eine recht matte Decklackierung, die ebenfalls gut zum Gesamtbild beiträgt. Der Grundfarbton aller vier Modelle aus dieser Packung entspricht RAL 8012 rotbraun der Bundesbahn. Schwarz vernickelte Achsen mit einseitiger Isolierung gehören ebenfalls zum bekannten Standard.

Hinsichtlich der Proportionen machen die neuen Modelle gleichermaßen einen guten Eindruck. Dies wird auch von den Messdaten zu wichtigen Schlüsselmaßen bestätigt: Die Abweichungen liegen fast durchweg unterhalb eines halben Millimeters vom errechneten Wert und gehören deshalb eher in den Bereich von Messtoleranzen. Einzig die LüP des Wagens mit Bremserhaus weicht um 1,5 mm nach oben ab, was aber ebenfalls nicht kritisch oder gar optisch wahrnehmbar ist.

Überraschungen waren an dieser Stelle auch nicht zu erwarten, denn die beiden Fahrwerke stammen ja vom Kmmks 51 und waren uns bekannt. Sie sind beide jeweils Gegenstand eines früheren Tests gewesen und von uns mit Lob bedacht worden.

Einzig die Halter an den Außenlangträgern, an denen beim Vorbild die Doppelschaken eingehängt sind, wirken auf den Betrachter nun arg mächtig. Dies liegt wohl an den Gesamtproportionen des Omm 52, der im Vergleich zum Kmmks 51 ja nun mal deutlich weniger Höhe aufweist. Dies lenkt offenbar den Betrachterfokus stärker auf dieses Detail, denn eine Änderung fand hier nicht statt.

Vergleichen wir die Fahrwerke mit dem Vorgängermodell von 1972, so erscheint das ältere im Fahrwerksbereich zwar an dieser Stelle und auch bei den Federpaketen zierlicher, aber Märklin hat zweifelsfrei die korrekten Formen gewählt. Zu diesen gehören auch die Nachbildungen der Rollenlager.

Die einzigen Kritikpunkte haben wir beim Kmm5k 51 schon geäußert und treffen auch hier unverändert zu: Die Luftbehälter der Bremsanlage sind sehr klein nachgebildet und sind vom Betrachter beim Blick zwischen die Achsen kaum zu sehen. Die Bremsumstellhebel fehlen auch beim Omm 52 wieder.

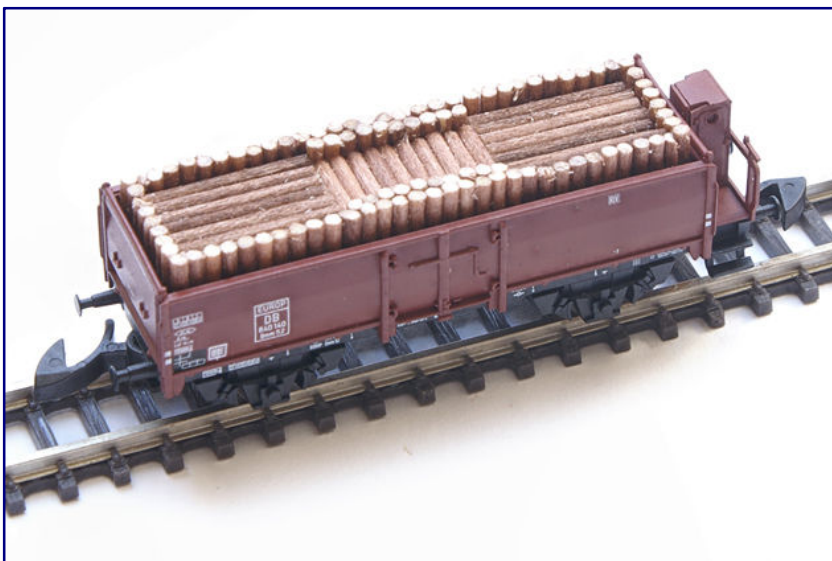


Bild oben:
Die zusätzlichen Griffe an den Kopfklappen waren ein typisches Merkmal des Omm 52, über das aber nicht alle Wagen verfügten. Märklin hat sie nachgebildet, auf abbruchgefährdete Signalstützen jedoch verzichtet.

Bild unten:
Korrekt nach den Beladevorschriften der DB geschichtet ist das Stammholz im Inneren der Wagen. Die feinen Äste wirken auch in ihren Dimensionen sehr überzeugend.

Spalten führen müssen. Die Neukonstruktionen bieten sich deshalb eher für den Einsatz in beladenem Zustand an, wozu Märklin selbst mit seinen Beilagen den Auftakt gegeben hat. Nicht nachgebildet wurden die bei der Auslieferung vorhandenen Signalstützen am Wagenkasten.

Dass die Bremsen nicht in Radebene liegen, ist der Spritzgusstechnik geschuldet und soll hier lediglich als Hinweis gegeben sein.

Hier besteht eventuell ein Ansatz für individuelle Superungen, ansonsten besteht hier ein klares Differenzierungsmerkmal von Kleinserienherstellern wie FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Neu entwickelt wurde der Aufbau des Kastenwagens und das gleich in zweifacher Form. Den einzigen Unterschied bilden aber die Schmelzzapfen an seiner Unterseite, die entweder beide in den Kupplungsschaft greifen oder stattdessen an einer Seite doppelt in den Wagenboden (auf der Bremserhausseite).

An Detaillierungsmöglichkeiten bietet der recht glatte Aufbau wenig Herausforderungen. Was am Vorbild zu sehen ist, konnte aber hervorragend ins Modell umgesetzt werden.

Dazu gehören die typische Biegeform der Bleche, die Ladetüren mit Kastenstreben und Verschlüssen sowie die Verriegelungen für die Stirnklappen auf den Oberseiten der Wagenenden.

Auch die jeweils zwei Griffe an den Stirnseiten, die bei weitem nicht jeder Vorbildwagen besaß, haben die Konstrukteure nicht vergessen.

Im Wageninneren wurden keine Gravuren getätigt, denn das hätte bei eingesetzten Ladegütern zu störenden

Das erforderliche Gewicht schöpfen die Güterwagen aus den unsichtbar unter dem Wagenboden angebrachten Beschwerungsplatten, die wohl die eingangs bereits genannte Ursache für dessen Höhe sind. Einem vorbildnahen Einsatz steht damit nichts im Wege, zumal das Ladegut für eine dreiteilige Wagengruppe gut ausgewählt wurde.



Im Inneren der Märklin-Modelle wurden keine Vorbildkonturen nachgebildet. Das mindert den vorbildgerechten Eindruck eines laufenden Exemplars, erleichtert gleichzeitig aber auch das Beladen erheblich. Wie sich Märklin den Einsatz vorstellt, hat der Hersteller mit den beigelegten Einsätzen aber auch zweifelsfrei zum Ausdruck gebracht.

Sie kann zusammen mit dem Hubschiebedachwagen sowohl in einen längeren Güterzug mit verschiedenen Wagengattungen eingestellt werden, als auch in einem Zechengleis an der Laderampe abgestellt werden.

Für die typischen Kohlezüge der fünfziger und sechziger Jahre sind hingegen einige Exemplare mehr erforderlich, die sicher noch folgen werden. Sie böten sich dann auch für einen gemischten Einsatz mit älteren Vertretern der Verbands- und Austauschbauarten an, ließen sich aber ebenso gut auch durch den Omm 55 / E 040 von FR Freudenreich Feinwerktechnik unterstützen.

Optionen für zukünftige Auflagen lassen sich genug finden, die erste hat Märklin mit der DR-Wagenpackung bereits angekündigt. Wir sind gespannt, in welcher Art und Weise dieser interessante Waggon das Märklin-Programm der Zukunft noch bereichern wird. Als gelungene Konstruktion ist er auf jeden Fall zu werten.

Abschließendes Fazit

Es wäre für einen Tester wohl problematisch, wenn es bei einem Modell keine Luft nach oben mehr geben würde. Und so sehen wir auch Märklins heute vorgestellte Neukonstruktion als eine gute Umsetzung, die mit stimmigen Details und Proportionen zu beeindrucken weiß.

Vermisste Details wie die Signalstützen oder Bremsumstellhebel sind sicher wirtschaftlichen Erwägungen geschuldet und insofern zu entschuldigen. Wer es auch an dieser Stelle noch genauer haben möchte, der ist bei den Kleinserienherstellern meist gut bedient.

Märklin hat seinen Kunden ein schönes wie auch vielseitig einsetzbares Modell an die Hand gegeben, von dem wir sicher noch viele weitere Versionen zu erwarten haben, weil sich damit ja auch Ganzzüge bilden lassen.



Nur noch wenige Kilometer, dann hat V 160 005 den Übergabebahnhof des Bergwerks erreicht und wird die drei Omm 52 aus ihrem gemischten Güterzug ausstellen, bevor sie mit der restlichen Fuhre ihre Fahrt fortsetzt. Märklins Güterwagenpackung bietet viele Optionen für einen vorbildnahen Güterverkehr im industriell geprägten Umfeld.

Besonders zu begrüßen ist, dass der Traditionshersteller seine Linie konsequent fortsetzt, nicht mehr zeitgemäße Modelle aufs Abstellgleis schiebt und durch Neukonstruktionen ersetzt. Das setzt Zeichen und liefert auch Impulse für Neuninteressenten, sich für diese Spurweite mit Zukunft zu entscheiden.

Eine Nominierung des offenen Güterwagens Omm 52 aus der Packung „Holzverladung“ (86238) für die Kategorie Wagen der Neuerscheinungen des Jahres 2017 ist hier wohl die einzig schlüssige Konsequenz. Wir sind gespannt, auf welche Konkurrenten diese Umsetzung noch treffen wird.

Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>

Borussia Dortmund auf Schienen Fußball und Modellbahn

Fußball und Modellbahn sind zwei Dinge, die auf den ersten Blick nicht zusammenpassen wollen. Trotzdem gibt es viele Modelleisenbahner, die sich zum runden Leder hingezogen fühlen. Und so gibt es einige mit diesem Sport verknüpfte Szenen auf den verschiedensten Anlagen zu sehen. Doch ein eigener Zug für eine Bundesligamannschaft ist wohl eher selten. In Schwarz und Gelb erweist sich eine solche Umsetzung als wahrer Blickfang.

Von Holger Späing. Was tut ein Vater, wenn ihm der eigene Sohn nach dem Besuch einer Modellbahnausstellung nahelegt, einen ganzen Zug in den Vereinsfarben derjenigen Bundesligamannschaft zu gestalten, für die sein junges Herz schlägt? Er wird kaum daran vorbeikommen, dem Begehren seines Sprösslings nachzugeben und ihm diesen Wunsch zu erfüllen.

So geschehen nach dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken 2014: Schon auf der Rückfahrt keimte dieser Gedanke auf und unklar blieb zunächst, woher diese Idee kam. Als Auslöser entpuppte sich ein Zug, der zufällig in den Vereinsfarben des Lokalrivalen gestaltet war, aber mit Fußball im Grunde gar nichts zu tun hatte. Doch diese Idee ließ den jungen Modellbahner in den folgenden Wochen nicht mehr los.



Gezogen von der passend zum Gründungsjahr des Vereins nummerierten 181 1909-9 macht sich der von Spielern signierte BVB-Zug auf zum Pokalfinale nach Berlin.

