

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



Gelungene Güterwagen von FR

Herstellerportrait aus Portugal
Zehn Tipps für Ein- und Aufsteiger

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Frühling steht vor der Tür, doch unsere Bastelsaison wird so schnell noch nicht zu Ende gehen. Neulich sagte ein Modellbahnfreund zu mir: „So viel Zeit zum Basteln werden wir so schnell nicht wieder bekommen!“

Ich solle diese Zeit genießen, wo ich ihm voll zustimmen möchte. Doch mehr Zeit ist es eigentlich gar nicht geworden, wie ich finde. Es ist eher ein gezieltes Verlagern. Wenn Kontakte nur virtuell statt persönlich stattfinden, dann wende ich mich lieber stärker meinem Hobby zu und bleibe gesund.

Es geht doch einfach darum, freie Zeit sinnvoll zu gestalten, sich zu freuen und keine Trübsal zu blasen. Parallel zum Verlagern meiner Kontakte in die virtuelle Welt hat sich aber auch deren Anzahl deutlich erhöht.

Wir alle in der Redaktion stehen wohl deutlich stärker im Kontakt zu Lesern, aber auch Händlern und Herstellern, als es sonst üblich war. Das kostet Zeit und manchmal dauert es länger, bis wir antworten können – aber es ist ein gutes Zeichen!

Und passend dazu möchten wir auch die Themen dieses Jahrgangs ausrichten: neue Produkte testen oder vorstellen, Anregungen aus der Welt des Vorbilds liefern und viele, viele Praxisthemen aufgreifen. Den vielen Neu- und Wiedereinsteigern, die sich auch an uns wenden, fühlen wir uns verpflichtet. Das zeigt hoffentlich auch diese Ausgabe.

Unser Leser Kay Anbuhl gibt zehn einfach umzusetzende Empfehlungen weiter, mit denen sich gerade das typische Startmaterial eines Modellbauers leicht auf die Höhe der Zeit bringen lässt. Das Vorstellen neuer Wagen- und eines Flugzeugmodells liefert einen Überblick über die aktuelle Marktlage. Und auch hier tut sich einiges, denn weitere Neuheiten stehen in den Startlöchern für den April.

Ein Herzensanliegen in diesem Jahr sind uns aber auch Herstellerportraits zu Lieferanten aus der Kleinserie. Natürlich können wir sie hier nicht alle berücksichtigen, aber wir haben uns um ein repräsentatives Bild bemüht, um die Vielfalt von Segmenten und Marktlücken zu zeigen.

Hier sollen sie stellvertretend stehen, Einblicke in Ihr Tun und Denken gewähren und auch der Krise entgegenwirken: Zwar erlebt die Modellbahn seit einem Jahr einen kräftigen Aufschwung, aber der kommt längst nicht bei allen an.

Gerade diejenigen, die stark vom Messegeschäft und ihrer Präsenz auf Ausstellungen leben, drohen zu schnell in Vergessenheit zu geraten. Das zeigen auch unsere aktuellen Meldungen. Um unsere Vielfalt in diesem Bereich zu erhalten, appellieren wir hier ganz besonders an unsere Leser.

Mit diesen einleitenden und den Inhalt dieser Ausgabe grob zusammenfassenden Worten möchte ich nun schließen. Beim Lesen wünschen meine Redaktionskollegen und ich Ihnen wieder viel Vergnügen und wir hoffen weiter auf Ihre starke Beteiligung!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Erfolgreicher Wagen in groß und klein 4
Ein Flugzeug mit vielen Namen16

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Zehn Tipps für den Erfolg24

Literatur

Typenkompass auf neuem Stand.....32
Alle reden vom Wetter...34

Aktuelles

JMC Scale Models: Wie alles begann.....36
Zetties und Trainini im Dialog.....41

Impressum54

Wir danken Kay Anbuhl für seinen Gastbeitrag mit Fotos und der Eisenbahnstiftung für historische Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. März 2021

Titelbild:

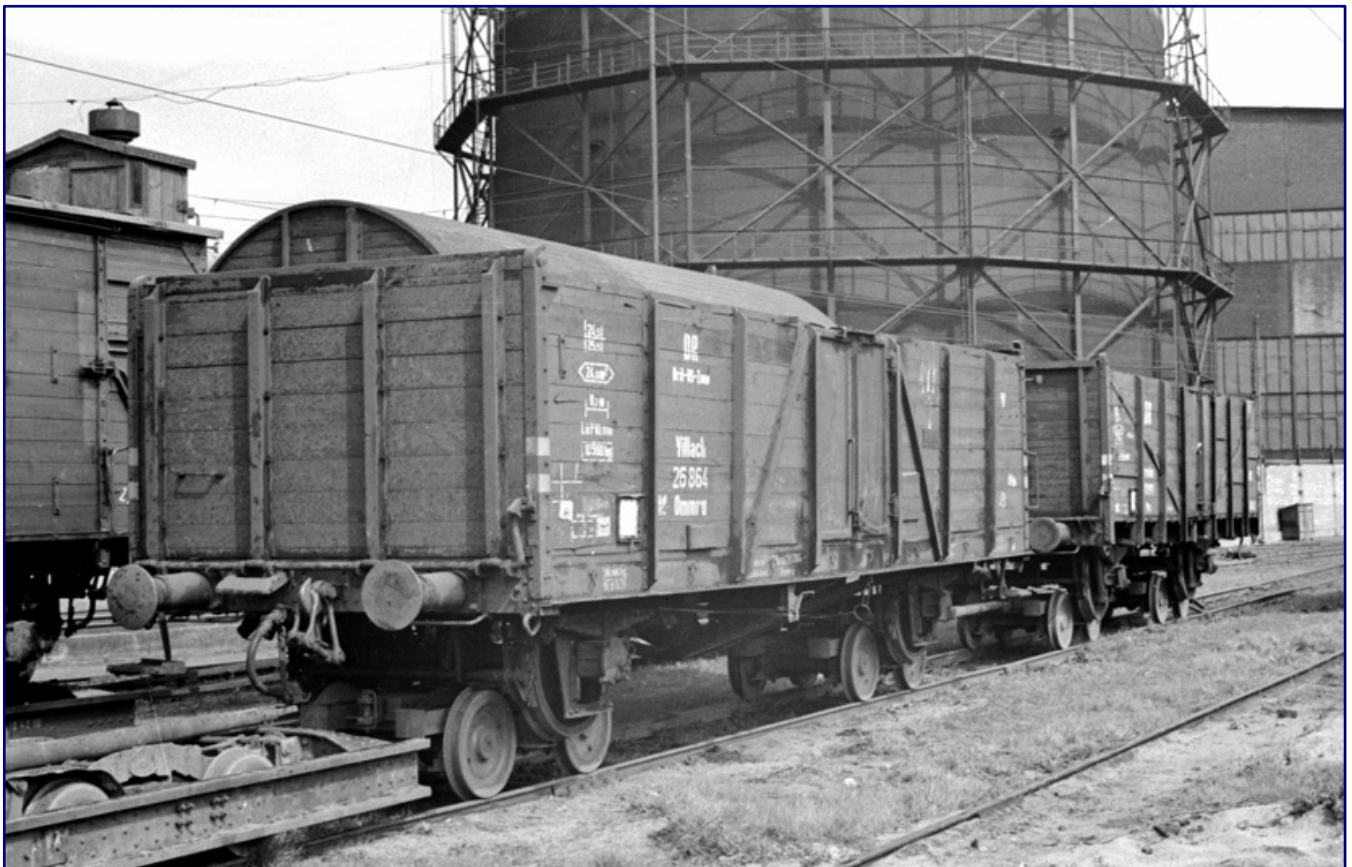
50 1301 hat zwei offene Güterwagen Ommr 33 an die Ladestraße rangiert, wo sie vom örtlichen Kohlenhändler entladen werden. Auf ihr Ladegut wartete er schon sehnsüchtig, denn Ende der fünfziger Jahre ist Steinkohle noch ein wichtiger Hausbrennstoff.

Ommr 33 von FR Freudenreich Feinwerktechnik Erfolgreicher Wagen in groß und klein

Während des Zweiten Weltkriegs wurden die Ommru Villach gebaut, die nach den älteren Verbandsbauarten der häufigste Typ offener Güterwagen in Deutschland waren. Modelle dieses einst so wichtigen Waggons waren im Maßstab 1:220 jedoch Mangelware. FR Freudenreich Feinwerktechnik nahm sich dieses Vorbilds an und schuf eine Miniatur, die sich auch für größere Stückzahlen eignet – so wie auch das große Vorbild.

Die offenen Güterwagen Ommru Villach wurden von der Reichsbahn ab 1939 parallel zu den Ommr Linz beschafft, dessen Vorbild und Modell wir in **Trainini®** 4/2020 bereits vorgestellt hatten. Beide Wagentypen waren eng miteinander verwandt und so lag es für FR Freudenreich Feinwerktechnik nahe, sie gleich beide umzusetzen.

Ihr Hauptunterschied waren die Bordwände: Betrugten sie beim Linz nur 1,0 Meter Höhe und waren abnehmbar, so besaß der Villach fest mit dem Untergestell verbundene Exemplare mit 1,55 Meter Höhe. Beschafft wurden sie nur mit Außenlangträgern und räumlichem Sprengwerk, was mit deren zweiter Serie auch für die Linz übernommen wurde. So hatten wir es schon im genannten Artikel festgehalten.



Beachtenswert ist dieser Ommru-Wagen der Bauart Villach, der 1950 noch das Eigentumsmerkmal der Brit-US-Zone trägt. Aufgenommen wurde er auf der ehemaligen Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld, über die verschiedene Handwerksbetriebe der Kleisenindustrie versorgt wurden. Am Bahnhof Haspe an der Bahnstrecke Wuppertal – Dortmund befand sich eine Rollbockanlage zum Umsetzen normalspuriger Güterwagen. Foto: Gerd Wolff, Eisenbahnstiftung

Der Laderaum beider etwa zeitgleich entwickelten Bauarten war einen Meter länger als bei älteren Omm-Wagen, das Ladegewicht war ebenfalls deutlich gesteigert worden. Dies konnte aber nur ausgenutzt werden, wenn der Oberbau der befahrenen Strecken das auch hergab. So waren zum Zeitpunkt des Indienststellens noch Ladegewichte für maximal 16 Tonnen Achslast angeschrieben.

Gebaut wurden die Villach mit und ohne Handbremse, die in einem Ganzstahl-Bremserhaus auf einer 70 cm langen Bühne zu finden war. Ab 1943 wurde die Bühne um 20 auf 50 cm gekürzt, was sich auch in der Länge über Puffer bemerkbar machte.

Große Stückzahlen dieses Wagentyps wurden ab 1941 beschafft. Ein Teil dieser über 49.000 bis 1945 gebauten Wagen hatte bereits ab Werk Rollenlager, andere bekamen sie später nachgerüstet. Gebremst wurden sie von einer Hildebrand-Knorr-Güterzugbremse (Bauart HiK-G).



Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Wagen über ganz Europa verstreut und wurden teilweise umgebaut. Der Ommru-Wagen 43-72-37 verblieb bei der Reichsbahn in der DDR und zeigt sich dort 1959 in seinem Ursprungszustand. Foto: Gerhard Illner, Eisenbahnstiftung

Nach den Verbandsbauarten wurde der Ommru Villach zum häufigsten offenen Güterwagen Deutschlands. Viele von ihnen waren für den Übergang auf die russische Breitspur geeignet, worauf das Nebengattungszeichen r hinwies. Das u bedeutete ab 1938 ungeeignet für die Beförderung von Mannschaften oder Fahrzeugen der Wehrmacht.

In den Bestand der Bundesbahn, was mit den vorliegenden Modellen nachgebildet wurde, gelangten rund 13.500 Exemplare. Dort wurden sie als Omm(r) 33 eingereiht und als ein wichtiges Rückgrat des Wagenbestands weitergenutzt.

Als zu Beginn der fünfziger Jahre zunächst zusammen mit der SNCF, später dann auch mit weiteren europäischen Staatsbahnen, der EUROP-Park aufgebaut wurde, brachte die DB rund 10.000 dieser offenen Wagen dort ein.

Sie wurden erst von moderneren Wagen des Neu- und Umbauprogramms daraus verdrängt, nachdem diese in ausreichend großen Zahlen bereitstanden. 5.352 Exemplare erhielten zwischen 1957 und 1961 einen Aufbau mit Blechwänden nach UIC-Abmessungen und UIC-Türverschlüssen, was zu neuen Bezeichnung Omm(r) 43 führte.

Zu diesem Umbau gehörte auch der Ersatz des räumlichen durch ein ebenes Sprengwerk und das Umrüsten auf Rollenlagerradsätze der Bauart 22 (ehemalige Gleitlagerradsätze). Die Einfachschenkeln waren hier förderlich und so behielt die DB sie bei.

Mit Abschluss dieses Modernisierungsprogramms verblieben etwa 6.999 Omm(r) 33 im Bundesbahnbestand, deren Ausmusterung in der Mitte der sechziger Jahre einsetzte. Die Bremserhäuser hatten die Handbremswagen da längst verloren, auch Rollenlager hatten die meisten, nicht umgebauten Wagen noch erhalten.

Das Ende dieser Wagengattung kam recht schnell: Waren zum 31. Dezember 1966 noch 3.168 Stück ausgewiesen, waren es zwei Jahre später nur noch 241. Inzwischen lautete ihre Gattungsbezeichnung E 028. Die letzten sieben Wagen schieden zwischen 1970 und 1974 aus dem Bestand.

Bei der Reichsbahn in der DDR sollten die übernommenen Wagen abhängig von ihrer Umspurfähigkeit verschiedenen Bauarten zugewiesen werden: Zu Ommru 39 sollten die übergangsfähigen Exemplare werden, die übrigen zu Ommu 43 – konsequent beibehalten wurde dies allerdings nicht.