Am besten sollten die zu schaffenden Modelle auch gleich noch mit Autogrammen der Lieblingsspieler versehen werden, was eine zusätzliche Erschwernis darstellen würde, schließlich bieten Spur-Z-Modelle kaum Flächen zum Unterschreiben. Doch auch das sollte kein unüberbrückbares Hindernis sein.

Und so folgte ein erster Kontakt zur Marketingabteilung von Borussia Dortmund, um ein Einverständnis einzuholen und eine Erlaubnis zum Beauftragen des Druckdienstleisters wegen der Schiebebilder mit dem Vereinslogo zu erwirken. Glücklicherweise sahen die Verantwortlichen keine Bedenken und förderten diese Idee sogar, solange die geplanten Modelle eben nur für den privaten Zweck gedacht sind.

Das erfreute Vater und Sohn, denn so bekamen wir nicht nur die Logos in verschiedener Form, mit Vereinsnamen und Markenversprechen, bereitgestellt, sondern erhielten im Rahmen der angefragten Freigabe auch einen hilfreichen Vorschlag, der für eine erheblich attraktivere Gestaltung sorgte. Beantwortet wurde auch die Suche nach dem richtigen Gelb: RAL 1023 verkehrsgelb sollte es sein und so konnten wir uns ans Werk machen.

Den Druck der Schiebilder übernahm Modellbahndecals Andreas Nothhaft, aufgebracht wurden sie mit Hilfe von Weichmachern und Haftgrund durch mich. Beim Lackieren konnte ich auf meinen Sohn zurückgreifen, der nach dem Abkleben gern zum Spritzapparat griff und die Wagen zunächst weiß grundierte und dann gelb lackierte.



Sitz- und Gepäckwagen tragen eine unterschiedliche Beschriftung mit Vereinsnamen (Bild oben) und Markenversprechen (Bild unten). Den Anfang bei den Spielerautogrammen machte der einstige Mannschaftskapitän Sebastian Kehl (Nr. 5, oben), selbst Vater junger Kinder. In der Folge unterschrieben auch weitere Nationalspieler und Publikumsliebhaber, darunter Jakob „Kuba“ Blaszczykowski (Nr. 16, unten).

Die Rahmen von Wagen und Lok erhielten ein sattes Schwarz, ebenso die Dächer der Märklin-Modelle. Bei der Lok von Rokuhan war dies schwieriger, denn hier betraf es ja nur den Bereich der Dachlüfter, der Einfassungen der Maschinenraumfenster und des Bereichs zwischen ihnen.

Kopfzerbrechen bereitete die beiden Stromabnehmer der Lok. Ursprünglich waren sie aus POM gespritzt worden und dieser Kunststoff erlaubt zwar geringe Materialstärken, gilt aber als nicht kleb- und schwer lackierbar.

Mit ein wenig Beratung aus dem Kreise bekannter Modellbahner gelang es dann aber doch, Mittel der Wahl war eine schwarze Grundierung von Modelmates aus der Sprühdose. Der schwarze Überzug sitzt erstaunlich fest und zeigt auch im Modellbetrieb nach einem Jahr bislang keinerlei Schwächen. Mit dem Mikropinsel rot abgesetzte Schlussleuchten auf Lok und Wagen vollendeten die Modelle.

Auf Autogramm jagd ging es schließlich mit den drei Wagen – zwei Sitzwagen zweiter Klasse und einem Gepäckwagen: Den Anfang mit einem dünnen Folienschreiber machte Dortmunds früherer Kapitän mit der Nummer 5, Sebastian Kehl, selbst Vater und sichtlich beeindruckt vom Können eines Grundschülers.

Es folgten Ilkay Gündogan (8), Henrikh Mkhitaryan (10), Jakub Blaszczykowski (16), Oliver Kirch (21), Matthias Ginter (27) und Gonzalo Castro (28). Die letzten beiden Spieler holten mit der aktuellen Mannschaft im Mai nach fünf Jahren wieder einen Titel für den BVB und dürfen sich nun deutscher Pokalmeister 2017 nennen.



Eine Werbereise könnte den gedachten Vereinszug von Borussia Dortmund auch auf den Anleger von Kniephaven geführt haben. Da die letzten Kilometer über eine nicht-elektrifizierte Strecke führen, bekam der Zug ein „Doppeltes Lottchen“ vorgespannt. 181 1909-9 lief abgebügelt mit. Von hier könnte es nun mit dem Schiff weitergehen.

Genau dieser Hoffnung tragen die lupenlesbaren Zuglaufschilder seit dem ersten Tag Rechnung: Die Zweisystemlok mit der fiktiven Betriebsnummer 181 1909-9 zieht ihn von Dortmund nach Berlin, in dessen Olympiastadion das Pokalfinale jedes Jahr ausgetragen wird.

Nun sind sie gemeinsam mit den Spielerunterschriften mit Klarlack versiegelt und dadurch konserviert worden, auf dass sie dem Ideengeber und tatkräftigen Helfer noch viele Jahre Freude bereiten werden. Gemeinsam sagen wir Borussia Dortmund an dieser Stelle herzlichen Dank für die nette Begleitung und einen herzlichen Glückwunsch zum Titelgewinn!

Vereinsseiten:
<http://www.bvb.de>

Landschaftsgestaltung (Teil 3)

Schaffen von Strukturen

Nachdem die Roharbeiten erledigt sind, geht es an das Schaffen der späteren Strukturen. Denn bereits jetzt erhält die Landschaft ihre endgültige Form. Leicht und stabil, dabei aber auch absolut glaubwürdig in seiner Flächengestaltung, soll das Diorama werden. Dafür schaffen wir heute die Grundlagen. Und dabei fließen auch die ersten Leserwünsche ein, die das Aussehen des Schaustücks entscheidend mitbestimmen werden.

Von Dirk Kuhlmann. In der nun dritten Folge unserer Landschaftsbauserie wenden wir uns der Topografie des Dioramas zu. Vorab möchten wir aber auf die Leseranfragen eingehen und die erste Änderung für das Diorama aufzeigen. Auf mehrfache Anfrage wird auf unserem Diorama nun auch eine kleine Felsformation ihren Platz finden – doch dazu später mehr.



Bevor es losgehen kann, legen wir uns die Werkzeuge zurecht. Sie stammen für den heutigen Bauschritt sowohl aus dem Baumarkt als auch dem Küchenbedarf.

Auf geht's! Wenn nicht schon vorhanden, besorgen wir uns die entsprechenden, recht gefährlich anmutenden Werkzeuge in Baumärkten oder auch Haushaltswarengeschäften. Der Übersicht halber

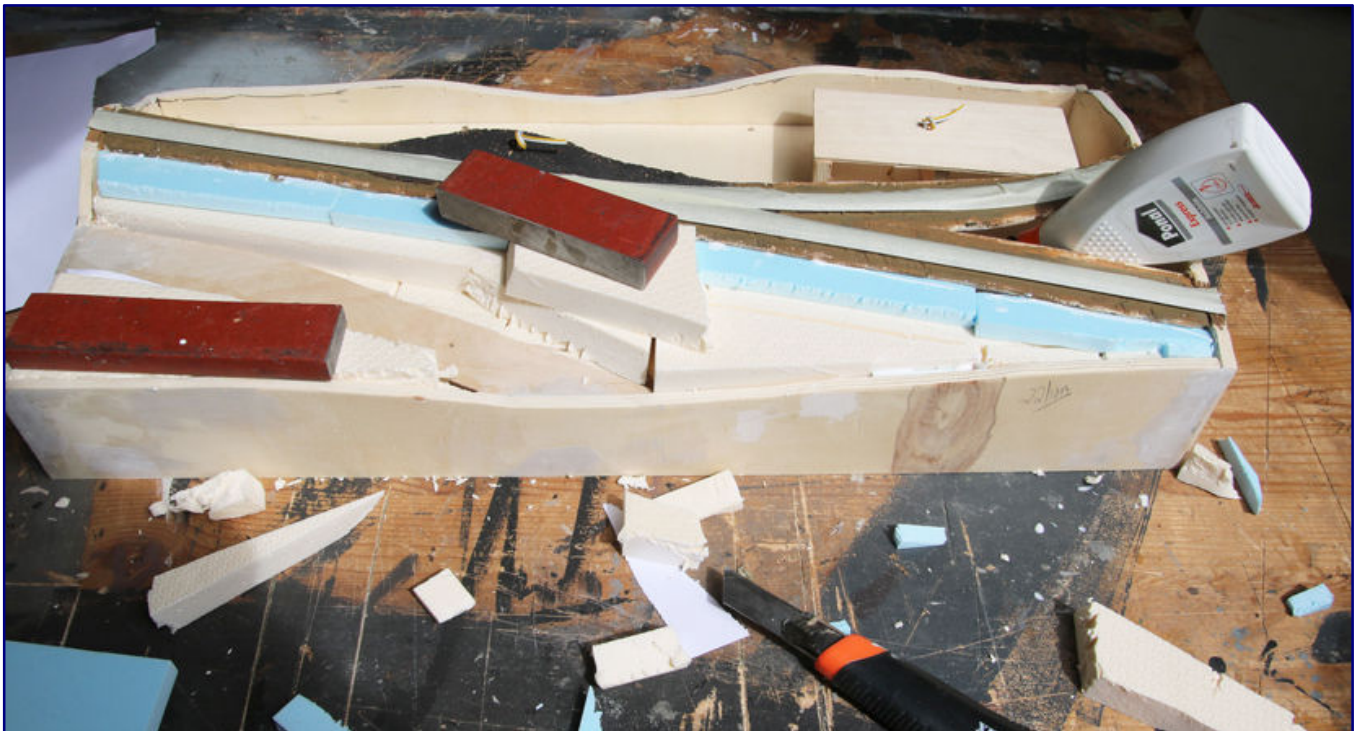
verweise ich auf das erste Foto in diesem Artikel. Aber nein, es ist nicht die Ausrüstung eines Messerwerfers aus einem Wanderzirkus.

Tipp 3:
Kleben Sie immer mit Malerkreppband die Schienen und Weichen sorgfältig ab. Es hilft gegen Verschmutzung und Beschädigung der Bahnkörper.
Zu diesem Zeitpunkt sollten auch Stromkabel zur Einspeisung von Hausbeleuchtungen gelegt werden. Dieser Weg ist einfach effektiver, als sich später durch die „massive“ Landschaft zu arbeiten/bohren.

Seit ein paar Jahren werden die groben Landschaftskonturen von den Modellbahnprofis nur noch mit Hartschaumplatten moduliert. Für unseren Zweck benutzen wir die 20-mm-Varianten aus dem Baumarkt oder dünnere Exemplare z.B. von Modulor.

Beginnend wird die Platte mit einem scharfen Messer in handliche und vorbereitende Teile zerschnitten.

Jetzt ist es an der Zeit, mit zusätzlichen Schnitten die Platten passgenau zu schneiden und zu stapeln. Gefällt das Ergebnis, so werden entweder mit Holzleim oder auch speziellem Hartschaumkleber die Platten verbunden und mit einem Gewicht fixiert. Kleinere Lücken können einfach mit Reststücken verfüllt werden. Und nun muss unser jetzt noch recht grob anmutendes Diorama für mindestens 24 Stunden ruhen.



Zunächst werden die einzelnen Platten nur grob vorgeschritten und in Stapeln auf dem Dioramenrohbau verklebt. Bevor es weitergehen kann, ist nun eine ausreichend lange Trockenzeit erforderlich, bis der Leim auch in der letzten Ritze vollends abgebunden hat.

Danach wird die grobe Landschaft mit Messern und einer Kopfraspel in Form gebracht. Da wir mehr Platten gestapelt haben, als die eigentliche Landschaft später hergegeben soll, ist die Gefahr weitaus geringer, zu viel abzutragen.

Tipp 4:
Der Landschaftsbau mit Hartschaumplatten verlangt nach einen festen (Holz) Untergrund, nebenher wird die gesamte Anlage entsprechend verwindungssteifer.

Diese Modellierung sollte in Ruhe und Muße vollzogen werden, nur so entstehen schöne Landschaftsformen. Aber es dauert nicht lange und das Zimmer sieht sehr übel aus. Zum Glück verhält sich Hartschaum anders als Styropor und der Staubsauger kommt erfolgreich zum Einsatz.



Das Abtragen des Hartschaums mit Raspeln oder Feilen (Bild oben) erzeugt viel Schmutz, der sich bisweilen auch dem Staubsauger hartnäckig zu widersetzen versucht. In der jetzigen Bauphase ist auch die Position der Treppe zur Kirche festzulegen (Bild oben). Am definierten Einbauort schaffen wir ausreichend Platz für das später folgende Einbauteil.

Mit einem prüfenden Blick müssen nun auch die Positionen von Kunstbauten (Stützmauern, Treppen, etc.) festgelegt werden. In unserem Fall ist es die große Treppe am Fuße der Kirche, deren Lage wir nun zu klären haben.

Wir schauen jetzt auf das letzte Bild (Seite 34) zurück und stellen fest, dass unser Zwischenergebnis recht gut aussieht. Da die Oberfläche jetzt überall sehr rau ist, wird später die Spachtelmasse sehr gut halten.

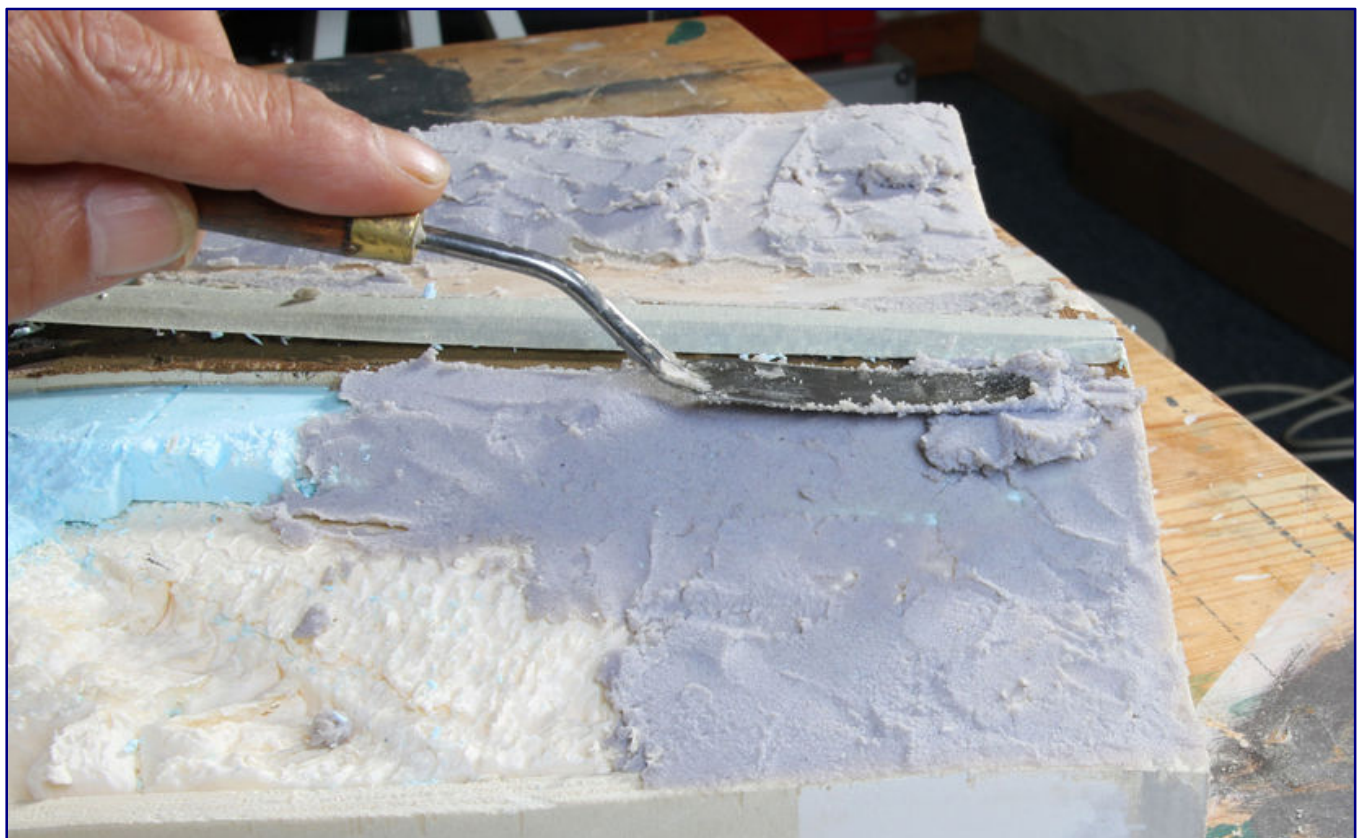


Alle Landschaftsstrukturen sind nun grob vorgeformt, das spätere Aussehen dieses Dioramas lässt sich bereits jetzt gut abschätzen. Die raue Oberfläche soll dem Landschaftsspachtel, den wir nun anrühren werden, einen guten Halt bieten.

An dieser Stelle angekommen, wenden wir uns der finalen Landschaftshaut des Diorama zu. Bei kleinen Exponaten nehme ich häufig den Holz-Reparatur-Spachtel von Molto, ansonsten kommt der recht bekannte Sandspachtel zum Einsatz. Dazu benutze ich Quarzsand mit 0,1 - 0,5 mm Körnung aus einem Deko-Laden, Holzleim und Farbe.

Mein Mischungsverhältnis für die Masse ist wie folgt: 1.000 g Quarzsand, 180 g Holzleim, max. 40 g braune Farbe, etwas Wasser nach individuellem Erfordernis. Ich benutze aber keinen Tiefengrund! Die angerührte Masse sollte sandfarben wirken.

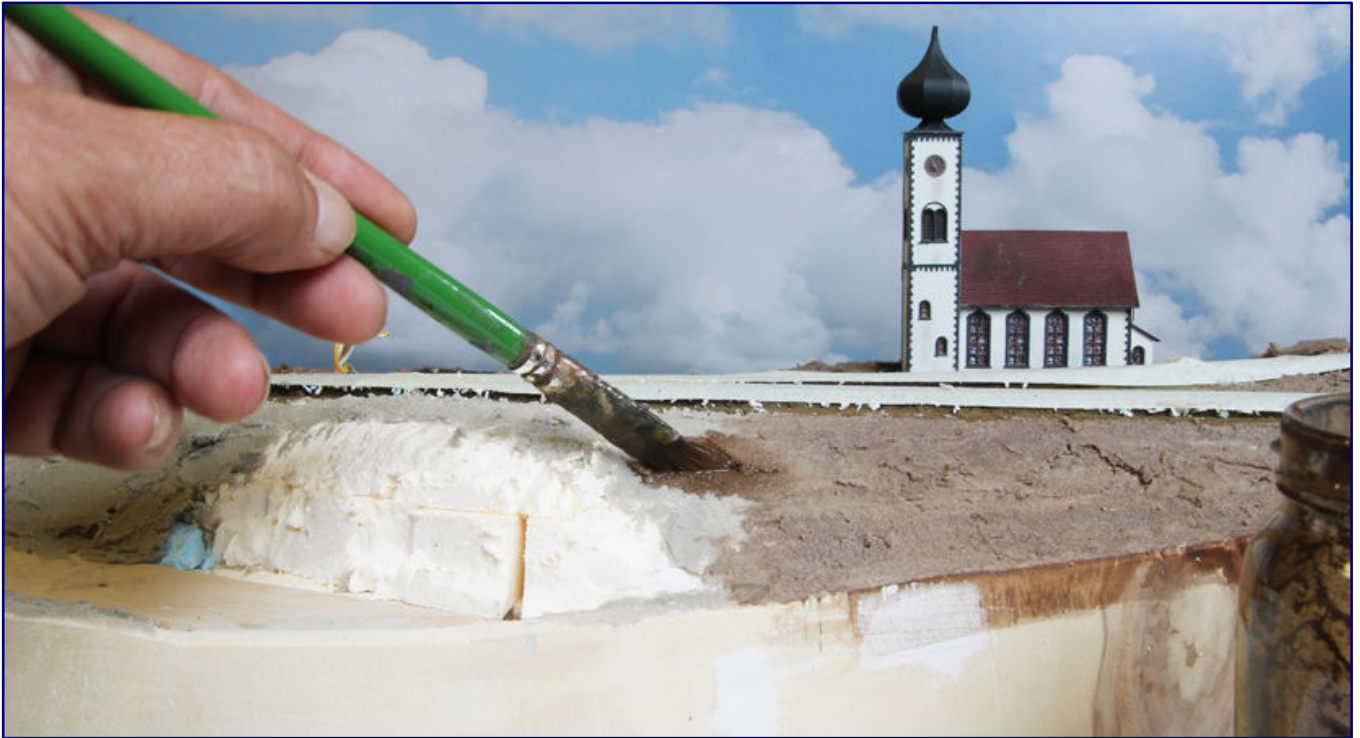
Mit diversen Spachtelmessern wird die Masse auf der rohen Landschaft verteilt. Es ist darauf zu achten, dass der Auftrag schön unregelmäßig erfolgt - bloß nicht glattstreichen! Später ergibt sich daraus eine rechte natürliche Landschaftsform. Auch die Abbruchkanten von Erdschichten sollten nicht vergessen werden.



Fotos auf Seite 36:

Mit den im Text beschriebenen Zutaten wird ein Sandspachtel angerührt (Bild oben), der anschließend großzügig auf die Landschaft aufgetragen wird (Bild unten). Bei diesem Vorgehen sollten auch die Abbruchkanten des Erdreichs berücksichtigt werden!

Ist diese Schicht nach 2 Tagen Ruhezeit in Gänze durchgetrocknet, wird die Landschaftsfarbe aufgetragen - aber bitte ebenfalls unregelmäßig, denn Flecken sind hier ausdrücklich erwünscht. Hierzu kann der Modellbahner die Erdfarben von verschiedenen Anbietern nutzen.



Ist der Spachtel gut durchgetrocknet, erhält er mittels Erdfarben eine Grundtönung (Bild oben), die bewusst Schattierungen enthält. An einer frei gelassenen Stelle wird nun grob Moltofill aufgetragen (Bild unten), um hier eine kleine Felswand zu formen.



Zunächst werden die Felsstrukturen nur grob vormodelliert (Bild oben), bevor dann deren endgültige Formen herausgearbeitet werden (Bild unten).

Ich benutze seit Jahren meine eigene Mischung, ausgehend von handelsüblichen Abtönfarben aus dem Baumarkt. Sie sollte aber auf jeden Fall dünnflüssig aufgetragen werden.