Auch auf der Modellbahn kommen wir an dieser wichtigen Wagenbauart nicht vorbei, wenn wir uns eng am Vorbild orientieren. Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung von FR Freudenreich Feinwerktechnik sehr zu begrüßen. Foto: Dirk Rohwerder

Auch im Osten kam es zu Umbauten der Wagenkästen, teilweise in Holz ähnlich den „Klagenfurt“, ab 1954 bei rund 500 Exemplaren mit Blechwänden. Ebenfalls ab 1954 zu datieren ist das Einbeziehen in Rekonstruktionen, in denen sie, angelehnt an den UIC-Standardtyp, neu aufgebaut wurden. Im Gegensatz zur DB behielten sie dort aber ihre alten Türen und das räumliche Sprengwerk. Bezeichnet wurden sie von der DR unverändert als Ommu 43.

Eine Differenzierung brachte erst die UIC-Bauartbezeichnung: Nicht umgebaute Wagen hießen nun EI(-u) [5560], umgebaute hingegen EI(-u) [5100].

Die Modelle von Freudenreich

Zeitgleich zum im letzten Jahr vorgestellten Linz hat FR Freudenreich Feinwerktechnik auch schon einen Villach angeboten. Zu erwerben war er vorerst aber nur als Einzelwagen in limitierter Auflage im Rahmen des geplanten Treffens in Altenbeken. Dieses Sondermodell hatte einen Waggon der DR zur Vorlage, eine DB-Ausführung folgte vorerst nicht.

Mit den Frühjahrsneuheiten 2021 hat Harald Thom-Freudenreich nun gleich zwei Wagenpackungen für die Bundesbahn folgen lassen. Damit möchten wir nun auch unser Versprechen aus der April-Ausgabe 2020 einlösen, diese Ausführung ausführlich zu begutachten und zu bewerten.



Zum Bewerten liegen heute gleich zwei Ausführungen für die Epoche III der Bundesbahn vor: zwei Wagen mit regulären Betriebsanschriften (Art.-Nr. 49.338.02; vorne) und zwei weitere mit denen für den EUROP-Wagenbestand (49.338.12; hinten).

Die Schachteln verweisen jeweils auf eine Auflage von 60 Packungen, also insgesamt 120 Wagen. Dies ist aber nicht auf jede der beiden Produktzusammenstellungen zu beziehen, sondern auf die Gesamtauflage beider DB-Ausführungen: Laut Hersteller ist jede der beiden Varianten exakt 30 Mal gefertigt worden, sie kommen also nur zusammen auf die angegeben 60 Stück.

Vor uns liegen nun je eine Zweierpackung als Epoche-III-Ausführung mit Standardanschriften (Art.-Nr. 49.338.02) und für den EUROP-Wagenbestand (49.338.12). Laut Schachteleinlegern handelt es sich bei den Wagen um „Ommu 33 (ex Villach)“, was für die Bundesbahn keine korrekten Bezeichnungen wären.

Bevor wir auf die Anschriften jedoch weiter eingehen, können wir an dieser Stelle schon festhalten, dass es sich um einen Druckfehler handelt und die Modelle sehr wohl korrekt beschriftet sind. Und so offenbaren sie nach dem Öffnen der Klarsichtdosen auch gleich den gewohnt guten Eindruck dieses Herstellers: sauber verarbeitet, stimmiges Bild und gelungen wirkende Bedruckungen.



Um auch Lesern mit wenig Vorbildwissen die Unterschiede anschaulich zu machen, stellen wir hier je einen Waggon beider Versionen gegenüber: reguläre Güterwagenanschriften (links) und EUROP-Anschriften der DB (rechts).

Auch das Abnehmen der wichtigen Maße und ihr

Daten und Maße zum offenen Güterwagen Ommr 33 (ex Villach):

	Vorbild	1:220	Modell
· Länge über Puffer	10.100 mm	45,9 mm	46,0 mm
· Größte Breite	3.020 mm	13,7 mm	12,8 mm
· Höhe über SO*	2.785 mm	12,7 mm	12,8 mm
· Länge Wagenkasten	8.800 mm	40,0 mm	40,9 mm
· Achsstand	6.000 mm	27,3 mm	26,8 mm
· Raddurchmesser	940 mm	4,3 mm	4,4 mm
· Eigengewicht	10.500 kg	---	5 g
· Baujahre	1939 – 1945		
· Beschaffte Stückzahl	49.115		
· Ausmusterung	bis 1974		

* über Wagenkasten (ohne Verschlüsse)

Umrechnen auf die Vorbildwerte belegt Punktlandungen: Besser lässt es sich wohl nicht machen. Zum Linz hatten wir noch bekundet, dass wir einen derart korrekt umgesetzten Waggon zuvor noch in keinem Test vorliegen hatten. Nun wissen wir, dieses Modell ist nicht mehr allein!

In seiner Konstruktion und Mischbauweise setzen sich gewohnte Prinzipien von FR Freudenreich Feinwerktechnik fort: Modelle mit ausreichend hoher Stückzahlenerwartung erhalten einen Kasten aus fünf miteinander verklebten Spritzgussteilen (Polystyrol), das Fahrwerk besteht aus geätzten, gefalteten und verlöteten Metallteilen.

Sie sorgen wieder für ein ausreichend hohes Gewicht und den tiefen Schwerpunkt, der für Fahrstabilität wichtig ist. Die spitzengelagerten Radsätze sind beidseitig isoliert, weshalb das Fahrwerk potenzialfrei bleibt.

Die Räder sind schwarz vernickelt und treten so auch optisch nicht störend in Erscheinung. Sie, die gedrehten Puffer (einseitig mit vorbildgerecht gewölbten Tellern), die Kuppungsschächte mit Druckfeder und Systemkupplungen sind Eigenkonstruktionen von FR, sind aber vollständig kompatibel zu Märklin – auch das ist nichts Neues.



Blick auf den Wagenboden aus geätzten Metallblechen mit dem räumlichen Sprengwerk.

Erster Eindruck bestätigt

Auch unter der Lupe halten beide Modellversionen, was sie beim ersten Blick bereits versprechen: feine Details wie am außenliegenden Langträger angespritzten Verzurrösen, Stirnwandverschlüsse und nur gering vereinfachte Türverschlüsse, die vom Boden (ohne Trittstufe) aus bedient werden konnten. Auch die Kastenstreben, Bretterhöhen und feinen Spalte dazwischen sind gut festgelegt und umgesetzt worden.



Das Gesamtbild des Ommr 33 ist stimmig, auch die abgenommenen Maße bestätigen dies. Korrekt für die Bundesbahn ist der schwarz bedruckte Langträger, auf dem viele der Wagenanschriften und auch die Zurrösen nachbildungen zu finden sind. Der aufgedruckte Zettelkasten neben dem Kreidefeld wirkt bei dieser Beschriftung Ausführung etwas plastischer und damit besser.

Das Gesamtbild ist also nicht nur hinsichtlich der Maße stimmig, sondern auch nach dem subjektiven Eindruck, den das Auge beim Betrachten auf der Anlage im Umfeld anderer Wagen vermittelt. Nicht vergessen wurden auch die Diagonalversteifungen neben den Ladetüren, die für die Stabilität des Kastens unentbehrlich waren.

Wie auch schon beim Linz hat FR auch die Ladetüren im Inneren des Aufbaus von den (ansonsten glatten) Wänden abgesetzt. Dies ist ein Merkmal, auf das viele Hersteller verzichten. Aber es ist durchaus wahrnehmbar, wenn ein Waggon unbeladen verkehren soll. Daher ist es auch ausdrücklich anzuerkennen. Zu solchen Kleinigkeiten gehören auch die angesetzten und schwarz lackierten Griffstangen am jeweils rechten Wagenende.

Lackiert ist der Kastenaufbau korrekt in RAL 8012 Rotbraun, das Fahrgestell und der Langträgers, der im Modell Bestandteil des Aufbaus ist, in RAL 9005 Tiefschwarz. Am Langträger kam hier der Tampondruck treffsicher zu Hilfe, da die zu lackierenden Bereiche von den Kastenstreben unterbrochen werden.



Ein hervorzuhelbendes Merkmal sind auch die innen nachgebildeten Wagentüren (Bild oben). Eine hohe Qualität weisen auch die lupenlesbaren Bedruckungen auf, die auch einer mehrfachen Vergrößerung standhalten (Bild unten). Einzig der Glanzgrad der schwarzen Langträgerbedruckung weicht von der mattschwarzen Lackierung des Fahrwerks leicht ab.

Ein minimaler Kritikpunkt wären hier allenfalls die leicht abweichenden Glanzgrade: Aufbau und Fahrwerk sind angenehm matt im Erscheinungsbild, der schwarz bedruckte Bereich des Langträgers glänzt etwas stärker im direkten Vergleich. Da es kaum zu bemerken ist, ist dies als Hinweis und nicht als Mangel zu verstehen.

Der Bremsumstellhebel am Fahrwerk wurden farblich nicht abgesetzt. Zum gelungenen Gesamtbild tragen der saubere Farbauftrag von Lackierung Bedruckung erheblich bei: Staubeinschlüsse haben wir nicht finden können.

Alle vier in diesen Test einbezogenen Wagen beider Packungen tragen unterschiedliche Betriebsnummern aus dem korrekten Nummernkreis dieser Bauart. Gemein ist ihnen, dass sie alle vier als Ommr 33 beschriftet sind. Das entfallene Nebengattungszeichen u, das auf der Packung genannt ist, wurde also nicht angeschrieben. Alle vier Wagen sollen gemäß Nebengattungszeichen r jedoch umspurfähige Vertreter sein.



Nicht farblich abgesetzt wurde der Bremsumstellhebel, der am rechten Rand des Sprengwerks zu sehen ist. Separat angesetzt und farblich korrekt in RAL 9005 Tiefschwarz lackiert wurde beidseitig an den Enden je eine Griffstange. Der Aufbau trägt die bei der DB einst vorgeschriebene Lackierung in RAL 8012 Rotbraun.

Alle (weißen) Betriebsanschriften des Vorbilds finden wir auch auf den Modellen wieder. Da die Langträger im Modell Teil des Wagenkastens sind, sind die Anschriften auch dort aufgedruckt worden. Unterschiede zwischen den beiden Beschriftungsanordnungen wurden korrekt berücksichtigt. Der Zettelkasten ist nicht plastisch hervorgehoben, sondern bei beiden Ausführungen wieder Bestandteil des Tampondrucks.

Ist er bei den beiden EUROP-Wagen im Bereich des größeren Kreidefelds zu finden, liegt er bei den DB-Exemplaren mit gewöhnlichen Anschriften außerhalb dieses Bereichs und musste separat schwarz unterlegt werden. Dies geschah sehr präzise und wirkt im Modell sogar etwas plastischer und damit überzeugender.

Ohne Überraschungen bleibt das Fahrwerk, denn es ist mit dem des in **Trainini®** 4/2020 vorgestellten Linz identisch, Deshalb gelten unsere Lobesworte auch für den Ommr 33 bzw. ehemaligen Villach: Das aufwändige, zur Mitte spitz zulaufende Sprengwerk und Bremsnachbildungen auf Radebene sind auch hier besondere Stärken der Modelle.

weiter auf Seite 13



Der direkte Vergleich der Stirnseiten zeigt, dass beide Wagenenden nicht völlig identisch sind: Einseitig sind Aufstiegsbretter an den Enden zu sehen (Bild oben). Gegenübergestellt sind hier jeweils die beiden Wagen mit Regelanstrichen (Bild oben) und aus dem EUROP-Bestand (Bild unten).

Korrekt sind auch die Einzelschaken an den Achshaltern mit Rollenlagern und Rangierbügel unter den Puffern. Der im Betrieb nicht einsehbare Wagenboden wurde nicht ausgestaltet, was wir wieder als völlig bedenkenlos werten, denn solcher, hier nicht sichtbarer Aufwand müsste schließlich vom Kunden mitbezahlt werden.

Sehr gutes Gesamtbild

Im Schlussfazit bietet der Ommr 33 keinerlei Anlass zur Kritik. In Schulnoten bekäme er eine glatte Eins, was uns umso mehr freut, als dass es sich hier um einen äußerst wichtigen Wagentyp der fünfziger und auch noch sechziger Jahre handelt.

In Ganzzügen jener Zeit darf er auf keinen Fall fehlen, wenn der Modellbahner nah am Vorbild bleiben möchte. Das wird sicher auch der Anlass sein, warum FR Freudenreich Feinwerktechnik eine Bauweise gewählt hat, die größere Stückzahlen zulässt: Weitere Betriebsnummernvarianten sind gewiss in der Zukunft zu erwarten und der Kunde macht an dieser Stelle auch nichts falsch.



Die beiden Wagen aus der ersten Packung (49.338.02; Bild oben) tragen die Betriebsnummern 814 005 und 820 180, die EUROP-Vertreter der zweiten Zusammenstellung (49.338.12; Bild unten) die Nummern 814 012 und 814 017.

Als die Vorbilder noch im Einsatz waren, stellten offene Güterwagen den größten Anteil im Wagenbestand der DB. Sie kamen für viele Massengüter zum Einsatz, darunter vor allem Kohle. Aber auch Erz wurde einst in ihnen transportiert.

Der „Lange Heinrich“ auf der Emslandstrecke, den uns die Modellbahnindustrie durch die Reihe als etwas anderes verkaufen möchte, bestand in Wahrheit aus solchen älteren Wagenbauarten. Gezogen wurde er einst von Dampflokomotiven der Baureihe 50 - lange bevor die schwerere Baureihe 44 hier heimisch wurde.