Abschließend erfolgt jetzt der Bau einer kleinen Felswand. Am Rande der kleinen Landstraße soll diese platziert werden. Es ist der einzige Bauabschnitt wo ich noch manchmal Gips benutze, hierzu wird er einfach in groben Zügen aufgetragen und nach einer halben Stunde mit dem Spachtelmesser (vor-)moduliert.



Für das Grundieren der Felsen benutzen wir eine dünnflüssige, graue Farbe, die lasierend aufgetragen wird. Unsere Landschaft ist nun gut präpariert, um schon sehr bald eine Begrünung zu erfahren. Doch für heute endet der Baubericht erst mal an dieser Stelle.

Natürlich bieten diverse Firmen verschiedene Arten von Fertigfelsen und Kautschukformen an, falls ihnen die freie Modulierung nicht entgegenkommt. Am deutlichsten sticht hier der Anbieter Noch auch mit aktuellen Neuheiten hervor. Diese Produkte sind in fast jedem Modellbahnfachgeschäft verfügbar. Neben speziellen, vorgefärbten Spachtelmassen und neuen Gießformen finden sich auch leicht zu bearbeitende PU-Hartschaumteile im Sortiment.

Tipp 5:

Arbeiten Sie nach Möglichkeit eine Teilaktion vollständig durch. Es ist leider nicht förderlich z.B. auf rechten Seite schon das Grün zu haben und links wäre noch ein Teil vom Rohbau zu sehen.

Dies rächt sich besonders bei längeren Bauunterbrechungen, dadurch könnte später der Gesamteindruck der Anlage leiden.

Nach einem Tag Ruhe wird die endgültige Form der Felsen aus der erstarrten Masse herausgearbeitet. Hier können diverse Fotos vom Vorbild wieder enorm helfen, um eine glaubwürdige Struktur und Verlaufsrichtung des Felses herauszuarbeiten. Abschließend wird die kleine Felsformation mit dünnflüssiger grauer Farbe grundiert.

Link zum Thema:
<http://www.z-freunde-international.de>

Bastel- und Baubedarf:
<http://www.modulor.de>
<http://www.molto.de>
<http://www.noch.de>
<http://www.ponal.de>

Damit kommen wir zum Schluss diese Folge. Im nächsten Monat werden wir die Landschaftshaut weiter mit verschiedenen Sanden und Erden veredeln, die Felsen werden farbig, die Gleise eingeschottert und die Straße wird mit Feinspachtel hergestellt.

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*14.05.2017, 28.05.2017, 03.06.2017, 04.06.2017
18.06.2017, 02.07.2017, 23.07.2017 20.08.2017
03.09.2017 17.09.2017, 08.10.2017, 29.10.2017*

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Die V 320 der DB im Portrait **Faszinierender Gigant**

Von der Großdiesellok V 320 geht wirklich ein Mythos aus. Sie übertraf alle Diesellokomotiven der DB in Größe und Leistung, weist eine tragische Geschichte als Einzelgängerin auf und hinterließ einen bleibenden Eindruck, wo immer sie auftauchte. Das machte und macht sie auch zu einer interessanten Modellvorlage. Der Eisenbahn-Kurier würdigt diese besondere Maschine zu einem kleinen Jubiläum seiner Spezialhefte (Ausgabe 125) mit einem Portrait.

Diverse Autoren
Mythos V 320
Eisenbahn-Kurier Special 125

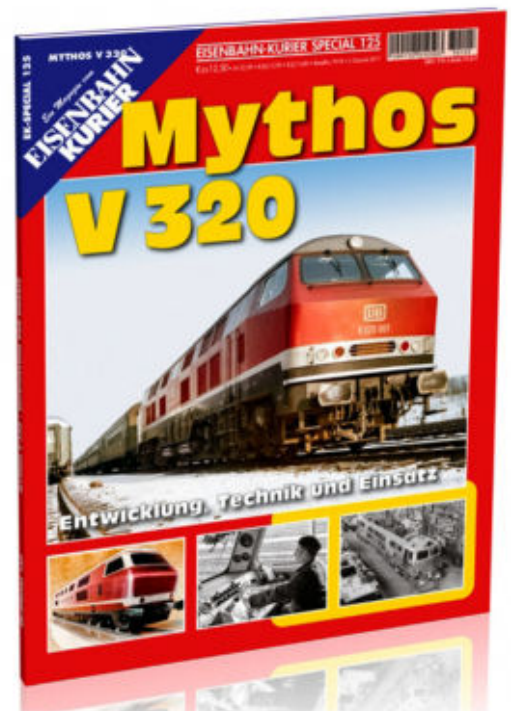
EK-Verlag GmbH
Freiburg im Breisgau 2017

Heft mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
100 Seiten mit über 150 meist farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-7018-9
Best.-Nr. 7018
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Das von der Bundesbahn einst aufgestellte Typenprogramm für neu zu bauende Diesellokomotiven sah auch das Beschaffen einer sechsachsigen Maschine mit zwei Motoren vor. Sie war als V 320 mit dieselhydraulischem Antrieb vorgesehen und sollte den schweren Schnell- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen übernehmen.



Alle geplanten Bauarten wurden später auch beschafft und das teils sogar in großen Stückzahlen. Einzig für die V 320 schien der Bedarf zunehmend zu schwinden. Dass es trotz der schneller als erwartet zunehmenden Elektrifizierung - entgegen der offiziellen Darstellung – weiterhin noch geeignete Strecken gab, wird im vorliegenden Sonderheft sehr gut und mit Belegen aus DB-Quellen herausgearbeitet.

Darin wird die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Doppeltraktionen entgegen einer einzelnen Lok höherer Leistung, aber mit untereinander austauschbaren Teilen untersucht. Trotzdem entschieden sich die Oberen letztendlich gegen diese Baureihe und suchten ihr Heil am Ende in der Gasturbine zur Leistungssteigerung bei hoher Beanspruchung. Auch das wird im Heft als Randthema behandelt.

Nur der Hartnäckigkeit Henschels war es schließlich zu verdanken, dass Deutschlands größte und leistungsfähigste Diesellok letztendlich doch noch gebaut wurde. Sie blieb ein Einzelgänger, aber die Bundesbahn willigte ein, dieses Baumuster für zehn Jahre anzumieten und ausgiebig zu erproben.

In diesem Zusammenhang erfolgten Schnellfahrten bis 180 km/h und Einsätze im Reisezug- und Güterverkehr von den Betriebswerken Hamm (Westfalen) sowie später Kempten (Allgäu). Das EK-Special behandelt ihre betriebliche Bewährung und beeindruckende Leistungsfähigkeit ebenso wie ihre Kinderkrankheiten und das Vorführen im Ausland.

Ausführlich berichten die Autoren über die Konstruktion, den Erprobungsdienst und den planmäßigen Einsatz bei der DB. Chronologisch schließen sich dann die weiteren Stationen dieser Lok bei der Hersfelder Kreisbahn, der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) und ihr Verkauf der Lok nach Italien ebenso an, wie die spätere Rückkehr auf deutsche Gleise im Dienste der Gleisbaufirma Wiebe.

Besonders interessant ist der Bogen, den das Magazin zu den von Henschel exportierten Bauarten DH4000 für die Sowjetunion und DHG4000 für China schlägt, die mit der V 320 am ehesten verwandt sind. Berücksichtigt wird auch die Stirnform der Einzelgängerin, die mit geringen Änderungen für die DB-Baureihenfamilie V 160 übernommen worden ist.

War der Lok selbst kein wirtschaftlicher Erfolg beschieden, so fand sie wenigstens in dieser Hinsicht ihre Erben. Welch schweren Stand Großdiesellokprojekte bei der DB immer hatten, zeigen die Macher dieses Hefts auch mit Hilfe anderer Studien, gescheiterter Projekte und Prototypen bis zu 5.000 PS Leistung auf – darunter der Entwurf von MaK für eine „doppelte 218“, die als Baureihe 209 projektiert war.

Wieder gelungen sind auch die Auswahl und Wiedergabe des begleitenden Bildmaterials. Es reicht von vertrauten Aufnahmen aus dem Bestand der Eisenbahnstiftung bis hin zu seltenen Betriebsaufnahmen aus allen Einsatzepochen, das Besonderheiten und Einsatzschwerpunkte sehr gelungen veranschaulicht.

Mit Fug und Recht darf bei der V 320, der der Kleinserienhersteller Schmidt in der Spurweite Z ein Denkmal setzte, von einem „Mythos“ gesprochen werden. Die Lok beeindruckte durch ihre Größe, Leistung und Betriebsgeräusche, wo sie nur auftauchte. Umso mehr freuen wir uns, dass sie der EK-Verlag mit diesem runden und lesewürdigen Werk umfassend würdigt.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

Aus Forstern und Dingolding Die Kultmarke Eicher

Traktoren der Marke Eicher waren immer etwas Besonderes und so sind sie es heute auch für die Freunde historischer Fahrzeuge. Keine Frage, Modelle aus diesem Hause gehören auch in die Landschaft einer Modellbahn. In der Spur Z erkannte dies vor einigen Jahren der Zubehöranbieter MO-Miniatur und appellierte mit einem Modell des Wotan an die Markenfreunde. Ein neuer Typenkompass verschafft interessierten Modellbahnern nun wertvolles Hintergrundwissen.

Ulf Kaack
Typenkompass Eicher
Alle Traktoren 1936 - 1990

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2017

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5 x 14,0 cm
128 Seiten mit 31 S/W- und 128 Farbbildern

ISBN 978-3-613-03964-3
Titel-Nr. 03964
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

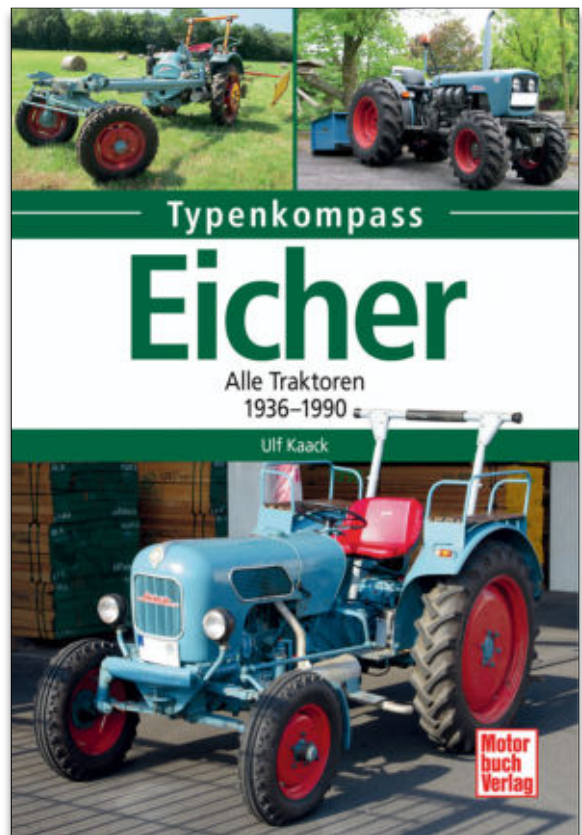
Auch wenn die Marke Eicher früh ins Abseits galoppierte und nach falschen Entscheidungen im Kernmarkt nicht in die Überholspur zurückfand, so gehört sie bis heute zu den fünf Traktorenmarken, die nahezu jeder Deutsche kennt und aus dem Stehgreif aufzählen kann.