Salopp ließe sich auch schlussfolgern: Was der Oppeln bei den gedeckten Wagen ist, stellt der Villach bei den offenen Bauarten dar – quasi ein Allerweltswagen vergangener Zeiten. FR hat ihn beeindruckend und beinahe kompromisslos in den Maßstab 1:220 miniaturisiert.



Offene Wagen wirken besonders in Ganzzügen beeindruckend, so wie hier im „Langen Heinrich“ nach historischer Vorlage und nicht Herstellerinterpretation. Selbstverständlich lassen sich auch einzelne Wagen am Ladegleis des örtlichen Kohlehändlers einsetzen oder Wagengruppen in gemischte Durchgangsgüterzüge gesellen.

Wäre er nicht als Formneuheit bereits im letzten Jahr erschienen, hätte er nun eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Wagen verdient. Und, so viel können wir sicher auch mitgeben, dort wäre er gewiss kein Außenseiter gewesen!

Hersteller des Modells:
<http://www.fr-model.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Douglas DC-9-30 als Neuheit von Herpa Ein Flugzeug mit vielen Namen

Flugzeuge sind eher ein Randthema in unserem Magazin und doch gibt es nicht wenige Modellbahner, die auch solche Modelle sammeln oder in der Spur Z einsetzen. Für sie stellen wir an dieser Stelle immer wieder mal interessante Erfolgsmuster und beliebte Fluggesellschaften vor. Heute ist es ein Erfolgsmodell, das im Laufe mehrerer Jahrzehnte verschiedene Namen trug und für eine nicht minder interessante Fluglinie unterwegs war.

Ihren Erstflug absolvierte die Douglas DC-9 am 25. Februar 1965, knapp zehn Monate später trat sie dann die ersten Dienste an. Bis 1982 dauerte die Serienfertigung von insgesamt 976 Flugzeugen, was sie zu einem ausgesprochenen Erfolgsmodell machte. Doch auch nach diesen 17 Jahren war längst noch nicht Schluss!

Konzipiert worden war das zweistrahlige Schmalrumpfflugzeug ab 1961, um die vierstrahlige Langstreckenmaschine DC-8 auf Kurz- und Mittelstrecken zu ergänzen. Bei ihr handelt sich um einen zweistrahligen Tiefdecker, dessen Strahltriebwerke seitlich am Heck angebracht sind. Ausgestattet mit Druckkabine und Einziehfahrwerk, wie für Strahlflugzeuge längst üblich, gab ihr vor allem das T-Leitwerk ein markantes Aussehen mit Wiedererkennungswert.

Antreten sollte sie im Laufe ihrer langen Geschichte gegen die Boeing-Modelle 727, 737 und 757 – das teilweise aber auch unter anderen Namen. Auslöser waren wirtschaftliche Schwierigkeiten der Douglas Aircraft Company, die 1967 zur Fusion mit McDonnell zu McDonnell Douglas führten.



Die McDonnell Douglas MD-87 (offiziell: DC-9-87) flog ebenfalls bei der Aero Lloyd und war eine Weiterentwicklung der Basisversion.
Foto: Ralf Manteufel (GFDL-1.2)

1997 erfolgte eine weitere Übernahme durch den Konkurrenten Boeing, wo die letzte Version der DC-9 erneut modernisiert und nun als Boeing 717 bis 2006 weiter vertrieben wurde. So umfasst allein die Produktionsgeschichte etwas mehr als vier Jahrzehnte.

Bis zur letzten Auslieferung als Boeing 717 am 23. Juni 2006 erfuhr die ehemalige DC-9 eine Gesamtproduktion von 2.438 Exemplaren. Sie verteilten sich auf 976 Exemplare der DC-9, 1.191 der MD-80, 116 der MD-90 und 155 als Boeing 717. Damit ist sie eines der erfolgreichsten Passagierflugzeuge aller Zeiten geworden.

Je nach Version konnten in der DC-9 90 bis 130 Fluggäste befördert werden. Zu Beginn der Entwicklung waren ursprünglich, abhängig von der Bestuhlung, noch 56 bis 77 Passagiere vorgesehen. Hier zeigt sich, dass sich mit dem wachsenden Luftverkehr und sich ändernden Bedürfnissen die Anforderungen rasch verändert haben, was auch für andere Muster zutraf.

Auch die DC-9 Series 10 (Ursprungsversion) musste gestreckt und mehrfach angepasst werden, um erfolgreich zu bleiben. Als am erfolgreichsten erwies sich die erste, um 4,50 m gegenüber der Urversion gestreckte DC-9-30 für bis zu 115 Fluggäste, die ab Januar 1967 geliefert wurde: 621 der 976 DC-9 entfielen allein auf sie. Dieser Typ ist die Vorlage des heute vorgestellten Herpa-Modells.

Große Betreiber gab es vor allem im Heimatland USA, doch auch in Europa und anderswo fand die Flugzeugfamilie der Douglas DC-9 Anklang, darunter ist vor allem die Alitalia für spätere Versionen zu nennen. Selbst heute sind noch einige Maschinen in der Luft, wenn auch weitgehend nur noch im Frachtverkehr. Auch militärische Versionen wurden gebaut.



Die DC9-30 gelangte früh in die Flotte der Aero Lloyd und war dort jahrelang – hier aufgenommen im Januar 1985 in Frankfurt (Main) – in einer abgewandelten, aber auch einfalllosen Air-France-Gestaltung im Einsatz. Foto: Kambui (CC-BY-SA-2.0)

Gehen wir wegen der Bedeutung im italienischen Binnen- und europäischen Kurz- und Mittelstreckenverkehr noch kurz auf die unterschiedlichen Namen ein, die bereits mit der Überschrift anklingen: Als Douglas DC-9 am Markt eingeführt, ging ihr Hersteller bereits zwei Jahre später in einem fusionierten Unternehmen auf.

Bei neu entwickelten Muster trat an die Stelle des Kürzels DC (für „Douglas Commercial“) mit dem neuen Unternehmensnamen MD (McDonnell Douglas). Hier blieb es, vermutlich wegen der erteilten Typenzulassung, aber bei der Bezeichnung. Der neue Hersteller war nur im Langnamen McDonnell Douglas DC-9 zu erkennen.

Diese offiziellen Typenbezeichnungen überlebten auch noch, als das Flugzeug in weiterentwickelter Form schließlich als MD-80 antrat – jene Version, die als „Super 80“ lange bei Alitalia im Einsatz war. So hieß die MD-80 offiziell eben DC-9-81, -82, -83 und -87.

Erst die MD-88 und die letzte von McDonnell Douglas selbst vermarktete Ausführung MD-90 erhielten auch amtliche Zulassungen unter diesen Bezeichnungen. Gleiches galt für die letzte Version, die bereits Boeing als 717 noch ins Rennen schickte.



Zwei Jahre vor ihrem Verkauf zeigt sich Herpas Modellvorlage hier am 28. Mai 1992 auf dem Flughafen Stuttgart-Echterdingen (STR). Noch steht die McDonnell Douglas DC-9-32 mit der Registration D-ALLB in den Diensten der Aero Lloyd. Foto: JetPix / Torsten Maiwald (GFDL-1.2)

Was aus den Bezeichnungen für Außenstehende nicht erkennbar wäre, wird mit diesem Wissen nun also allzu deutlich: Die DC-9 ist ein einst alltägliches Flugzeug gewesen, das wohl jedem schon begegnet ist, der eine Flugreise angetreten hat. Und damit kommen wir nun zur Auswahl der Fluggesellschaft, die Herpa für seine jüngste Neuheit getroffen hat.

Kurze Geschichte der Aero Lloyd

Die damalige Steuergesetzgebung führte in Deutschland der siebziger und achtziger Jahre immer wieder zu Gründungen von sogenannten „Zahnarzt-Reedereien“. Als solche bezeichnet wurden Schifffahrts- und Luftreedereien, die bereits von vornherein auf verlustbringende Ergebnisse ausgerichtet waren.

Gutverdienende Privatpersonen konnten diese Verlustzuweisungen dann steuerlich geltend machen. Sie reduzierten ihr zu versteuerndes Einkommen, senkten in Folge den berechneten Spitzensteuersatz und brachten dem Anteilseigner über gesparte Steuern den entscheidenden Vorteil im Portemonnaie.

Eine entscheidende Voraussetzung war die Liquidität der Gesellschaft, woran auch die 1979 gegründete Aero-Lloyd Luftverkehrsgesellschaft mbH ganz schnell scheiterte. Von drei Investoren als Charterfluggesellschaft im vornehmen Oberursel mit Sitz in Frankfurt am Main gegründet, erhielt sie im Juni 1980 eine Erlaubnis auch für Linienflüge. Die Flotte bestand zu Beginn aus drei schon ordentlich angejahrten Sud Aviation Caravelle 10R in einer rot abgewandelten Bemalung der Air France.

Aber schon am 2. Dezember 1980 musste sie den Flugbetrieb wieder einstellen. Doch noch war Aero Lloyd nicht endgültig am Ende: Bereits am 20. Dezember ging es weiter, nachdem die neuen Gesellschafter Deutsche Luftfahrt Leasing und Air Charter Market den Namen aus der Konkursmasse gekauft hatten.

Sie gründeten die Nachfolgesellschaft Aero Lloyd Flugreisen GmbH & Co. Luftverkehrs KG. Zum 1. April 1981 nahm die mit wiedererstandene Fluggesellschaft Charterflüge ab Frankfurt (Main) wieder auf. Zum Einsatz kamen vorläufig noch die drei alten Caravelle, während die Branche noch über einen weiteren, schnellen Konkurs unkte.



Herpas Neuheit der McDonnell Douglas DC-9-30 in den Farben der Aero Lloyd (Art.-Nr. 571012) ist ein etwas verspätetes Geburtstags-geschenk zum 40. Gründungstag der heute nicht mehr bestehenden Fluggesellschaft.

Anfang 1982 erweiterte sie ihre Flotte um drei geringfügig größere Douglas DC-9-32, die sie gebraucht von der indonesischen Garuda erworben hatte – hier knüpft das neue Herpa-Modell an, das eines dieser Flugzeuge mit der Registration D-ALLB nachbildet.

1986 folgten fabrikneu McDonnell Douglas DC-9-83 (MD-83) und 1988 auch DC-9-87 (MD-87). Mit ihnen wurde endlich eine eigenständige Bemalung eingeführt, die sehr ansprechend und sommerlich warm wirkte. So passte sie perfekt zu diesem Luftfahrtunternehmen. Herpa hat das Modell in dieser Lackierung von 1986 umgesetzt und einen für die Aero Lloyd sehr prägenden und wichtigen Flugzeugtyp ausgewählt.

Im Sommer 1988 erfolgte nach Bemühen der Aero Lloyd eine neue Genehmigung für den Linienflugbetrieb ab dem 31. Oktober jenes Jahres. Ihr Schwerpunkt lag und blieb aber weiter im Charterverkehr zu Mittelmeerzielen.

Dennoch war der Wiedereinstieg in den Linienverkehr der Anfang vom Ende. Die schlechte Auslastung der Maschinen von nur 16 % geißelte die Presse seinerzeit mit dem Begriff „Geisterflugzeuge“. Als Gründe wurden das Verhalten des Platzhirschen Lufthansa, geringe Frequenzen und eine „dilettantische Werbepolitik“ aufgeführt.

Doch das endgültige Ende der farbenfrohen Flieger zog sich noch über Jahre hin. Zum Kippen brachten das Geschäftsmodell endgültig erst die Folgen der Terroranschläge in New York vom 11. September 2001.



Der markante Schriftzug am Seitenleitwerk, unterstrichen von den Sonnenfarben, verschwand Ende 2003 von den Flugzeugen. Im Modell lebt die Fluggesellschaft weiter und erlaubt hier einen Blick auf das nicht minder markante Strahltriebwerk der DC-9.

Am 16. Oktober 2003 meldete Aero Lloyd beim Amtsgericht Bad Homburg v. d. Höhe Insolvenz an und stellte den Flugbetrieb mit sofortiger Wirkung ein, nachdem ihr Sanierungskonzept von der Bayerischen Landesbank abgelehnt worden war.

Die Vorlage zum Modell war da schon lange nicht mehr im Bestand: 1994 an Midwest Airlines in den Vereinigten Staaten verkauft, gilt das Flugzeug inzwischen als verschrottet.

Herpa verspätetes Geschenk

Gemessen an der ursprünglichen Aufnahme des Flugverkehrs wäre Aero Lloyd im letzten Jahr 40 Jahre alt geworden. Und zu diesem Anlass war das Modell seitens Herpa auch geplant, wurde nur nicht zum ursprünglich geplanten Termin ausgeliefert.

Die Miniatur (Art.-Nr. 571012) ist, wie auch alle anderen an dieser Stelle schon vorgestellten Flugzeuge der Wings-Kollektion, ausreichend nah an der Spurweite Z, um nicht zu groß zu wirken. Zum optischen Vergleich können Vorfeldfahrzeuge wie auch Figuren dienen.

Wichtige Maße zum Beurteilen der Wiedergabequalität haben wir vom Modell abgenommen und mit den Vorbilddaten verglichen, die für den Umsetzungsmaßstab 1:200 und unseren Vergleichsmaßstab 1:220 errechnet wurden. Das Ergebnis unterstreicht unsere Einschätzung auch in diesem Fall.

Maße und Daten zur McDonnell Douglas DC-9-30

	<u>Vorbild</u>	<u>1:200</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge	36,60 m	183,0 mm	166,4 mm	174,0 mm
Spannweite	28,40 m	142,0 mm	129,1 mm	141,8 mm
Höhe	8,38 m	41,9 mm	38,1 mm	41,8 mm
Max. Startgewicht	49,94 t	---	---	244 g
Reisegeschwindigkeit	ca. 900 km/h			
Reichweite	3.030 km			
Max. Passagierzahl	115			
Antrieb	2 x P&W JT8D-7			
Schub	2 x 68,9 kN			

Das in Metall umgesetzte Flugzeug wirkt aufgrund seines Gewichts und seiner Haptik sehr hochwertig. Dafür sorgt auch eine saubere und tadellose Lackierung in den korrekten Farben der ehemaligen Aero Lloyd.

Hinzukommen kommen noch aufwändige Tampondrucke, die kleine und besondere Details nachbilden oder plastischer wirken lassen. Dazu gehören beispielsweise Positionslichter, die Fensterrahmen der Kabine und auch der Kanzel sowie die

Rahmen der Fluggasttüren und Notausstiege. Auch die Heckklappe des Vorbilds ist auf diese Weise dargestellt worden, aber auf dem Rollfeld kaum im Blickfeld des Betrachters.

Sehr gut gefallen uns aber auch die Details, die mittels angesetzter Teile dargestellt werden. Genannt seien so banale Dinge wie das für dieses Muster typische T-Leitwerk, die charakteristische Flügelform und -pfeilung oder auch eine angesetzte Antenne auf der Rumpfoberseite.



Das Modell ist mit seinen Gesamtmaßen durchaus auf Anlagen der Nenngröße Z einsetzbar, ohne dort zu groß zu wirken. Auch die Detaillierung fügt sich da hervorragend ein: Neben dem fein gestalteten Fahrwerk und angesetzten Antennen sind viele weitere Merkmale durch aufwändige Bedruckungen wiedergegeben worden.

Absolute Höhepunkte, nicht nur an dieser Umsetzung, sind das filigrane und dennoch sehr stabile Fahrwerk samt Klappen oder auch die beiden Strahltriebwerke am hinteren Rumpfeende: Hier sind bei genauem Hinsehen auch die Turbinenschaukeln erkennbar. Keine Kompromisse wurden auch bei der Form der Triebwerksauslässe gemacht.

Zusammengefasst lässt sich also festhalten, dass es viel zu schade wäre, dieses gelungene Modell irgendwo in einer Hinterecke der Anlage zu verstecken. Der Flughafen, auf dessen Vorfeld die McDonnell Douglas DC-9-30 der Aero Lloyd präsentiert wird, sollte vielmehr gut einsehbar sein.

weiter auf Seite 23



Besonderen Reiz versprüht das Modell auch beim Betrachten von vorn: Der Blick fällt auf die eingerahmten Cockpit-Fenster mit Scheibenwischern und weiter hinten die fein umgesetzten Turbinenschaukeln in den beiden seitlich am Rumpf angebrachten Triebwerken.



Die sommerlich gekleideten Passanten von Faller (158052) erlauben eine Szene, wie sie auch auf vielen Anlagen denkbar wäre: auf in den Urlaub!

Dann lässt sich mit der 1:200-Miniatur auch etwas Urlaubsstimmung verbreiten! Die leuchtenden, warmen Farben der unter D-ALLB registrierten Maschine im Betriebszustand von 1986 bis 1994 tragen ihren Teil dazu bei.



Konkurrentinnen auf dem Vorfeld: Die Boeing 737 war ein Flugzeugmuster, das im direkten Wettbewerb mit der McDonnell Douglas DC-9 stand. Auch die große Lufthansa versuchte es stets, der Aero Lloyd das Überleben schwer zu machen.

Und sicher lässt sich das mit Urlaubsreisenden, die aus dem Vorfelddbus steigen und die Treppen zur Maschine erklimmen wollen, noch deutlicher unterstreichen. Auch in heimischen Gefilden angesiedelte Modellbahnanlage kann so einen Hauch von Mittelmeer, Strand und Sonne verbreiten.

Hersteller des Modells:
<http://www.herpa.de>

Ideen von Leser zu Leser

Zehn Tipps für den Erfolg

Auch unser Leser Kay Anbuhl aus Berlin ist, wie viele andere neben ihm, in den letzten Monaten sehr aktiv und rege gewesen, was sein Hobby betrifft. Seine Ideen und Umsetzungen, wie sich mit geringem Aufwand, etwas Geschick und Geduld auch aus alten Modellen etwas Tolles machen lässt, teilt er heute mit allen Interessierten – darunter sicher auch vielen Lesern, die in den letzten Monaten ganz neu zum schönsten Hobby der Welt gekommen sind.

Von Kay Anbuhl. Um diese Zeit, die wir mehr als sonst zu Hause verbringen, etwas abwechslungsreicher zu gestalten, habe ich ein wenig meine Gedanken kreisen lassen. Ich dachte hier vor allem auch an Neueinsteiger, die sich mangels aktuellen Angebots an neuen Startpackungen vielleicht eher auf dem Gebrauchtmarkt mit ersten Modellen eindecken.

Meistens besteht dort vor allem Zugriff auf die eher günstigen Modelle der ersten drei Mini-Club-Dekaden als auf die hochaktuellen Neuheiten. Zwischen beiden liegen inzwischen Welten hinsichtlich Detaillierung, vor allem aber auch Lackierung und Beschriftung.



Schon mit wenigen Handgriffen und etwas Farbe lassen sich auch alte Mini-Club-Modelle wieder weitgehend auf Höhe der Zeit bringen.

Doch schon mit wenigen und teilweise einfachen Handgriffen lassen sich auch diese „alten Schätze“ auf einen zeitgemäßen Stand bringen. Deshalb möchte ich im Folgenden ein paar triviale Basteltipps und Anregungen geben.

Tipp 1: verbessertes Aussehen von Kühlwagen

Ein Klassiker im Fuhrpark ist der 54-mm-Kühlwagen (z. B. Märklin 8600 oder 8631), der als Bierwagen in zahlreichen Varianten auf dem Markt war. Sein Dach wirkt nach meiner Meinung sehr viel besser, wenn es auch auf der Stirnseite lackiert wird.



Das Dach des Kühlwagens wurde grau umlackiert, die Stirnseiten dabei gleich für eine bessere Wirkung miteinbezogen.

Mit einem Pinsel der Größe 1 gelingt dies recht einfach. Da der Lichteinfall auf die Stirnseite immer anders ist als auf das runde Dach, stört eine Abweichung im Farbton praktisch nicht. Das ist erst recht kein Thema, wenn wir gleich das oft silberfarbene Dach auch mit einem besser wirkenden Grau ersetzen.

Tipp 2: Achsen optisch unauffälliger gestalten



Die blank vernickelten Radsätze früherer Generationen strahlen nicht mehr so dem Betrachter entgegen, wenn ihre Radscheiben dunkel lackiert werden.

Rund zwei Jahrzehnte lang hat Märklin seine Wagen mit blank vernickelten Achsen verkauft, welche aufgrund ihres auffälligen Aussehens heute nicht mehr überzeugen können (Beispiel: „Rheingold 1928“ mit der Art.-Nr. 8133).

Märklin hat dies durch Verwenden schwarz vernickelter Achsen mittlerweile gelöst.

Die blank strahlenden Achsen lassen sich aber auch selbst deutlich verbessern, indem die Seitenflächen mit schwarzer bzw. dunkelgrauer Farbe abgedunkelt werden.

Die Nadelenden der Achse (Spitzenlagerung), die Laufflächen sowie die Spurkränze sollten dabei natürlich keine Farbe abbekommen! Das kostet viel Zeit und Geduld, aber es lohnt sich.

Tipp 3: Entfernen von Trittbrettern

Ein offensichtlicher Kompromiss zwischen Kosten und Vorbildtreue war mit Markteinführung der Mini-Club das Verwenden eines stets gleichen Chassis (Standardfahrwerk) für sehr unterschiedliche Güterwagen.

Der Klassiker ist das 54-mm-Fahrwerk der Güterwagen mit den Artikelnummern 8605, 8606, 8610, 8615, 8616 und 8622. Dieses hat in der Mitte ein Trittbrett, was an einem Niederbordwagen (8610) oder einem Containerwagen (8615 / 8616) schon sehr fragwürdig wirkt. Nur für den Kühlwagen (8600) war es überhaupt richtig.



Die Einheitsfahrwerke der Güterwagen erster Generation besaßen – unabhängig von der Vorbildvorlage – dieselbe Länge und in der Wagenmitte Trittbretter. Bei diesen beiden Vertretern war das nicht vorbildgerecht, weshalb sie mit einem scharfen Bastelmesser entfernt worden sind.



Auch das Oberteil des Rahmens am Staubsilowagen Ucs kann ein wenig schwarze Farbe gut gebrauchen, denn er ist im Modell Bestandteil des Aufbaus und in gleicher Farbe gestaltet.

Hier hilft dann der einfache Griff zum Skalpell – auf Nimmerwiedersehen, liebe Trittbretter!

Tipp 4: Staubsilowagen leicht supern

Die 40-mm-Silowagen sind mittlerweile in zahlreichen Varianten auf dem Markt.

Allen gemeinsam ist, dass sich die Silos mit dem Boden einen Spritzling in gleicher Farbe teilen. Das wirkt, wie ich finde, wenig realistisch.

Ich habe den Boden deshalb mit schwarzer Farbe angepinselt (Revell seidenmatt). Mit einem Pinsel in Größe 0 gelingt auch dies recht

einfach. Wie auf dem Foto zu sehen ist, passieren dabei auch mal Fehler, die niemanden entmutigen müssen und meist ja auch zu korrigieren sind.

So habe ich gerade bei dem abgelichteten Exemplar (82502) vergessen, den weißen Wagenboden hinter der Aufstiegsleiter zu den Behältern zu lackieren – da muss ich noch nacharbeiten. Nicht ganz so einfach ist es hingegen, die gelben Handräder zu lackieren.

Auch für die Trittflächen, die oben am Silo sitzen, brauche ich eine ruhige Hand. Das Ergebnis überzeugt jedoch, denn aus einem Stück Kunststoff ist jetzt wirklich ein Wagen mit zwei Silobehältern geworden.

Tipp 5: mehr Betriebssicherheit durch modifizierte Kupplung

Wer seit den ersten Tagen der Mini-Club - unter dieser Marke wurde die Spur Z bei ihrem Erscheinen 1972 vermarktet - dabei ist, wird, so wie ich, wohl zahlreiche Wagen besitzen, die mit der alten Standard-Kupplung fahren. Diese wird unter Sammlern meist als „Kupplung 1“ bezeichnet.

Märklin hat diese 1977 geändert, indem sie auf der Oberseite am vorderen Ende leicht abgeschrägt wurde. Dadurch ließ sich das Kuppelverhalten deutlich verbessern. Besonders vierachsige Reisezugwagen lassen sich aber nicht gerade leicht einem Kupplungstausch unterziehen, um an dieser Stelle auf Höhe der Zeit zu gelangen.

Da ich bei meiner Bahn die Entkupplungsgleise von Märklin nie zum sicheren Funktionieren gebracht habe, wurde bei mir auch nichts an- oder abgekuppelt. Dementsprechend hatte ich der geänderten Kupplung jahrelang dummerweise keine Bedeutung beigemessen. Doch es gibt mit dem System Jörger auch Lösungen, die zuverlässiger funktionieren; und dann besteht plötzlich Handlungsbedarf.



Die beiden Modelle mit der Artikelnummer 8722 aus zwei Auflagen verdeutlichen das Ziel der Modifikation: Beim älteren Exemplar (links) hat die Kupplung eine glatte Oberkante und kann sich am Puffer eines gekuppelten Wagens verhaken. Der jüngere Waggon hat dort bereits eine abgeschrägte Fläche, die das verhindert und auch selbst nachgearbeitet werden kann. Deutlich zu erkennen sind auch die optischen Unzulänglichkeiten an den Stirnseiten, da die Bedruckungen nicht um die Ecken herum aufgebracht worden sind.

Die spätere und bis heute übliche, abgeschrägte „Kupplung 2“ verhindert in Kurven übrigens auch ein Verhaken mit den Puffern oder dem Wagenkasten des gekuppelten Nachbarwagens. Ein derartiges Verhaken führt sonst manchmal zu Entgleisungen.

Mit einem scharfen Bastelmesser habe ich daher bei meinen alten Wagen die Kupplung von 1972 mit einem beherzten Schnitt in eine Kupplung der „Bauart 1977“ geändert. Es hilft. Wichtig ist, dass die neue Schnittfläche glatt ist und keinen Grat aufweist. Die Klinge des Messers muss deshalb wirklich scharf sein.

Tipp 6: Stirnseite der 120-mm-Wagen nacharbeiten

Der nächste Klassiker ist der 120-mm-Personenwagen in all seinen Varianten, die im Laufe mehrerer Jahrzehnte erschienen sind. Die Stirnseiten sind wohl nicht so einfach zu bedrucken. Dementsprechend trübe ist dann das Aussehen.

Bei den zweifarbigen Wagen (Popfarbenwagen, TEE-Wagen und D-Zug-Wagen in Ozeanblau/Elfenbein) sehe ich den größten Handlungsbedarf. Die Stirnseite ist ab Werk überwiegend in der Grundfarbe des Wagens lackiert, die zweite Farbe ist nur unwesentlich um die Ecke gezogen (siehe auch Foto auf Seite 27).



Ist das farbige Fensterband erst um die Ecken herumgezogen und sind auch Übergangsbleche, Schlussleuchten und dazu auch die Faltenbälge farblich nachgearbeitet, hat auch ein Modell aus den Anfangsjahren der Spur Z erheblich an Aussehen hinzugewonnen.

das Dach bei vielen älteren Wagen heute manchmal bis zu einem Millimeter zu kurz. Gerade bei Wagen in hellem Farbton ist ein unschöner Übergang sichtbar, der durch die schwarze Farbe gut kaschiert werden kann.