Spätestens seit MO-Miniatur mit dem Eicher Wotan eine gelungene Miniatur eines der einstigen Spitzenmodelle umsetzte und mit ihm seine landwirtschaftliche Serie äußerst detaillierter Fahrzeuge eröffnete, ist die Marke aus dem bayerischen Forstern (und später Dingolfing) auch bei den Zetties in aller Munde.

Das schafft die Basis für das heute vorzustellende Werk und weckt Interesse, denn auch auf der Modellbahn geht es niemals ohne Autos und Traktoren. Transpress und der Motorbuch-Verlag haben mit ihrer Typenkompass-Reihe äußerst handliche, übersichtliche und preisgünstige Bücher im Sortiment, die alle wichtigen Fragen beantworten und einen guten Querschnitt durch das jeweilige Thema aufweisen.

Dies ist auch beim vorliegenden Werk der Fall und zu einem wesentlichen Teil auch auf die breit dokumentierende Bildauswahl und gute Wiedergabe zurückzuführen. Wie üblich, widmen Verlag und Autor jedem Typen eine bis zwei Seiten, in der alle wichtigen Informationen kurz, aber strukturiert zusammengefasst sind.

Für den Leser ist es ein Leichtes, die Unterschiede zwischen den verschiedenen Modellen zu erfassen und Weiterentwicklungen oder Neuerungen zu verstehen. Wichtige Kenndaten sind auch hier wieder in tabellarischer Form integriert.



Ein Unterschied zu anderen Bänden der Reihe ist aber die Unterteilung des Buches nach Baureihen/Typenfamilien und eben nicht nur in chronologischer Form. Auch darin steckt eine erhebliche Orientierungshilfe.

Wertvoll wird sie vor allem durch die vorangestellte, recht ausführliche Geschichte der Marke und des Unternehmens. Den verschiedenen Unternehmensphasen mit Erfolgen, Tiefschlägen und Krisen lassen sich leicht die entsprechenden Traktoren und ihre Verbreitung wie auch Bedeutung zuordnen.

Eicher war bekannt für hochwertige, außerordentlich zuverlässige und vor allem langlebige Traktoren, die an der Spitze der deutschen Schlepperindustrie standen. Leider war die Firma aber nicht groß genug, um wiederkehrende Krisen der Landwirtschaft unbeschadet zu überstehen. Vermeintliche Partner erwiesen sich nicht als Rettung, sondern Krisenbeschleuniger.

1985 ging Eicher schließlich in Konkurs, womit das Schicksal besiegelt schien. Ein Firmenmuseum lässt die Marke und ihren Nimbus aber bis in die Gegenwart fortbestehen und leben – als wichtige Informationen ebenfalls im Buch wiederzufinden. Die ehemalige Tochtergesellschaft in Indien baut noch heute Eicher-Traktoren, doch an die Wahrnehmung aus ihren Blütezeiten kann das nicht mehr anschließen.

Für Schlepperfreunde ist das Buch einfach ein Muss, für alle anderen mit technischem Interesse eine preisgünstige und unterhaltsame Lektüre. Modellbahnern kann es ebenfalls nicht schaden, immer wieder rechts und links über den Tellerrand zu blicken und auch ihr Umfeld abseits der Gleise mit Hilfe der Informationen glaubhaft und vorbildnah zu gestalten.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.motorbuch-verlag.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Ein Zuordnungsfehler in der Mai-Ausgabe:

Ich habe gerade den ausgesprochen ausführlichen Bericht über die Jubiläumsausstellung des Stammtischs Untereschbach gelesen. Vielen Dank dafür, dass Du dem Thema so viel Raum gewidmet hast.

Auf Seite 29 hat sich allerdings ein kleiner Fehler bei einer Bildunterschrift eingeschlichen: "Klaus Effer ist der Experte für Kofferanlagen im Verein. Er hat auch dieses Exponat „Berghof“ (Bild oben) beigesteuert." Die Anlage Berghof ist aber von mir ;-)

Peter Donath, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir danken dem Urheber der Anlage und sprechen ihm unsere ausdrückliche Anerkennung aus. Über seinen berichtigenden Hinweis freuen wir uns und entschuldigen uns für den unterlaufenen Zuordnungsfehler. Klaus Effer ist gemäß Vereinschronik zwar ein Experte für Kofferanlagen, zeichnet in diesem Fall aber eben nicht für das von uns fotografierte Werk verantwortlich.



Die Kofferanlage „Bergheim“ hatten wir in unserem Bericht falsch zugeordnet. Ihr richtiger Urheber ist Peter Donath.



Gesucht wird der damalige Händlerverkaufspreis der Goldlok Baureihe 10 (Art.-Nr. 88891), die Märklin 1997 aufgelegt hat. Katalogabbildung: Märklin

Wer kennt die Antwort auf diese Preisfrage?

Vielleicht können Sie mir weiterhelfen, es geht um die Goldlok BR 10 (Art.-Nr. 88891). Wie hoch war im Jahre 1997 der Händler-Verkaufspreis? Danke und weiter so.

Erich Robe, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Leider haben wir zu dieser Frage keine verlässliche Antwort ermitteln können. Auch Märklin sieht sich mangels Preisempfehlungen im Erscheinungsjahr nicht in der Lage, eine Antwort zu liefern, wie unser Leser versicherte.

Sofern im Leserkreis entsprechendes Wissen oder Erinnerungen vorliegen, freuen wir uns über Zuschriften, auf deren Basis wir die erbetene Rückmeldung geben können. Für jede Hilfe sagen wir an dieser Stelle herzlichen Dank.

Artikel im Sinne der Weltrekordsammlung:

In Trainini Ausgabe 141, Seite 48 wird von einem Weltrekord berichtet, der nach Amerika gegangen ist. Danach soll die weltgrößte Sammlung an Modelleisenbahnen der Spur Z 2.956 Artikel betragen. Wissen Sie, wie der Begriff „Artikel“ hier definiert wird?

Sind das Artikelnummern oder einzelne Fahrzeuge, m.a.W. handelt es sich z.B. bei der neuen Märklin-Wagenpackung 86238 („Holzverladung“) um einen Artikel in diesem Sinn oder um vier Artikel (da vier Wagen)?

Ich persönlich zähle in meiner Sammlung einzelne Fahrzeuge (da alles andere der „Willkür“ des jeweiligen Modellherstellers obliegt) und komme derzeit locker auf über 3.200 Fahrzeuge.

Armin Behringer, Wiesloch

Antwort der Redaktion: Zu jedem Weltrekord definieren die aufzeichnenden Verlage feste Regeln und Nachweis- und Dokumentationspflichten, an denen das erste Erbringen und auch zukünftige Weltrekordversuche in derselben Kategorie gemessen und bewertet werden. In diesem Fall haben wir beim eingetragenen Weltrekordler Bernd Schumacher aus Kalifornien zum Prozedere nachgefragt.

Als Artikel im Sinne dieses Weltrekords wird jedes einzelne Modellbahnprodukt, gleich ob Lokomotive oder Wagen, verstanden, sofern es sich ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen von anderen Produkten unterscheiden lässt. Erklären möchten wir das am Beispiel der aktuellen Wagenpackung 87409, die wir in diesem Heft vorstellen.

Die drei DB-Wagen tragen dieselbe Lackierung und ein identisches Erscheinungsbild. Einzig die Betriebsnummer und Revisionsdaten bilden einen Unterschied, der sicher nur per Lupe bestimmt werden kann. Daher handelt es sich um einen einzigen Artikel mit zwei Duplikaten. Ebenso verhält es sich bei den Corail-Lackierungen sowie den blauen SBB-Exemplaren.

Schwieriger wird es bei den orangefarbenen Exemplaren, an denen die Logos der SNCF und SBB/CFF/FFS durchaus zu unterscheiden sind. Hier hing es im Vorfeld bereits von den als Zeugen fungierenden Zählern und nachfolgend auch noch mal von den prüfenden Vertretern des Verlags ab, die Beweisfotos sichteteten und weitere Exemplare disqualifizierten.

Diese Kriterien wurden auch einzelne Packungen übergreifend angewendet. So bilden die verschiedenen Modelle der V 100²⁰ in altrotter Lackierung trotz abweichender Betriebsnummern und Epoche zusammen nur einen einzigen Artikel im Sinne der Zählweise.



Gemäß der Regeln des Weltrekords werden alle Bestandteile einer Zug- oder Wagenpackung einzeln gezählt, sofern sie ohne Hilfsmittel einfach und zweifelsfrei voneinander zu unterscheiden sind. Das ist bei vielen Modellen aber nicht der Fall, meinen die Juroren. Und so zählen sie alle bislang von der V 100²⁰ erschienen Versionen in Altrot (im Bild: Märklin 88698) nur als einen einzigen Artikel!

Rokuhan-Neuheiten im Sommer:

Rokuhan hat auf seinen japanischen Seiten (<http://www.rokuhan.com>) bereits für den Juli 2017 die Auslieferung des Mini-Shinkansen E6 „Komachi“ der JR East angekündigt. Der weiß-rot-hellgrau lackierte Zug wird auf zwei Packungen verteilt angeboten. Zusammen ergeben sie eine vorbildgerecht siebenteilige Einheit des im Liniendienst 320 km/h fahrenden Hochgeschwindigkeitszuges.



Der Shinkansen E6 „Komachi“ der JR East ist derzeit einer der jüngsten Hochgeschwindigkeitszüge Japans. Er verkehrt mit 320 km/h auf den Shinkansen-Strecken, befährt aber auch auf Normalspur umgebaute Altstrecken in deutlich gemächlicherer Fahrt. Bei Rokuhan erscheint er nun in zwei Packungen als vorbildgerecht lange Einheit. Foto: Rokuhan

Die Basiseinheit (Art.-Nr. T029-1) besteht aus zwei Endwagen mit Führerständen und einem motorisierten Mittelwagen mit Stromabnehmer. Die vierteilige Ergänzungspackung (T029-2) liefert die übrigen vier Zwischenwagen, von denen ebenfalls einer einen Pantographen trägt.

Ebenfalls in diesem Monat soll die Auslieferung kurzer Brückenelemente mit 55 mm Länge beginnen. Angeboten werden jeweils in den Grundfarben Rot, Grün und Dunkelgrau eine schmale Kastenbrücke (R085 – R087) und eine Stahlfachwerkausführung (R088 – R090).

Bezüglich des Vertriebs in Europa durch Noch liegen uns bislang keine Informationen vor.

Formneues bei American Z Line:

Der Juli beschert den US-Bahnern eine im letzten Jahr angekündigte Formneuheit. Die Vorlage dazu liefert der weltgrößte Elektrokonzern General Electric, der mit deutlichem Abstand nach der EMD (Electric Motor Division) von General Motors zweitgrößte US-Hersteller von Lokomotiven.

Die GE ES44AC wird in ihrer Erstauflage für die BNSF mit „Swoosh-Logo“ aufgelegt und mit drei verschiedenen Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62402-1 bis -3) angeboten. Gleich nachgelegt wurden ein Exemplar der NS in historischer Lackierung der Monongahela (62411-1) und drei im Rot der CP (62408-1 bis -3).