Da der Lichteinfall auf die Stirnseite immer anders ist, als auf die Wagen-
seite, stört eine kleine Abweichung im
Farbton auch dieses Mal nicht, was
besonders bei den kunterbunten Pop-
farbenwagen eine helfende Hand
reicht.

Weitere Abhilfe schafft dann noch
schwarze Farbe (Revell seidenmatt)
am Gummiwulst und dem hochge-
klappten Übergangsblech.

Beim Gummiwulst ist es nicht ent-
scheidend, dass dieser perfekt ange-
malt wird, sondern dass er überhaupt
seitlich, oben und innen Farbe be-
kommt.

Der Pinselstrich soll möglichst gerade
und zumindest einigermaßen senk-
recht verlaufen.

Ich nehme dazu auch immer das
Dach ab, um den Übergang zwischen
Gummiwulst und Dach zu schwärzen.

Aus mir unverständlichen Gründen ist

Abschließend verhilft rote Farbe den Schlussleuchten zu einer guten Optik. Dies ist gar nicht so schwierig, wie es zunächst erscheint, da die Schlussleuchten zum Glück als Vertiefung mit einem zusätzlichen Rand ausgeführt sind. Die Farbe muss nur wirklich eine gute Qualität haben, um richtig zu fließen. Und wir sollten mit sehr wenig Farbe beginnen. Die Pinselspitze muss selbstverständlich in Ordnung sein, sonst malen wir über den Rand hinaus.

Auch die früheren Umbauwagen (Artikelnummern 8753, 8754 & 8755) lassen sich so aufwerten. Auf dem Foto ist auch zu sehen, dass sich der leicht pelzigen Optik des Popfarbenwagens durch Abstauben entgegenwirken ließe. Zudem ist auch eine „Kupplung 1972“ an ihm zu sehen, aus der noch eine „Kupplung 1977“ geschliffen werden muss.

Tipps 7: WC-Fenster weiß auslegen

Viele der älteren Wagen haben keine WC-Fenster ab Werk erhalten. Aber auch das lässt sich einfach ändern. 1980 konnte mir noch keine Suchmaschine helfen, die richtigen Fenster für das Prozedere zu identifizieren.

Ich hatte damals bewusst keine weiße Farbe aufgetragen, sondern einfach weißes Isolierband von innen aufgeklebt, um gegebenenfalls auf das korrekte Fenster wechseln zu können, sofern ich mich geirrt haben sollte.

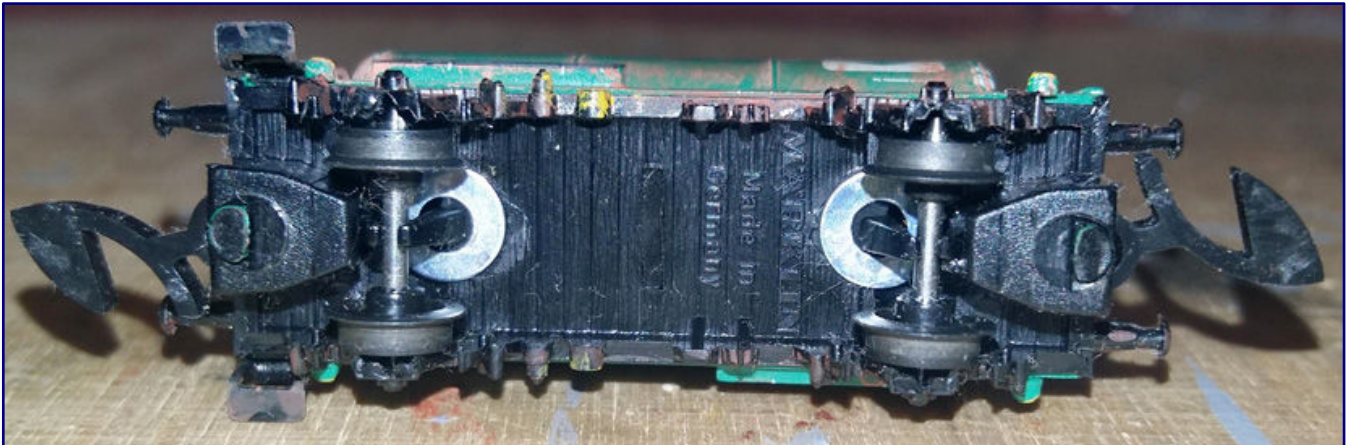


Kleine Maßnahme, große Wirkung: Das Toilettenfenster ist beim linken Wagen weiß hinterlegt worden – und das sogar reversibel für den Fall eines Irrtums.

Dieses Isolierband ist immer noch darauf und bleibt es auch. WC-Fenster sind durch das kleinere Format leicht zu erkennen und befinden sich meist an beiden Wagenenden, aber eben nur auf einer Wagenseite. Sind die Dachlüfter nicht mittig, ist die Seite mit den Dachlüftern übrigens die WC-Seite.

Tipps Nummer 8: Achslast bei Bedarf erhöhen

Wenn wir Güterzüge mit mehr als zehn Wagen fahren, fällt deutlich auf, dass die klassischen 40-mm-Kesselwagen (Artikelnummern 8611, 8612, 8613, 8614 usw.) häufiger entgleisen als die 54-mm-Klassiker (8600, 8606, 8615 usw.).



Unterlegscheiben können unsichtbar, aber umso wirksamer, das Eigengewicht von leichten Güterwagen erhöhen und mehr Fahrstabilität bieten.

Der Grund ist recht einfach festzustellen, denn diese Wagen sind einfach zu leicht ausgefallen. Wir sollten zwar nicht jedes Wort auf die Goldwaage legen, wohl aber jeden Wagen! Der typische „Standardgüterwagen“ wiegt ca. 5,3 g, der kurze Kesselwagen hingegen nur 3,6 g. Beide sind sie zweiachsige Wagen, die Achslast beim leichteren Exemplar ist also auch deutlich kleiner – leider sogar zu klein.

Abhilfe schaffen hier Zusatzgewichte. Perfekt für diese Wagen sind M2-Unterlegscheiben. Dazu entfernen wir zunächst die Achsen, ziehen die Unterlegscheiben über die inneren Achshalter und fixieren die Scheiben dort abschließend mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber (z. B. Bindulin, Pattex oder Uhu).

Mein Erfahrungswert ist, dass Wagen unter 2,3g Gewicht pro Achse nicht zuverlässig fahren. Mit den Unterlegscheiben lässt sich das Gewicht sehr genau justieren, denn je nach Bedarf lassen sich zwei, vier oder auch sechs solcher Scheiben einfach anbringen.

So laufen die kurzen Kesselwagen selbst mit den alten Kunststoffrädern, die einst als „berüchtigt“ galten und wie die alten Kupplungen nur kurze Zeit genutzt wurden, sehr entgleisungssicher.

Das Problem einer zu geringen Achslast haben allerdings auch noch andere Wagen, z. B. die schon erwähnten Staubgutwagen oder auch die vierachsigen Langenschwalbacher Personenwagen. Selbst der Schwerölbahnwagen 80317 ist trotz seines Metallchassis immer noch zu leicht.

Und der alte Langholzwagen 8619 wiegt ebenfalls nur 8,2 g, die konstruktionsbedingt trotz dreiachsiger Drehgestelle aber nur auf vier Achsen verteilt wurden. Die Achslast erweist sich so dennoch als zu gering.

Tipps 9: Seilzughaken gelb hervorheben

Und noch einmal geht es um die klassischen 40-mm-Tankwagen. Gelbe Farbe verleiht den UIC-Seilzughaken die erforderliche Präsenz. UIC-Seilzughaken sind aber auch noch an vielen anderen Wagen-



Bei gelb ausgelegten Seilzughaken wirkt ein einfacher Pinselstrich sprichwörtlich schon Wunder.

typen vorhaben, nur eben nicht in Gelb. Ein kleiner Pinselstrich mit passender Revell-Farbe wirkt hier Wunder.

Tipps 10: Autotransportwagen besser beladen

Der Autotransportwagen DDm 902 (Art.-Nr. 8714) waren ab Werk mit acht „Radiergummis“ beladen, die Autos darstellen sollen. Es passen übrigens sogar 12 auf die beiden Ladeebenen. Das sieht schon mal realistischer aus, aber der Wagen wiegt dann so beladen immerhin 18 g.



Zwei Beispiele für Autotransportwagen DDm, die in Fernzügen mitlaufen können: Bis zu zwölf Fahrzeuge lassen sich auf beiden Etagen dieses doppelstöckigen Waggons verladen.

Bei zugkräftigen Lokomotiven wie der alten Baureihe 216 (8875) ist das mit fünf 120-mm-Popfarbenwagen und zwei vollbeladenen Autotransportern aber immer noch kein Problem. Eine neuere „Lollo“ (8866) oder eine 218 (8880) bleiben mit einem so gewichtigen Zug durchaus in einer Kurve hängen. Von zu bewältigenden Steigungen dürfen wir da nur träumen. Fahrtests sind daher zu empfehlen, um die passende Lok für den zusammengestellten Zug zu ermitteln.

Die Gummi-Modelle bekommen Ähnlichkeit mit Autos, wenn wir ihre Fenster, Stoßstangen, Scheinwerfer und Radkappen farblich hervorheben. Wenn anschließend auch noch die Reifen matt schwarz und die Rückleuchten rot gestaltet werden, sehen sie sehr brauchbar aus – fertig!

Alle Fotos (außer Seite 24 und 27): Kay Anbuhl

Im Artikel erwähnte Anbieter:

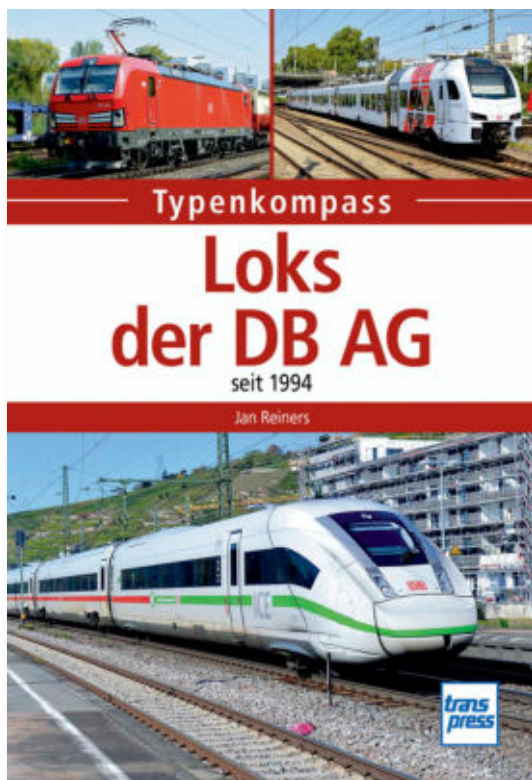
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<http://www.revell.de>
<https://www.system-joerger.de>

Klebstoffanbieter (Sekundenkleber):

<https://www.bindulin.de>
<https://www.pattex.de>
<https://www.uhu.de>

Lok und Triebwagen der DB AG Typenkompass auf neuem Stand

Transpress erweckt gern den Eindruck völlig neuer Bücher, auch wenn es sich tatsächlich um eine Wiederauflage handelt – mal ohne erkennbare Änderungen, mal überarbeitet und erweitert. Letzteres trifft auf den hier zu besprechenden Typenkompass zu, dessen letzte Auflage vor mehr als zehn Jahren erschien. Und in der Zwischenzeit hat sich im Bestand der Deutschen Bahn wieder viel getan.



Jan Reiners
Typenkompass
Loks der DB AG seit 1994

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Taschenbuch (broschiert)
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 100 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71617-9
Titel.-Nr. 71617
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Druckfrisch ist der Typenkompass, den wir heute vorstellen dürfen. Im November 2010, also mehr als zehn Jahre zuvor, haben wir seine Vorgängerauflage an dieser Stelle vorgestellt. Seitdem hat sich viel getan und nicht nur der Einband hat eine neue Gestaltung bekommen.

Weniger glücklich sind wir mit der Tatsache, dass die Neuauflage eines bereits veröffentlichten, aber längst vergriffenen Titels eine völlig neue ISBN zugeteilt bekommt, weil dies eigentlich dem Sinn dieser Katalogisierung widerspricht.

Einem Interessenten erschwert dies den Abgleich, und möglicherweise greift er zu einem vermeintlich neuen Buch, das aber bereits sein Regal schmückt. Das kann in diesem Fall nicht passieren, denn seit Erscheinen der vorherigen Auflage hat sich im DB-Lokbestand wieder einiges getan.

Das betrifft weniger, aber auch, den Bestand an Lokomotiven, vor allem aber denjenigen an Triebwagen, die ebenfalls im Buch behandelt werden. Und so sind wir dankbar für diese überarbeitete und aktualisierte Neuauflage, die wieder einen kompakten und kompetenten Überblick bietet. - nur eben auf dem neuesten Stand.

Doch darauf wollen wir gleich noch mal einen Blick werfen. Vieles, was diesen Titel charakterisiert, trifft auch auf andere Typenkompass-Bände und eben den Vorgänger zu. Wir zitieren uns beinahe selbst, wenn wir den Umfang beschreiben:

Behandelt werden Lokomotiven und Triebwagen, die seit 1994 für die Deutsche Bahn AG im Einsatz waren und sind. Eine Ausnahme bilden angemietete Lokomotiven oder Splittergattungen, die nur kurzzeitig nach Firmenübernahmen im Bestand waren, aber nicht mehr zum Einsatz kamen.

Während alle ICE-Generationen, also auch die seit Erscheinen des letzten Bands hinzugekommenen, elektrische und dieselbetriebene Lokomotiven, übernommene und seit 1994 neu beschaffte Triebwagen, einige Schmalspurlokomotiven sowie die Tunnelrettungszug-Lokomotiven der Baureihe 714 behandelt werden, fehlen Instandhaltungs- und Messfahrzeuge mit der genannten Ausnahme unverändert.

Letzteres ist bemerkenswert, weil das auch 2010 schon so der Fall war. Und damals wie heute gibt der Verlag den Buchinhalt oder -umfang an dieser Stelle leider falsch an. Wir werten das als weiteren Beleg, dass es sich nicht um ein völlig neues Buch, sondern eine neue und überarbeitete Auflage handelt.

Wegen des identischen Seitenumfangs und Neuzugängen bei der DB wie den Pesa-Link-Dieseltriebzügen der Baureihen 631 bis 633, die übrigens mit völlig falschen Baujahren angegeben wurden, oder auch der nun weit verbreitete Siemens-Vectron (Baureihe 193) mussten offenbar auch Fahrzeuge entfallen, die 2010 noch aufgeführt wurden: Gemeint sind die letzten Dampflokomotiven auf Schmalspurbahnen (Baureihe 99), die kurzzeitig noch der DB gehörten.

Die Darstellungsform ist gewohnt: kurze Portraits auf einer, seltener zwei Seiten, mit den wichtigsten Daten und Angaben zur Betriebsgeschichte und dazu eine kleine Tabelle mit den wichtigsten Daten zur Technik. Das Fotomaterial, jeweils ein bis zwei Aufnahmen pro Baureihe, scheint komplett ausgetauscht worden zu sein.

Das haben wir schon beim Durchblättern als sehr erfrischend empfunden. Auch die Reproduktionsqualität der Aufnahmen ist qualitativ nicht zu beanstanden. Was uns gewundert hat, ist die mit 100 um 23 Bilder geringer angegebene Gesamtmenge.

Wir haben nicht nachgezählt, aber ein reduzierter Bildanteil widerspricht zumindest unserem Eindruck. Und der ist es ja, der letzten Endes zählt, wenn ein Kauf erwägt wird. So bietet auch dieser Band keine großen Überraschungen, unliebsame schon gar nicht.

Wenn wir diese Rezension in wenigen Sätzen zusammenfassen wollen, können wir den Verlagstext im betreffenden Abschnitt unverändert übernehmen: In prägnanten Texten und mit zahlreichen Bildern werden die verschiedenen Baureihen (hier) vorgestellt.

In gewohnter Typenkompass-Qualität halten die einzelnen Portraits der Triebfahrzeuge neben technischen Fakten auch Informationen zur jeweiligen Historie und Einsatzgeschichte bereit. Dem ist nichts mehr hinzuzufügen, es trifft alles auf den Punkt.

Angemerkt werden darf allenfalls noch, dass auch dieser Typenkompass zu den günstigsten Büchern der Fachliteratur gehört und einen guten Einstieg für Interessierte bietet. Er schafft einen kurzen, aber guten Überblick und passt auch auf Wanderungen entlang von Bahnstrecken perfekt in jeder Jackentasche.

Verlagsseiten:
<https://www.motorbuch.de>

Winter bei der Bundesbahn Alle reden vom Wetter...

Wer kennt ihn nicht, den wohl berühmtesten Werbespruch der Bundesbahn. Auch heute ist er noch in aller Munde und muss oft dafür herhalten, sich über die moderne Bahn und ihre immer wiederkehrenden Betriebseinstellungen lustig zu machen. Ein Buch versucht, die Zuverlässigkeit und Mühen der früheren DB im Wintereinsatz aufzuarbeiten.



Udo Kandler
Winter bei der Bundesbahn
Alle reden vom Wetter

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2020

Gebundenes Buch
Format 29,5 x 28,0 cm
160 Seiten mit über 240 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8375-2258-7
Preis 39,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wie war sie eigentlich, die Bundesbahn? Das ist sicher eine Frage, die sich immer häufiger stellt, nachdem die Behördenbahn mehr als 25 Jahre Geschichte ist. Die Erinnerungen an

sie schwinden und im Rückblick neigen wir leider dazu, uns nur an positive Dinge zu erinnern.

Eine Besonderheit im Rückblick ist sicher die Winterzeit, die wir rund sechs Wochen vor Erscheinen dieser Ausgabe noch einmal eindrucksvoll zu spüren bekamen. Das macht dieses Buch aus dem Vorjahr nun so aktuell und verleitet auch uns dazu, einen Blick hinein zu werfen. Immer im Gedächtnis bleiben werden vermutlich die Werbesprüche „Wir fahren immer“ und „Alle reden vom Wetter – wir nicht“. Doch stimmt das? Fuhr sie wirklich immer, so wie die damals Verantwortlichen verlautbarten?

Autor Udo Kandler widmet sich im vorliegenden Bildband diesen Fragen und zeigt Motive und Erinnerungen aus vielen Wintern, die aus rund dreißig Jahren Bundesbahnzeit stammen und unterschiedliche nicht sein könnten.

In hervorragender Wiedergabequalität sind darin Räumensätze, Zugfahrten und Kolonnendienste aus normalen Wintern ebenso zu finden wie Bilddokumente aus sogenannten Jahrhundertwintern. Zu solchen Extremwintern gehören die Jahre 1962/63, als der Rhein zeitweise mit bis zu fünf Metern hoch aufgetürmten Eisschollen für Schiffe unpassierbar war – ein bis heute einmalig gebliebenes Ereignis.

Nicht ganz so lange zurück liegt der Winter 1978/79, der auch vielen Menschen in Erinnerung geblieben ist: Eine seltene Wetterlage sorgte im Norden Deutschlands damals für einen rasanten Temperaturabfall, verbunden mit starkem Schneefall, als feuchte Atlantikluft auf polare Kaltluft stieß. Der in Küstennähe und im flachen Hinterland starke Wind sorgte für meterhohe Schneeverwehungen und ließ die Schneeberge vereisen.

Damals ging buchstäblich nichts mehr: Weder für Autos noch Züge gab es noch ein Vorankommen. Viele Menschen saßen in Fahrzeugen fest und drohten zu erfrieren. Katastrophenalarm wurde ausgelöst, die Bundeswehr stellte Soldaten ab, die teilweise mit Panzern zu den Eingeschlossenen vordrangen, um sie

mit Schaufeln auszugraben oder mit Hubschraubern aus der Luft zu versorgen, bis der Landweg wieder teilweise passierbar wurde.

Beide Ereignisse sind, wie viele andere auch, im Buch festgehalten, doch im Gesamtkontext und -umfang bleibt ihnen eher eine Nebenrolle. Bestimmendes Hauptthema dieses Werkes ist der unbändige Willen der Eisenbahner, unter allen Umständen auch im Winter bei Eis und Schnee den Zugbetrieb uneingeschränkt aufrecht zu erhalten.

Dieser letzte Satz enthält einige Superlative und lässt die Bundesbahner rückblickend fast heroisch erscheinen. Da muss eigentlich jeder stutzig werden, doch der Autor tut genau das leider nicht. Er berichtet eifrig und begeistert in Wort und Bild, wie Schneeräumkräfte in Mannschaftsstärke ausrückten und den Bahnbetrieb sicherten.

Einfaches Handwerkzeug wie Besen, Schaufel und Spitzhacke oder handgeführte Schneeräumer belegen die harte, körperliche Arbeit. Schneepflüge an den Elektrokarren der DB oder auch Flammenwerfer zum Enteisen von Weichen erscheinen als erste Zeichen von Modernität. Bis dahin musste jeder helfen, der konnte – bei Büroangestellten meist unter dem Vorbehalt der Freiwilligkeit.

Archaisch muten die Klima-Schneepflüge und Henschel-Dampfschneesleudern heute an, die hier ebenfalls nicht zu kurz kommen dürfen. Da sie nicht nur in der Spur Z schon als Modelle nachgebildet wurden, ergeben sich hier viele Anregungen und Quellen für Modellbahnumsetzungen aller Spurweiten. Wer authentisch bleiben möchte, kommt an diesem Buch also nicht vorbei.

Aber das Buch hat auch einen großen Haken: Der Autor lässt sich dazu hinreißen, die Bundesbahn zu glorifizieren und als besseres Beispiel der Deutschen Bahn AG gegenüberzustellen. Das halten wir für eine zu deutliche Wertung, die aus dem Buch heraus nicht hinreichend belegt werden kann. Warum nicht?

Udo Kandler stützt sich auf die nachhaltig wirksamen Werbekampagnen, die wir eingangs schon mit ihren Leitsprüchen zitiert haben. Für sein Werk zieht er viele Quellen heran, die direkt von der Bundesbahn stammen, darunter vor allem das Presse- und Werbeamt, oder die ihr nahstanden. Das Bildmaterial stützt sich vor allem auf offizielle Aufnahmen der Direktionsfotografen – also durch die Reihe fast nur Eigendarstellungen des Portraitierten.

Objektive Quellen fehlen fast vollständig oder ergänzen und unterstreichen allenfalls die dargestellten Lagen. Und dennoch lässt sich auch dem Buch noch entnehmen, dass die DB zwar stets bemüht war und großen Aufwand trieb, aber keinesfalls immer und auf allen Strecken den Betrieb pünktlich abwickeln oder sogar aufrechterhalten konnte.

Darüber wird selten berichtet und hier ebenso nicht. Hintergrund ist, dass es dazu wenig Material gibt, denn die DB war nicht mal verpflichtet, derart gravierende Betriebsstörungen bekanntzugeben. In den damaligen Zeiten, Jahrzehnte vor dem Internet, erfuhren die Menschen also meist gar nichts von winterlichen Problemen und hielten sie bestenfalls für lokale oder regionale Phänomene.

Nicht zu vergessen bleibt auch, dass die DB einen öffentlichen Auftrag hatte, und zu diesem gehörte auch eine wichtige Transportfunktion im Verteidigungsfall. Flächendeckende oder größere Störungen hatten im Kalten Krieg den Charakter eines militärischen Geheimnisses und wurden nicht in den Medien ausgebreitet.

Das hätte der Autor wissen und berücksichtigen müssen, als er diese Reminiszenz auf die Bundesbahn verfasst hat. So ist es zwar ein tolles, lesenswertes und deshalb auch empfehlenswertes Buch geworden, aber es kann den Charakter einer Folklore in Teilen eben auch nicht abwerfen!

Verlagsseiten:
<https://www.vgbahn.shop>

Im Gespräch bleiben (Teil 1)

JMC Scale Models: Wie alles begann...

João Marrafa de Carvalho tritt unter der Marke JMC Scale Models auf und macht in der Spurweite Z vor allem mit seinen äußerst fein gestalteten Automodellen aus Resin-Guss von sich reden. Längst hat sich der Portugiese in unserer Szene mit seinen tollen Ideen und guten Umsetzungen einen Namen gemacht. Wir haben ihn deshalb zu seinem Werdegang als Modellbauer und Anbieter befragt und lassen ihm heute den Vortritt für unser diesjähriges Jahresschwerpunktthema.

Von João Marrafa de Carvalho. Miniaturmodelle sind meine große Leidenschaft, seit ich mich erinnern kann – einfach alles: Autos, Lastwagen, Busse, Züge, Flugzeuge, Boote, Häuser... Aber die Autos hatten ein großes Gewicht. Klassische Autos, hauptsächlich.

Deshalb blicke ich mal zurück: Als ich vier Jahre alt war, schenkte mir mein Großvater eine Spur-H0-Zugpackung des Orient-Express von Lima. Abgesehen davon, dass sie längst Schäden aufweist, was bei einem kleinen Kind zu erwarten war, habe ich diese Garnitur immer noch!



João Marrafa de Carvalho, der Mann hinter der Marke JMC Scale Models, beim Lackieren seiner Modell aus Resin-Abgüssen. Heute erläutert er unter anderem, wie die Urmodelle für diesen Prozess entstehen.

Ich erinnere mich auch daran, dass mein Vater in dieser Zeit einen Flugzeug-Modellbausatz der C-47 im Maßstab 1:72 zusammensetzte und später einen Airbus A320 von Revell. Der Maßstabsmodellbau ist also seit meinen frühen Jahren für mich immer präsent gewesen.

In der Zeit um 1999 / 2000, im Alter von 12 Jahren, verließ ich die Metallguss-Spielzeugautos von Majorette und Matchbox, um ganz offiziell mein Leben selbst als Maßstabsmodellbauer zu beginnen. Zuerst mit Spur-H0-Eisenbahnen, dann mit Plastikbaukästen.

In dieser Zeit eröffnete mir ein Kollege meines Vaters, ein echter Modellbaubegeisterter und sehr begabter Modellbauer, die erstaunlichen Horizonte dieses wunderbaren Hobbys. Ich habe noch Dutzende von Eisenbahnzeitschriften, Broschüren und technischen Unterlagen, die er mir zusammen mit den von ihm gebauten Modellbausätzen andiente.



Autos spielten in seiner Modellbaukarriere stets eine wichtige Rolle. Das hat sich auch seit seinem Orientieren zur Spurweite Z nicht geändert. Allerdings sind neben nordamerikanischen Klassikern inzwischen auch solche aus Europa getreten, wie hier der erste Frontlenker von MAN, der im Volksmund „Pausbacke“ genannt wurde.

Eines der Dinge, die er mir nahebrachte, war das sogenannte „Scratchbuilding“ (Eigen- oder Umbau eines Modells; nicht zurückgreifen auf vorgefertigte Teile). Ich war völlig begeistert von dieser für mich neuen Art des geschickten Modellbaus und seinen unendlichen Möglichkeiten, Dinge quasi aus dem Nichts zu erschaffen. Seitdem widme ich mich hauptsächlich diesem Bereich.