Die lange angekündigte und jetzt formneu erschienene GE ES44AC bietet American Z Line als erstes in der BNSF-Ausführung mit „Swoosh-Logo“ (Art.-Nrn. 62402-1 bis -3) an. Zwei weitere Ausführungen folgten schon in diesem Monat. Foto: AZL / *Ztrack*

Wie bei AZL üblich, besteht die Modellumsetzung aller Lokomotiven mit bauartspezifischen Details und umfangreicher Bedruckung, fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung, funktionsfähigen „Ditch-Lights“, einem wartungsfreien Motor mit zwei Schwungmassen und Haflreifen. Sie sind zudem vorbereitet für eine einfache Umrüstung auf DCC-Digitalbetrieb.

Der US-Schienenbus Budd RDC wird in diesem Monat in der Gestaltung für die Reading (62215-1 / -2) angeboten. Die gedeckten 60-Fuß-Greenville-Wagen haben nun einen mintfarbenen Anstrich der Penn Central erhalten und stehen einzeln (904205-1) oder als Viererpackung (914205-1) zur Auswahl.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Aktuelles von Toy-Tec:

Toy-Tec kündigt eine Aktualisierung des Betriebsprogramms für seine Steuerung ALAN an. Es wird derzeit intensiv vorbereitet und soll bereits in den nächsten Wochen erscheinen. Bieten soll es Verbesserungen der Leistung, der Browser-Unterstützung und Bilddarstellung sowie eine bessere Unterscheidbarkeit der Meldungen „Neuer Zug erkannt“ und „Kurzschluss“. Vielleicht, so stellt der Hersteller in Aussicht, reicht es damit auch schon für eine Erweiterung für den Gleisplan.

Auch will die Toy-Tec GmbH & Co. KG wieder auf den Märklintagen vom 15. bis 17. September 2017 in Göppingen vertreten sein, dieses Mal mit eigenem Stand und größerer Fläche.

Patentamt verlängert den Markenschutz:

Für weitere zehn Jahre, beginnend mit dem 1. Juni 2017, hat das Deutsche Patent- und Markenamt München den gesetzlichen Schutz für die Marke **Trainini®** verlängert. Sie ist neben der Publikation von elektronischen Zeitschriften unter anderem für Fotografien und Fotoerzeugnisse als nationale Marke dort eingetragen.

Markeninhaber ist unverändert Chefredakteur Holger Späing. Die Eigenschaft als registrierte Marke schützt den Inhaber vor der kommerziellen Nutzung durch Dritte ohne vorherige Genehmigung (Lizenz). So wird er auch in die Lage versetzt, einen definierten Qualitätsstandard als Mindestmaß vorzugeben und zu überwachen.

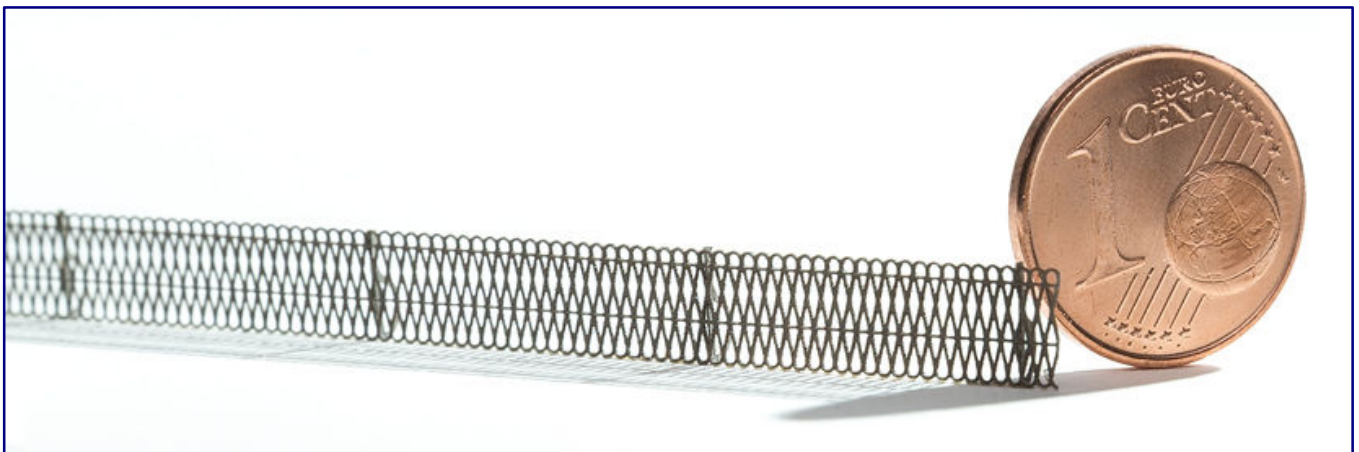
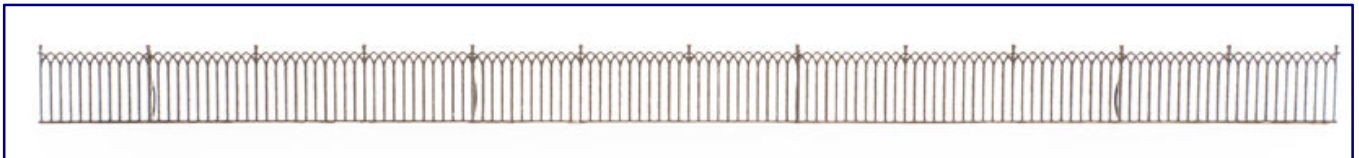
Die Markenschutzverlängerung wurde zwischenzeitlich auch im Deutschen Markenblatt veröffentlicht und ist damit amtlich.

Zäune satt - Sommerneuheiten bei Archistories:

Im Februar-Heft hatten wir avisiert, dass auch bei Archistories noch Neuheiten kommen werden. Jetzt ist es soweit und der Zubehörspezialist aus Hannover überrascht mit einer ganzen Reihe feinsten Zaunvarianten für das Umfeld von Häusern, Weiden, Höfen und Industrie sowie einer Ergänzung zum bestehenden Lieferprogramm:

Der schlichte Bretterzaun (Art.-Nr. 817171) ist weiß umgesetzt und dient der Ausgestaltung von Landwirtschaftsszenen. Seine Höhe beträgt 4,9 mm, der Lieferumfang reicht für 318 mm Länge. Der Maschendrahtzaun (811171) mit Betonpfosten ist sehr fein umgesetzt und universell einsetzbar. Er kann auch als Laufblech verwendet werden. Er ist 9 mm hoch und 319 mm lang.

Der sehr ungewöhnlich wirkende Drahtschlaufenzaun (814171) mit 6 mm Höhe und 320 mm Länge folgt einem Zaunmuster aus der Kaiserzeit und diente zum Einfassen von Privathäusern oder auch Parkanlagen. Diese dunkelgraue Umsetzung passt perfekt zu Anlagen der Epoche I und auch dem Eisenbahnerwohnhaus Frye aus dem eigenen Programm.

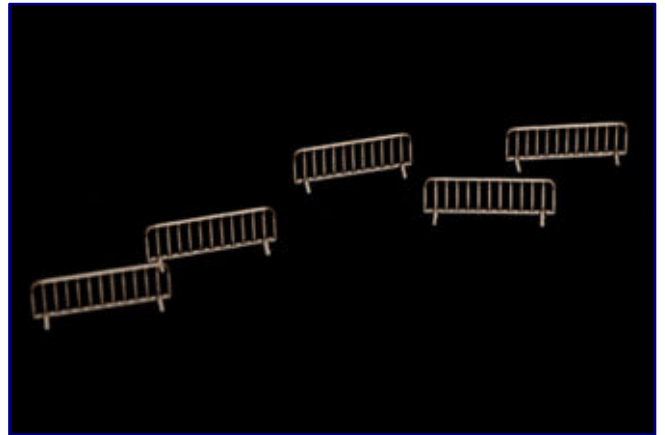
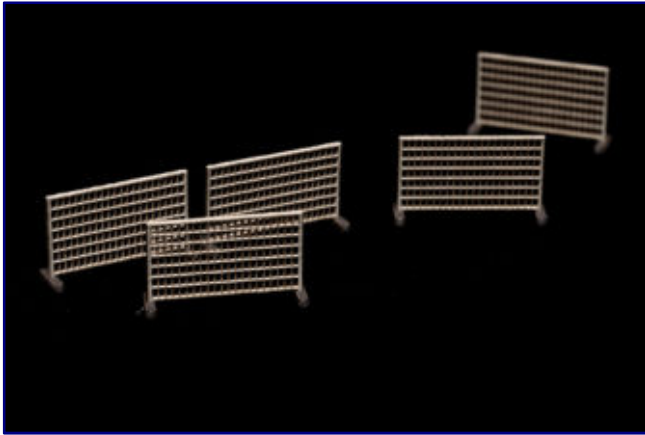
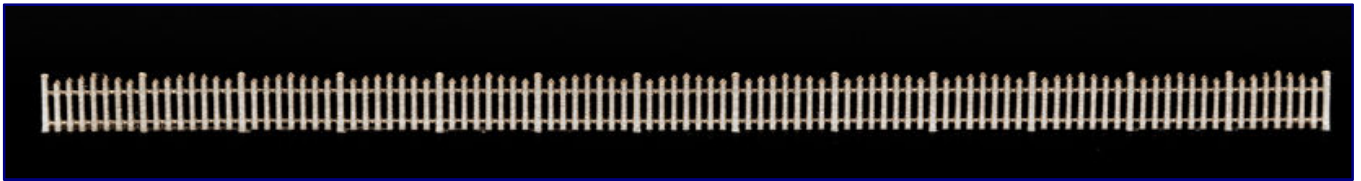


Ein vertrautes Muster zeigt der Friedhofszaun (Art.-Nr. 812171; Bild oben), während der Drahtschlaufenzaun aus der Kaiserzeit (814171; Bild unten) eine eher eigenwillige Gestaltung zeigt. Dies sind nur zwei Varianten einer ganzen Reihe von Neuheiten, von denen wir hier heute nur einige ausgewählte Produkte zeigen können. Beide Fotos: Archistories

Etwas moderner wirkt bereits der Parkzaun (813171), der größere Anwesen einfriedet oder sich in Stadtszenen integrieren lässt. Die äußerst filigrane Umsetzung hat einen Gusseisenzaun zum Vorbild und wird in Dunkelgrau mit einer Länge von 319 mm, verteilt auf drei Segmente, bei einer Höhe von 6,5 mm angeboten.

Eher rustikal gestaltet ist hingegen der hellbraune Bauzaun (810171) mit 9 mm Höhe, der in drei Elemente unterteilt ebenfalls eine Länge von 319 mm erreicht. Er fasst Baustellen oder auch Industriegelände ein. Aufwändiger erscheint der Industriezaun (826171) mit kreuzförmigem Diagonalverband. Seine drei Elemente in Dunkelgrau reichen für 320 mm, mit 5,5 mm hat er eine moderate Höhe.

Eine Alternative könnte der schlichte Fabrikzaun (816171) sein, der als einfacher, dunkelgrauer Metallzaun wohl in allen Industriebereichen und im Umfeld der Bahn anzutreffen ist. Auch er ist in drei Segmente aufgeteilt und bringt es auf eine Länge von 318 mm. Seine Höhe beträgt 4,8 mm. Dasselbe gilt auch für das Industriegeländer (818171) mit gleichen Maßen und identischer Farbe.



Für ein vertrautes Bild sorgt der Villenzaun (819171; Bild oben), der harmonische Bögen zeichnet. Völlig anderen Einsatzzwecken dienen die Absperrgitter in hoher (824171; Bild unten links) oder niedriger Ausführung (825171; Bild unten rechts). Fotos: Archistories

Die Zufahrt zum Gelände sichern dann die Werkstore (827171), die zum Maschendraht- (811171), Sicherheits- (823171) und Bauzaun (810171) passen. Vier unterschiedliche, durchweg sehr fein gestaltete Werktor-Typen dienen hier der sinnvollen Ergänzung. Je nach Variante sind sie dunkelbraun, dunkelgrau, grün und silberfarben.

Von sakraler Wirkung ist die Variante des Friedhofszauns (812171) mit 6 mm Höhe. Sie bildet in filigraner Weise einen Gusseisenzaun nach, wie er häufig an Friedhöfen oder vor Kirchen zu finden ist. Auch er ist dunkelgrau und hat eine Länge von 319 mm (in drei Segmenten).

Fürs ländliche Umfeld gedacht ist der in Lattenbauweise erstellte Weidenzaun (815171). Gemäß des Vorbildmaterial Holz ist er dunkelbraun gestaltet und kann ebenfalls in drei Segmenten mit einer Gesamtlänge von 317 mm aufgebaut werden. Damit das Vieh nicht ausbüchsen kann, reicht eine Höhe von 5 mm.

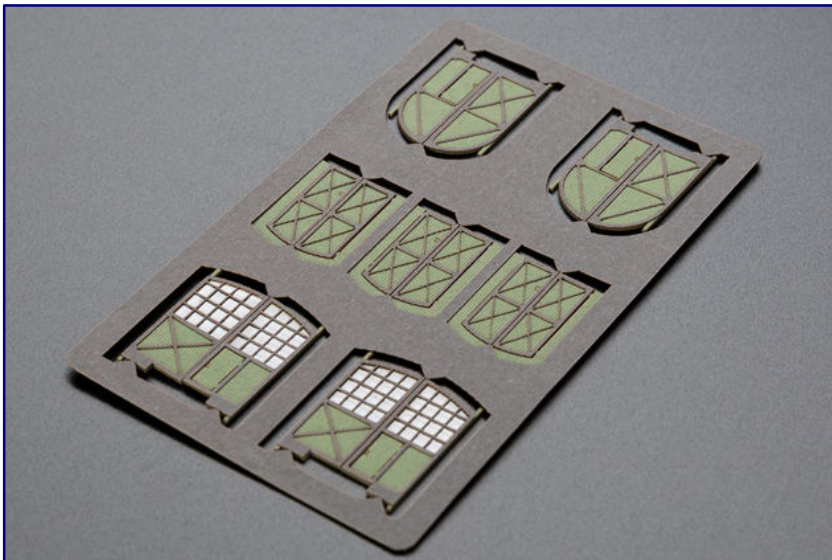
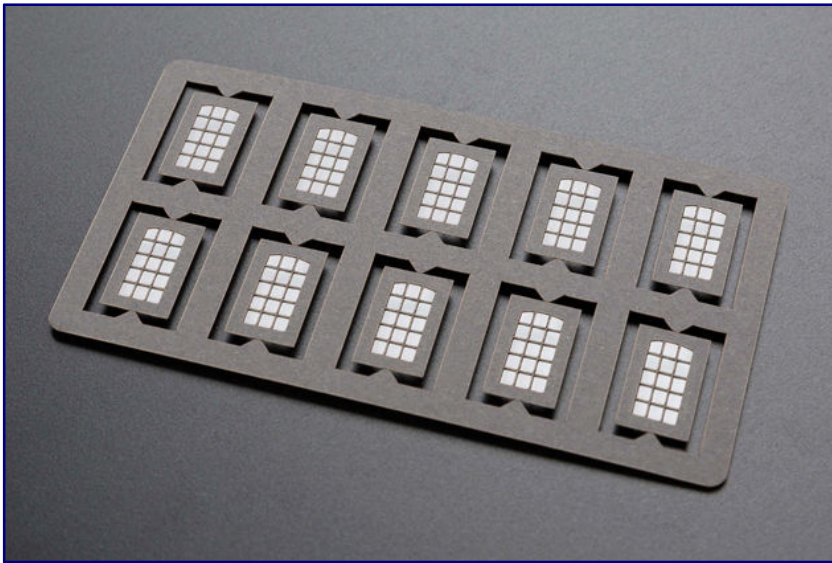
Auch gewöhnliche, freistehende Häuser einfrieden kann der ebenfalls neue Villenzaun (819171), dessen vertikal angeordnete Bretter ein ansprechendes Bogenmotiv zeichnen.



Fürs individuelle Einpassen ist auch dieser Bausatz in drei Segmente mit insgesamt 317 mm zerlegt, die jeweils 4,9 mm hoch sind. Seine weiße Farbe unterstreicht das friedliche Idyll des Hausherrn auf der Anlage.

Lücken füllen werden auch die Werkstore (821171), die in dieser feinen Ausführung wohl ebenfalls unübertroffen sind. Foto: Archistories

Wie die zuvor genannte Umsetzung ist auch der Jägerzaun (809171) ein zeitloser Klassiker quer durch die Republik. Seine dunkelbraunen Latten finden sich nicht nur rund um Privatgrundstücke, sondern auch in sämtlichen ländlichen Gebieten. Auch er ist 4,9 mm hoch, in drei Segmente aufgeteilt und bringt es auf insgesamt 318 mm Länge.



Die Segmentbogenfenster (821171; Bild oben) sind wie auch ihre Pendants mit Rundbogen (820171) für den Eigenbau oder Umbau anderer Gebäudemodelle gedacht. Dasselbe gilt für die gleichermaßen gelungenen Industrietore (822171; Bild unten), die viele Einsatzmöglichkeiten erlauben. Beide Fotos: Archistories

Ganz anderen Zwecken dienen die letzten drei Sommerneuheiten von Archistories: Der Sicherheitszaun (823171) mit abgewinkelten Betonpfosten und Stacheldrahtkrone zieht auch im kleinen Maßstab dank feinsten Umsetzung die Blicke auf sich.

Seine silberfarbenen und 14,4 mm hohen Elemente fassen in drei Segmenten insgesamt 319 mm lange Sperrzonen ein, etwa im Umfeld einer Kaserne.

Dem Absichern von Veranstaltungen oder Baustellen dienen hingegen die Absperrgitter mit Betonhaltefüßen, die in zwei Ausführungen angeboten werden, die aber beide hellgrau gestaltet sind.

Die hohe Variante (824171) beinhaltet zehn Segmente mit je 16 mm Länge und einer Höhe von 10 mm. Die niedrige Ausführung (825171) enthält fünfzehn Elemente mit je 15 mm Länge bei nur 5,2 mm Höhe.

Passend zum Wasserturm der Sanders-Werke hat Archistories nun auch zwei eckige Industrieschornsteine (703171) angekündigt, die bei der Gestaltung des gewerblichen Umfelds helfen können.

Sie lassen sich aber auch einsetzen, um in einem Bahnbetriebswerk ein Gebäude zum Heizhaus für die Warmwasser- und Heizungsversorgung umzufunktionieren.

Auf vielfachen Kundenwunsch halten auch einzelne Bauteile, zusammengestellt jeweils zu kleinen Konfektionen. Die verschiedenen Fenster und Industrie-Tore sind für das individuelle Abwandeln von Bausätzen oder dem vollständigen Eigenbau persönlicher Wunschgebäude gedacht.

Angeboten werden hier Rundbogen- (820171) und Segmentbogenfenster (821171) mit Sprossenmuster und beiliegender Verglasungsfolie zu je 10 Exemplaren sowie Industrietore (822171). In der sechsteiligen Packung sind je zwei Segment-, Rundtore und Doppeltüren für Bahn- und LKW-Verkehr samt passender Verglasungsfolie enthalten.

Alle Neuheiten sollen kurzfristig lieferbar werden und sind dann allesamt auch im Herstellervertrieb (<http://www.archistories-shop.de>) zu sehen sowie bei den Vertriebspartnern gelistet.

Die Märklin-Auslieferungen:

Auch Märklin war und ist mit den Sommerneuheiten fleißig. Zur Auslieferung kamen in den letzten Wochen unter anderem die Güterwagenpackungen „Viehtransport“ (Art.-Nr. 86602) für Epoche III. Sie bestehen aus zwei gedeckten Güterwagen der Bauart G 10, je ein Mal mit und ohne Bremserhaus.

Die Schiebetüren lassen sich öffnen, wurden aber mit dieser Auflage durch fein gelaserte und lackierte Hartkartonteile in Holzoptik ersetzt. Im Innenraum sind auf beiden Seiten Vorsatzgitter für den Transport von Großvieh wie Rindern montiert. Den Wagen liegt zusätzlich ein Hartkarton-Bausatz mit mobiler Viehverladerampe und zwei Absperrgittern bei.

Aus Hartkarton ist auch der von Modellbau Laffont produzierte Bausatz der Hunt'schen Großbekohlungsanlage (89201) nach dem früheren Vorbild der Anlage in Saarbrücken. Baugleiche Anlagen standen in München und Wien. Sie bereichern große Modellbahnbetriebswerke um einen außergewöhnlichen Blickfang und setzen zugleich dieser Technik ein würdiges Denkmal. Vor allem vor dem Münchener Kohlebunker entstanden viele historisch wertvolle Aufnahmen.

Bei den Händlern angekommen ist zudem der Salontriebwagen SVT 137 der Deutschen Reichsbahn der DDR in rot-beigefarbener Gestaltung (88874). Dieses Modell fährt mit dem alten Fünfpolmotor und besitzt ein Dreilichtspitzensignal mit LED-Beleuchtung sowie rote Schlussleuchten. Eine Hälfte des Zuges verfügt zudem über eine Innenbeleuchtung.



Mit dem Salontriebwagen SVT 137 der DR (Art.-Nr. 88874) in rot-beigefarbener Lackierung bedient Märklin aktuell die geringe Zahl der Reichsbahner im Maßstab 1:220. Foto: 1zu220-Shop, Jörg Erkel

Ebenfalls (teilweise) ausgeliefert ist die ölgefeuerte 043 364-9 des Bw Rheine (88974). Das Modell hat dafür eine erfreulich umfangreiche Überarbeitung erfahren. Neben der wie das übrige Fahrwerk schwarz vernickelten Detailsteuerung und Bremsennachbildungen besticht sie nun auch durch den neuen Hochleistungsmotor, der erstaunlich unauffällig im Führerhaus und Stehkessel verbaut ist und ihr samtweiche Fahreigenschaften verschafft.

Doch zu einer wirklich ansehnlichen Umsetzung haben dieses Modell, dessen Ursprung noch in Fernost lag, erst weitere Merkmale gemacht, die wir explizit erwähnen möchten. Dies ist zu allererst die Nachbildung des Innenzylinders, der das größte Manko behebt. Beseitigt wurde auch die gähnende Leere unter dem Führerhaus, denn dort ragt nun beidseitig ein Indusi-Magnet aus rotem Kunststoff-Spritzguss nach unten.

Wie schon die letzte Auflage hat sie zudem auch eine separat angesetzte Dampfpeife und eine warmweiße LED-Beleuchtung erhalten. Ohne Tadel sind die zweifarbige Lackierung und umfangreiche Bedruckung, die auch Blitzwarnpeile an Führerhaus und Domen sowie das Gefahrenzeichen am Öltender umfasst.