In den Jahren 2005 / 06 begannen mich einige Freunde zu fragen: „Warum verkaufst du nicht die Stücke, die du machst?“ Ehrlich gesagt, war ich anfangs sehr zurückhaltend damit. In dieser Zeit entdeckte ich auch die Spurweite Z.

Ich begann zu beobachten, wie erstaunliche Dioramen und anderes Zubehör einfach über Internet-Auktionen verkauft wurden. Diese kleinen Werke haben mich wirklich verblüfft und meine Aufmerksamkeit erregt.

Ich begann mich zu fragen: „Warum nicht auch kleine Dioramen im Vintage-Stil bauen?“. Zur gleichen Zeit habe ich dann auch begonnen, eigene Fahrzeuge zu bauen. Ich habe versucht, ebenfalls einige meiner Werke im Maßstab 1:220 auf der Auktionsplattform einzustellen, aber ich war ein bisschen enttäuscht: Meine Dioramen ließen sich nicht so leicht verkaufen.

Manchmal wurden sie verkauft, aber nicht für den Preis, den ich erwartet hatte. Wenn ich mir heute diese kleinen Stücke ansehe, verstehe ich, warum...: Geschicklichkeit erfordert Erfahrung, Geduld und Zeit. Ich begann also, schrittweise meine modellbauerischen Fähigkeiten zu verbessern. Und das tue ich auch heute noch. Ich betrachte mich einfach nicht als Profi-Gestalter. Ich habe noch so viel zu lernen und zu verbessern.

Dann habe ich letztendlich mit den Dioramen aufgehört und mich vollständig den Fahrzeugen gewidmet. Ich hatte zwischenzeitlich einiges vom Herstellen von Resinabgüssen gehört und begann nun, meine ersten Eigenbau-Autos zu gießen.

Ich fand diese Technik einfach großartig. Jetzt konnte ich mehrere Autos aus einem einzigen Urmodell machen. Ich goss Kopien mittels Resin, lackierte und verwitterte sie. Die Fahrzeuge schienen sich ein wenig besser zu verkaufen als zuvor die Dioramen. Mit jedem neuen Auto, das ich machte, versuchte ich daher, meine Technik zu verbessern.



Einer der jüngeren Klassiker, die in Portugal entstanden, ist der deutsche Stadtbus Henschel HS 160. Hier ist das bestens gelungene Modell im typischen Anlageneinsatz am Busbahnhof neben der Gleisanlage zu sehen. Foto: Dirk Rohwerder

2011 erstellte ich schließlich einen Blog, der den von mir hergestellten Stücken in der Spurweite Z gewidmet war. Nach einigen Jahren der Inaktivität, erweckte ich ihn kürzlich wieder zum Leben. 2016 erstellte ich zudem eine Seite auf Facebook, die viel interaktiver und sichtbarer ist als der alte Blog. Dies ist bis heute meine Lieblingsplattform, um die Modelle bekannt zu machen.

Vor ein paar Jahren, während meines Studiums, hatte ich die Möglichkeit, mich intensiver mit CAD-Programmen zu beschäftigen. Im Maschinenbau werden sie, beispielsweise Solidworks und Catia, heute sehr ausgiebig genutzt.

Solidworks ist mein Favorit und eben das Programm, mit dem ich am liebsten modelliere. Ich mag es wirklich, in 3D zu konstruieren. Leider habe ich keinen eigenen 3D-Drucker, daher muss ich 3D-Druckdienstleister nutzen, um die Prototypen / Urmodelle zu drucken. Mit diesen stelle ich dann die Formen her, die für die Harzabgüsse genutzt werden.



Längst entstehen die Konstruktionen am Bildschirm mit Hilfe eines CAD-Programms. Aber es gibt auch Fälle, in denen ergänzend die klassische Handarbeit „aus dem Vollen“ gefragt ist: Beim Kastenwagen Opel Blitz stammt die Front aus einer CAD-Konstruktion, während der hintere Bereich schneller mit klassischen Methoden herzustellen war.

Die Arbeit mit CAD-Programmen gab mir aber auch die Möglichkeit, Modelle viel schneller, perfekter und detaillierter zu gestalten, als es bei der Herstellung in reiner Handarbeit möglich war. Allerdings sind für mich einige Formen bisweilen schwer in 3D zu konstruieren. Und dann mache ich gerne wieder Gebrauch von einigen meiner Scratchbuilding-Fähigkeiten.

Es ist also durchaus üblich, dass beide Techniken beim Bau eines Modells parallel zum Einsatz kommen. Zum Beispiel ließ ich die Frontpartie des Opel-Blitz-Kastenwagens in 3D drucken, während der Rest seiner Karosserie „gekratzt“ wurde.

Eine entscheidende Weichenstellung fehlt nun noch: Seit ich mit dem Modellbau im Maßstab Z beschäftige, lag mein Schwerpunkt meist auf den Klassikern unter den amerikanischen Fahrzeugen. Der Grund dafür ist erstens, dass ich ein großer Liebhaber der großen Oldtimer-Schönheiten bin und zweitens, weil amerikanische Automodelle im Maßstab 1:220 zuvor sehr schwierig zu finden waren.



João Marrafa de Carvalho freut sich, dass seine Modelle heute so gut bei den Zetties ankommen. Das sorgt für ausreichend Motivation, auch noch weitere Klassiker folgen zu lassen. Einige davon könnten hier schon auf dem Werk Tisch liegen.

In letzter Zeit habe ich aber auch begonnen, europäischen Fahrzeugen etwas mehr Aufmerksamkeit zu schenken, nicht nur, weil in der Baugröße Z einige Modelle immer noch fehlen, sondern weil es unendlich viele Fahrzeuge auch aus Europa gibt, die ich sehr liebe und die ich deshalb auch gerne konstruieren möchte.

Lassen wir uns doch gemeinsam schauen, wohin die Reise noch gehen wird. Und bleiben Sie mir und meinen Modellen gewogen!

Alle Fotos (bis auf Seite 38): João Marrafa de Carvalho / JMC Scale Models

Im Artikel genannte Präsentationen / Erreichbarkeiten dieses Herstellers:
<http://jmc-scalemodels.blogspot.com/>
<https://www.facebook.com/pages/category/Games-Toys/JMC-Scale-Models-341193572911400/>

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.

Leserrückmeldung zu unserer Mozart-Messerempfehlung:

Das rote Bastelmesser (gemeint sind die von uns empfohlenen Präzisionsmesser von Mozart; Anm. der Redaktion) liegt wirklich gut in der Hand!

Jan Tappenbeck, per E-Mail

„Messewagen“ 2021 auf dem Weg zu den Händlern:

In der aktuellen Fernverkehrslackierung der Deutschen Bahn AG ist der Einheitspersonenwagen Bi-28 (Art.-Nr. 80131) gehalten, der die Reihe der Spielwarenmesse-Wagen fortsetzt. Mit dem Waggon in weißer Farbe, mit roter Bauchbinde, „Dürr-Keks“ und basaltgrauem Dach erinnert Märklin an das diesjährige Jubiläum „50 Jahre Intercity“.



Auch ohne Spielwarenmesse ließ Märklin sein Händlerpräsen nicht ausfallen und widmet den Waggon (Art.-Nr. 80131) dieses Mal dem Jubiläum „50 Jahre Intercity“.

Das Jubiläum ist auch in Weiß auf das Dach gedruckt. Statt eines Hinweises „Vielen Dank für Ihren Besuch“ ist auf die Verpackung wegen des verschobenen Messetermins nun „Vielen Dank für Ihr Vertrauen“ gedruckt.

Dieses Präsent wird nun nach und nach an die Händler, die aus dem Neuheitenprogramm Märklins bestellen, übergeben, wenn der nächste Vertretertermin ansteht.

Zwei weitere Neuheiten bei JMC Scale Models:

Dieser portugiesische Automodell-Anbieter, den wir in der heutigen Ausgabe auch ausführlich vorgestellt, hatte nach Redaktionsschluss noch zwei weitere Neuheiten angekündigt, die wir an dieser Stelle nachreichen möchten.

Sie passen perfekt in sein bestehendes Produktportfolio, da sie wieder nach deutschem und amerikanischem Vorbild konstruiert worden sind. Die Freunde nordamerikanischer Fahrzeuge freuen sich auf eine Zugmaschine von 1947 („1947 Federal Tandem Axle Truck“).



Mit der dreiachsigen Sattelzugmaschine von 1947 (Bild links) und dem Hanomag A-L 28 mit Kofferaufbau (Bild rechts) sind jüngst bereits wieder zwei weitere Neuheiten angekündigt worden. Fotos: JMC Scale Models

Nach einem hiesigen Vorbild entstand der Hanomag A-L 28 mit Kofferaufbau, ein leichter Lastwagen für 1,5 bis 3 Tonnen Nutzlast. Das Basisfahrzeug Hanomag L 28 war deren erstes, komplett neu entwickeltes Nutzfahrzeug nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit seiner Alligatorhaube nach amerikanischem Vorbild und in die Front integrierten Scheinwerfern wirkte er 1950 sehr modern.

Bis 1960 gebaut, erhielt er ab 1955 vorn statt hinten angeschlagene Türen und in den letzten Produktionsjahren auch eine große Panorama-Windschutzscheibe statt einer zweiteiligen ohne Wölbung.

Die von JMC Scale Models als Vorlage gewählte Allradversion A-L 28 erschien 1958 nach Übernahme von Hanomag durch Rheinstahl. Der technisch eigenständige Ableger wirkte hochbeinig und kompakt, war aber besonders geländegängig.

Konzipiert war er als Funk-, Befehls-, Geräte- und Mannschaftswagen, der oft den Kofferaufbau erhielt, den auch der Kleinserienhersteller nachbildet. In großen Stückzahlen wurde diese Version vor allem von Bundesgrenzschutz, Bereitschaftspolizei und Hilfsdiensten wie dem THW gekauft. Bis vor einigen Jahren standen einige Exemplare noch bei Hilfsorganisationen im Einsatz.

Noch nachzuholende Bebilderung:

In der Februar-Ausgabe hatten wir im Beitrag zu Archistories (Seite 62) erwähnt, ein Foto der ländlichen US-Dorfkirche (Art.-Nr. 403181) nachzureichen, das sich dann leider doch nicht mehr unterbringen ließ. Dieser Ankündigung möchten wir nun noch Taten folgen lassen.



Zur aufwändig umgesetzten, ländlichen Dorfkirche in nordamerikanischer Holzbauweise (Art.-Nr. 403181) hatten wir bislang noch kein Foto zeigen können. Dies holen wir hiermit nun endlich nach. Foto: Archistories

Auch die drei neuen Farbvarianten zur Gebäudereihe ländlicher US-Häuser im Stil der Jahrhundertwende verdienen noch eine bildliche Würdigung (auf Seite 44 oben): olivgrün (404201), rubinrot (405201) und dunkelblau (406201).

Zwei Schrax-Neuheiten verfügbar:

Bei Schrax halten diesen Monat unter anderem Tische Einzug ins Programm. Weil oft die einfachen Dinge den größten Effekt erzeugen, sind die runde und viereckige Ausführung sicher eine gute Idee. 3D-



Die US-Holzhäuser aus der Jahrhundertwende sind noch um Farbvarianten in Olivgrün (404201), Rubinrot (405201) und Dunkelblau (406201) ergänzt worden. Foto: Archistories

gedruckt werden sie als einfarbige Resin-Modelle in verschiedenen Kolorierungen. Regulär wird farblich sortiert geliefert, besondere Wünsche dürfen aber auch aufgegeben werden.

Interessant ist auch eine Lkw-Laderampe für die moderne Güterlogistik. Das farbige Modell wird in einem Stück hergestellt und stellt ein Rolltor mit Gummi-Vorhängen und Reflektoren dar. Es lässt sich einfach an eine Wand kleben. Bezüglich der passenden Montagehöhe richtet sich der Modellbahner an seinen Modellen.

Besonders nützlich ist diese Neuheit, wenn ein modernes Logistikzentrum nachgebildet werden soll, dessen schlichte Funktionsarchitektur oft schmucklos wirkt. Eine solche Halle kann durch mehrere Laderampen erheblich aufgelockert werden.

Zu beziehen sind die Neuheiten unter <http://www.schrax.com>.

Intermodellbau Dortmund verschoben:

Die Westfalahallen Dortmund teilen mit, dass aufgrund der aktuellen Pandemie-Entwicklung und der damit verbundenen, behördlichen Maßnahmen die Intermodellbau 2021 nicht zum gewohnten Termin im April stattfinden kann.

Der Veranstalter sieht sich gezwungen, die Messe in den Herbst zu verschieben und hofft damit auf bis dahin spürbare Impferfolge. So soll eine größere Planungssicherheit geschaffen und vor allem der Gesundheitsschutz für alle Beteiligten gewährleistet werden.

Neuer Termin der weltgrößten Messe für Modellbau und Modellsport ist nun von Mittwoch, 17. bis Samstag, 20. November 2021. Nach unseren derzeitigen Informationen bedeutet das eine zeitliches Überschneiden mit einer Modellbauveranstaltung in Stuttgart.

AZL mit Formneuheiten:

Bei American Z Line erscheint im März die erste Formneuheit dieses Jahres: eindomige Kesselwagen mit 8.000 Gallonen Fassungsvermögen. Die ab 1917 gebauten Vorbilder der General American Tank Car Company wurden für den Transport von flüssigen Massengütern entwickelt und waren nicht isoliert.

Zum Einsatz kamen sie mit einer Palette von Produkten, von Öl bis hin zu Lebensmitteln. Die Modelle besitzen geschwärzte Radsätze, feine, angesetzte Teile und die üblichen AZL-Kupplungen, sind sauber lackiert sowie im Tampondruckverfahren beschriftet. Die Drehgestelle entsprechen der Bettendorf-Bauart.