Hervorragend einsetzbar ist diese Neuheit mit den Gaskesselwagen (82189), die wir in der letzten Ausgabe vorgestellt haben. Zusammen ergeben sie einen der Ganzzüge, die zwischen Salzbergen und Rheine häufig zu sehen waren.



Mit der grundlegend überarbeiteten 043 3649 des Bw Rheine (88974) schickt Märklin erstmals ein Epoche-IV-Modell des ölgefeuerten Jumbos ins Rennen um die Kundengunst. Der Aufwand hat sich nach unserer Meinung gelohnt.

Bezüglich der Drehscheibe (89983) hat Märklin nach nur wenigen Exemplaren, die bislang zur Auslieferung kamen, an seine Händler die Information gegeben, dass diese technisch überarbeitet wird und einen Motor der neuen Generation erhalten wird. Sie wird voraussichtlich im Juni 2018 mit der beschriebenen Ausstattung wieder lieferbar werden.

Reichlich Schotter bei Noch:

Von Noch ausgeliefert wurden vier neue Schottersorten in Konfektionen zu je 250 g, die für die Spuren N und Z deklariert sind. Sie bilden die vier Gesteinsarten Granit, Basalt, Gneis und Kalkstein nach und sind untereinander mischbar, um auch individuelle Farben zu erhalten. Sie beeindrucken mit einer feinen, naturgetreuen Körnung und realistisch abgestimmter Farbgebung.

Angeboten werden die Profi-Schotter als „Kalkstein“ beigebraun (Art.-Nr. 09161), „Granit“ grau (09163), „Basalt“ dunkelgrau (09165) und „Gneis“ rotbraun (09167) mit leichter Rosttönung, die auch lange liegenden Schotter gut wiedergibt.

Ebenfalls im Handel verfügbar sind nun eine selbsttragende Basis für Modell-Landschaften, Berge und Tunnel in Form der Landschafts-Modellierfolie, die in zwei Größen angeboten wird (60835: 150 x 25 cm; 60836: 150 x 50 cm) sowie das Geländebau-Gewebe (60833) und der Landschaftsbau-Sprühleim mit 250 ml Inhalt (61141).



Das Gelände-Alugewebe (60991) ist nun auch in einer kleineren Ausführung mit 75 x 50 cm Fläche verfügbar.

Gleich vier Profi-Schotter in feiner Körnung für die Spurweiten N und Z (Art.-Nrn. 09161, -63, -65 und -67) hat Noch jüngst ausgeliefert.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Die Landschaftsbau-Sprühflasche (61140) wird leer geliefert und passt auch auf die Flasche mit dem Landschaftsbau-Sprühleim.

Gedacht ist sie etwa, um darin ein Gemisch aus Trennmittel und Wasser anzumischen, mit dem eine Gussform vor dem Ausgießen behandelt wird.

Zum Einsatz kommt sie dann für die neuen Felsgussformen, die einen Höhepunkt im Noch-Sortiment 2017 darstellen.

Angeboten werden ab diesem Monat die Ausführungen „Zugspitze“ (61230), „Alpspitze“ (61231), „Hochvogel“ (61232), „Widderstein“ (61233), „Mittagsspitze“ (61234) sowie „Rote Wand“ (61235), die wir bereits im Messebericht aus Nürnberg beschrieben haben. Die Verpackung dient jeweils als stabiler Gussrahmen.

Speziell für sie entwickelt wurde die neue Profi-Gießmasse (60918), mit der auch feinste Strukturen der Einzelfelsen, Felswände und Gesteinsformationen nachgebildet werden können.

Mit den Naturfarben aus dem neuen Naturfarben-Set (61200) erhalten sie dann ihren farblichen Feinschliff, denn sie sind genau auf die Erd- und Naturfarbtöne von Felsen abgestimmt.

Gedeckte Wagen der Austauschbauart:

Ausgeliefert wurden inzwischen die gedeckten Güterwagen der Austauschbauart, die äußerlich weitgehend dem späteren „Oppeln“ entsprechen, beim Vorbild aber noch genietet statt geschweißt waren.

FR Freudenreich Feinwerktechnik hat diese Wagen mit einem neuen Fahrwerk aus Ätzteilen versehen, das sowohl den korrekten Achsstand als auch die richtigen Trittstufen wiedergibt. Der Spritzgussaufbau stellt einen kleinen Kompromiss dar und stammt aus vorhandenen Formen.

Gewählt wurde die Auflage in drei Varianten, deren Bestände vollständig vom 1zu220-Shop übernommen wurden, durchweg die Ausführung ohne Handbremse. Die Wagen konnten dort vorbestellt werden, denn die Auflage war an eine Mindestzahl gebunden. Deshalb sind nur noch Restexemplare verfügbar.

Umgesetzt wurde der Waggon als Gr 20 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 49.334.141; 48 Exemplare – ausverkauft), Bauart „Kassel“ der DRG (49.334.151; 33 Exemplare – ausverkauft) und „Kassel“ der DR in der DDR (49.334.161; 15 Exemplare – noch verfügbar). Die Bezugsadresse für die Restbestände lautet <http://www.1zu220-shop.de>.



Bild oben:

In der Baugröße H0 kam der Profi-Schotter hier als Feinsplitt auf einem Schüttbahnsteig zum Einsatz. Gemischt wurde er aus „Kalkstein“ (09161) und Gneis (09167), was sich auch im Gleisbett des Maßstabs 1:220 zu Nutze machen lässt.

Bild unten:

Durchdacht – die Verpackung der neuen Felsgussformen von Noch dient als stabiler Gussrahmen während des Herstellens der Steininformationen.
Foto: Noch

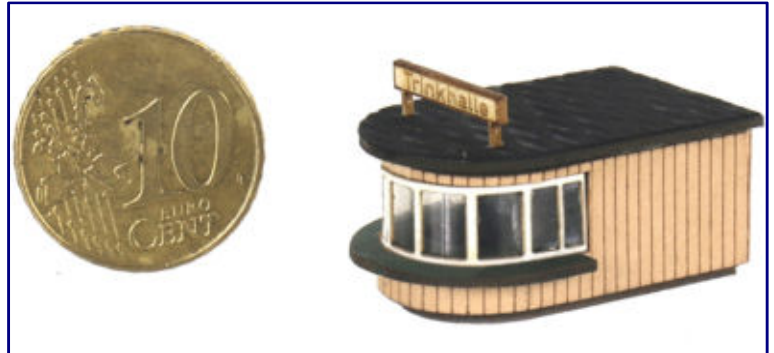
Wir planen, das DB-Modell inklusive weiterer Vorbildinformationen in der nächsten Ausgabe ausführlich vorzustellen. Immerhin handelt es sich um eine beim Vorbild wichtige, weil wegweisende und stark verbreitete Bauart, die unserer Auffassung nach auch gut ins Modell umgesetzt wurde, aber eventuell noch individuelle Superungsmöglichkeiten bietet.

Neuheiten bei der Modellbahn Union:

Die Modellbahn Union (<http://www.modellbahnunion.com>) hat schon wieder einige Neuheiten für die Spur Z auf den Markt gebracht.

Der Trinkhalle nach Frankfurter Vorlage (Art.-Nr. MU-Z-H00037) wollen wir uns noch detaillierter widmen und den Sinn dieser Buden, die in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts ihren Ursprung haben, ergründen.

Ein ähnliches Gebäude steht übrigens heute noch in Düsseldorf am Graf-Adolf-Platz, wo es als Currywurstbude dient. Der überschaubare Laserschnittbausatz erscheint uns auch als preisgünstiger Einstieg in diese Bautechnik.



Bei der kleinen Trinkhalle (Art.-Nr. MU-Z-H00037) handelt es sich um einen preisgünstigen und wirkungsvollen Bausatz, mit dem sich erste Versuche im Architekturmodellbau angehen lassen. Foto: Modellbahn-Union

In klassischer Spritzgussweise umgesetzt ist der Bausatz des Schlosses Neuschwanstein von Doyusha aus Japan (NS-C-5000), der früher von Railex und vor etwa zehn Jahren in einer Startpackung auch von Märklin angeboten wurde. Der Händler aus Issum hat diesen Bausatz mit gut bebildeter, aber englischsprachiger Anleitung nun auch in sein Sortiment aufgenommen.



Nicht nur Hafenszenen bereichert der Schiffsmotor der Modellbahn-Union, den wir hier noch unlackiert zeigen. Auf einen Schwerlastwagen verladen, kann er auch im Binnenland angetroffen werden.

Ein außergewöhnliches Ladegut bildet das Kunststoff-Fertigmodell eines Schiffsmotors (MU-Z-A00155), der grau lackiert und anschließend auf einen Schwerlastwagen verladen werden kann. Wir zeigen ihn heute noch im Lieferzustand, dafür aber in passender Kulissee.

Ruhig Blut – was fehlt Ihnen?

Vielleicht haben Sie es schon bemerkt und unsere Titelseite nicht einfach überblättert. Irgendetwas fehlt da doch? Vieles erscheint uns halt selbstverständlich und wir vermissen es erst, wenn es nicht mehr da ist.

Heute sind das auf unserer Titelseite die Buchstaben A, B und O bzw. die Zahl 0 (inklusive daraus gebildeter Umlaute). Sie stehen für die Blutgruppenmerkmale, die uns Menschen insgesamt vier Blutgruppen zuweisen. Und fehlt uns eben dieser Lebenssaft, dann kann es auch mit uns sehr schnell vorbei sein und wir werden vermisst.

Am 14. Juni 2017 war der Weltblutspendetag und die Blutbank des Klinikums Dortmund rief dazu auf, für diesen einen Tag die genannten Schriftzeichen aus Firmenlogos verschwinden zu lassen. Die damit erzielte Aufmerksamkeit galt also einem guten Zweck.

**Lass dich nicht beklauen.
Spende es!**



www.blutspendedo.de

**BLUTSPENDE DO**
Institut für Transfusionsmedizin

Lassen Sie sich nicht beklauen oder gar aus dem Leben stehlen! Eine Blutspende rettet Menschenleben! Bildmotiv: Blutspende DO.

Gerade im Sommer fehlen den verschiedenen Blutbanken sehr viele Spender und Spenden, während der Bedarf an Konserven unverändert hoch liegt. Deshalb greifen wir diese Aktion heute auf und rufen auch unsere Leserinnen und Leser auf: Bitte spenden Sie Blut!

Ein kleiner Stich und 15 Minuten Zeit reichen bereits aus, um mit 500 ml Vollblut bis zu drei Menschenleben zu retten. Blutspenden darf in Europa jeder Mensch, der mindestens 18 Jahre alt, gesund und dabei auch mindestens 50 kg schwer ist.

Die statistische Wahrscheinlichkeit in Europa, selbst einmal auf eine Blutspende angewiesen zu sein, beträgt übrigens 20 %. Lassen Sie sich nicht aus dem Leben stehen! Oder zählen Sie mal in Ihrem Familien- und Bekanntenkreis bis Fünf durch: Ist darunter irgendjemand, den Sie nicht vermissen würden?

Überzeugt? Dann nichts wie auf zur nächsten Blutbank, Lebensretter werden!

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Torsten Schubert, Hendrik J. Späing, Kristin Späing

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)trainini.de).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an [leserbriefe\(at\)trainini.de](mailto:leserbriefe(at)trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.