Die erste Auflage erscheint mit silberfarbenem Kessel und roter Schattenanschrift als Einzelwagen (Art.-Nr. 915000-1) und Zweierpackung (915030-1) für Roma Wine.



Die Kühlwagen R-70-20 erscheinen diesen Monat mit Anschriften für UPFE, also Union Pacific Fruit Express. Die gelben Wagen werden einzeln (914801-1) und in Zweier- (914831-1) und Viererpackungen (904801-1) angeboten. Die farblich dazu bestens passende, diesel-elektrische Lokomotive EMD GP38-2 der UP folgt mit der neuen Betriebsnummer 2002 (62508-8).



Für die Western Pacific werden aktuell zwei Lackierungsvarianten der EMD F7 angeboten. Die silber-orangefarbene Ausführung ist als A- (63008-2) und AB-Einheiten (63008-1) verfügbar, die dunkelgrün-orange Ausführung nur als A-Einheit (63015-1 / -2), dafür aber mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern.

Formneu ist der Kesselwagen von 1917 in Gestaltung für Roma Wine (Art.-Nr. 915000-1; Bild oben). Die silber-orangefarbenen F7 sind in zwei Ausführungen erhältlich, hier als AB-Version (63008-1; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

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

Geschäftsaufgabe in der Krise:

Mittlerweile ist das Rätsel um den Anbieter Modellbaukompass gelöst, das sich in unserer „Messe-Ausgabe“ 2/2021 noch stellte. Heinz Wagner musste als Folge von spürbaren Umsatzrückgängen, die vor allem aus nicht möglichen Messeauftritten und dadurch fehlender Nähe zu seinen beratungsbedürftigen Kunden resultierten, gezwungen, finanziell zuzustecken.

Auch mit Blick auf gesundheitliche Rahmenbedingungen und eine fehlende Öffnungsperspektive hat er sich schließlich schweren Herzens entschlossen, seinen Betrieb zum 31. Dezember 2020 einzustellen. Wir bedauern dies, können es aber auch nachvollziehen.

Für unsere Leser entfällt damit leider eine Einkaufsmöglichkeit für Vallejo-Produkte, Gabbert-Spritzapparate und einige weitere Hilfsmittel und Werkzeuge, die mit einem exklusiven Leserrabatt versehen war.

Feines SMZ-Modell ausgeliefert:

Sondermodelle Z aus Wien hat jüngst den Dieseltriebzug 628/928 502 als Version für den DB-Fernverkehr ausgeliefert. Sein Vorbild verkehrt seit 2015 als „Sylt Shuttle Plus“ zwischen der Insel und dem Festland.

SMZ hat in diesem Modell wieder seine kinematische Kurzkupplung verbaut und ermöglicht damit auf geraden Strecken ein Fahren Gummiwulst an Gummiwulst. In Kurven wird, um diese sauber durchfahren zu können, der Kuppelabstand ausreichend verlängert.



Der Dieseltriebzug Baureihe 628/928 trägt nun auch beim SMZ die Farben des DB-Fernverkehrs und ist damit als „Sylt Shuttle Plus“ unterwegs.

Dieser Dieseltriebzug besitzt in der Premiumausführung zudem auch wieder umfangreiche Digitalfunktionen, die auf einem Beiblatt aufgeführt sind. Verpackt in einer Holzschatulle vermittelt er bereits hier einen sehr hochwertigen Eindruck.

Umzug abgeschlossen:

In der Februar-Ausgabe erwähnten wir eine vorübergehende Schaffenspause bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper. Hintergrund war ein anstehender Umzug, der nun zum 1. März 2021 stattgefunden hat.

Der Ladegutspezialist ist ab sofort unter seiner neuen Adresse erreichbar: Ellerstraße 16, 52078 Aachen. Rufnummer und die Internetseiten mit dem elektronischen Vertrieb (<https://spur-z-ladegut.de/>) bleiben wie gewohnt bestehen.

Weitere Neuheit bei Zmodell:

Zmodell aus der Ukraine hat eine weitere Neuheit vorgestellt, die uns für die letzte Ausgabe noch nicht genannt worden war. Es handelt sich um eine Güterwagenpackung für die schwedische SJ, bestehend aus zwei Wagen der Bauarten Hbbins (Art.-Nr. 92386).



Auf Märklin-Basis hat Zmodell die Schiebewandwagen Hbbins der SJ (Art.-Nr. 92386) als Duo auf die Schienen gestellt. Foto: Zmodell

Die basieren auf den Märklin-Modellen 82384, wurden sorgfältig von Farbe und Bedruckung gereinigt und anschließend neu gestaltet wie auch zugestrichelt. Als Beispiele seien die separat am Rahmen

angesetzten Handräder genannt. Die Beschriftungen wurden mit einem Mimaki-UV-Drucker auf die vorbildgerecht neu lackierten Gehäuse aufgebracht.

Ausgeliefert wird jedes Wagenduo mit verschiedenen Betriebsnummern in einer eigenen Verpackung. Die Modelle sind darin sicher in einem festen Schaumstoffbett (EVA; Ethylen-Vinyl-Acetat) gelagert.

Alle Verlage unter einem Dach:

EM-Chefredakteur Michael Hofbauer, neuer „Head of Content“ und Gesamtleiter des Eisenbahn-/Modelleisenbahn-Programms der VGB, von Geramond und Alba, hat sich in einer Nachricht an Leser und Mitarbeiter der Magazine gewandt und skizziert, was in den letzten Monaten seit der VGB-Übernahme geschehen ist.

So sind zum Jahreswechsel 2020/21 die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller drei Verlage in gemeinschaftliche Büroräume des Verlagshauses in München gezogen. Einige langjährige Mitarbeiter aus dem Umfeld der VGB sind in den Ruhestand gegangen oder haben neue berufliche Herausforderungen angenommen.

Unter dem Dach des Verlagshauses sollen die (verbliebenen) Magazine ihre Selbstständigkeit wahren, aber ihr Profil schärfen, um Themenüberschneidungen zwischen den Publikationen zu vermeiden. Teile des Programms wie die eigene Filmproduktion oder die Magazine „Züge“ und „Eisenbahn-Journal“ wurden eingestellt. Für Zetties interessant sein werden künftig vor allem die Fachzeitschrift „Miba“, aber auch „Eisenbahnmagazin“ und der „Modelleisenbahner“.

Das anspruchsvolle Buchprogramm der VGB soll fortgeführt werden und inhaltlich klar gegen das populärere und auf den klassischen Buchhandel ausgerichtete Geramond-Sortiment abgegrenzt werden. Gestärkt werden sollen zudem die digitalen Kanäle in Form elektronischer Publikationen.

Faller-Nachauflage ausgeliefert:

Bereits über die Fachhändler oder direkt ab Hersteller erhältlich ist die Packung „Passanten“ (Art.-Nr. 158052) von Faller, die wir erst in der letzten Ausgabe angekündigt haben. Die Zusammenstellung enthält sechs Figuren, je drei weiblich und männlich, in sommerlicher Kleidung. Es handelt sich hierbei um eine Wiederauflage der Figurenpackung mit gleicher Artikelnummer aus dem Jahr 2016.



Fallers Passanten (Art.-Nr. 158052) waren bereits 2016 im Programm und stellen eine willkommene Wiederauflage dar.

Eine Menge Märklin-Auslieferungen:

Der März hat viele neue Märklin-Modelle auf den Markt gebracht. Pünktlich mit den wiedereröffneten Läden gibt es also auch Nachschub an Neuheiten. Darunter sind mit den Diesellokomotiven Baureihe

216 in Verkehrsrot von DB Cargo (Art.-Nr. 88791) und der Rh 2016 der ÖBB (88880) auch zwei Lokmodelle auf dem aktuellen technischen Stand.

Beide sind nicht nur sauber lackiert, sondern auch fein bedruckt und machen so einen guten Eindruck. Das gilt auch für die drei mit Kampfpanzern Leopard 1A1 der Bundeswehr beladenen Schwerlastwagen SSy 45 der Deutschen Bundesbahn (82229), die wir in der April-Ausgabe ausführlich besprechen werden.



Unter den von Märklin jüngst ausgelieferten Modellen befinden sich mit den Schwerlastwagen SSy 45 auch Formneuheiten. Auch die von Schuco zugelieferten und recht aufwändig bedruckten Panzermodelle Leopard 1A1 gehören dazu.

Die Freunde der ÖBB erhalten mit der Packung „Reisezugwagen Eurofima 1./2. Kasse“ (87343) drei orangefarben lackierte Wagen auf dem hohen Lackierungs- und Bedruckungsstand, auf den Märklin sich in den letzten Jahren noch steigern konnte.

Auch zwei weitere der angekündigten Intercity-Wagen in Produktfarben sind nun verfügbar. Auch sie weisen viele kleinste und feinste Bedruckungsmerkmale auf, sind auch sauber um die Ecken herum gestaltet und zeigen die einst übliche „Waschkante“ am Dachübergang. Ausgeliefert wurden hier 1.-Klasse-Großraumwagen Apmz 121.1 (87252) und der Speisewagen WRmz 137 (87742). Rechtzeitig vor dem höchsten Christenfest abgeholt werden kann auch der Osterwagen 2021 (80421), nachdem er bei den Händlern nun eingetroffen ist.

Es gibt jetzt einen **Trainini Index 2020**:

Das elektronische Hilfsmittel für die Beitragssuche wurde von vielen Leser in aktualisierter Form lange vermisst. Wenn das Umstellen unserer Internetseiten auf die zeitgemäße Lösung, die aktuell in Entwicklung ist, ansteht, werden wir wahrscheinlich auch eine Indizierfunktion direkt im Seitenangebot bieten können.

Doch bis dahin wird noch etwas Zeit vergehen und deshalb hat unser Leser Wolfgang Papst einen neuen **Trainini Index 2020** erstellt, der alle 16 Jahrgänge und die beiden ersten Ausgaben des laufenden Jahrgangs auswerten kann und nun zum Laden und Speichern (ZIP-Datei) bereitsteht. Er funktioniert in gleicher Weise wie die bisherigen Vorgänger:

Der Inhalt, eine Datei mit dem Namen Trainini.pdx und ein Ordner namens „Trainini“ mit zwei enthaltenen Indexdateien, ist auf einem beliebigen Rechnerlaufwerk abzulegen. Die Monatsausgaben sind dann auf derselben Verzeichnisebene in nach Jahreszahlen getrennten Ordnern abzulegen. Diese tragen als Bezeichnung also beispielsweise „2020“ für den jüngst abgeschlossenen Jahrgang.

Geöffnet wird der **Trainini Index 2020** durch Starten der PDX-Datei, was auch vom Desktop-Bildschirm erfolgen kann, sofern dort eine Verknüpfung abgelegt wird. Im sich öffnenden Eingabefenster wird dann der gewünschte Suchbegriff mit möglichen Zusatzangaben vorgegeben und die Indexsuche per Schaltfläche gestartet.

Als Ergebnis werden alle **Trainini®**-Ausgaben seit August 2005 angezeigt, in denen dieser Begriff gefunden wurde – der individuelle Erfolg hängt also von sinnvoll und präzise gewählten Begriffen und einer korrekten Schreibweise ab.

Sofern die Jahresordner angelegt und mit den Heftdateien befüllt sind, können die gefundenen Artikel seitengenau direkt aus dem Index geöffnet werden. Ist das nicht der Fall, hilft die Trefferliste beim gezielten Laden der Ausgabe(n) von den Seiten unserer lizenzierten Archive.

Neuheiten bei EtchIT-Modellbau:

In der Neuheiten-Aufstellung der Februar-Ausgabe fehlte dieser Anbieter, doch wenig später hat auch EtchIT-Modellbau nachgelegt und neue Modelle (Bausätze) angekündigt. In gewohnter Fertigungsweise und Druckqualität erscheint mit dem Ikarus 66 (Art.-Nr. XD066_Z) ein Bus, auf den Reichsbahn-Freunde nach früherem DDR-Vorbild wohl nicht verzichten können.



Auf den Ikarus 66 (Art.-Nr. XD066_Z) als typischen Bus in der früheren DDR werden viele Modellbahner, die nach ostdeutschen Vorbildern bauen, sicher schon lange gewartet haben. Foto: EtchIT-Modellbau

Bestellt werden kann er ab sofort direkt beim Hersteller unter <http://etchit.de>.

NOHAB-Modelle beim 1zu220-Shop:

Die von FR Freudenreich Feinwerktechnik exklusiv für den 1zu220-Shop aufgelegte NOHAB-Diesellok V 170 in der silberfarbenen-blauen Gestaltung der BOB (Art.-Nr. 49.126.01) ist nun ausgeliefert worden und als Analogversion verfügbar.

Mit dem zusätzlich bestellbaren Artikel 00.125.00 wird das Modell zur Digitallok mit Betriebsgeräuschen und umfangreichen Funktionen. Einen Eindruck, was dieses Modell dann auf Lager hat, erhalten unsere Leser, wenn sie sich das auf unserer Startseite verlinkte Video anschauen: Das dort gezeigte Modell hat denselben Funktionsumfang.



Die farblich ansprechende NOHAB V 170 1151 der BOB (Art.-Nr. 49.126.01) ist eine Sonderauflage von FR Freudenreich Feinwerktechnik für den 1zu220-Shop. Foto: 1zu220-Shop

Die Lok ist eine maßstabsgetreue Nachbildung, die von einem Maxon-RE8-Motor (Glockenankerantrieb) mit Schwungmasse angetrieben wird. Alle sechs Achsen dienen sowohl dem Antrieb als auch der Stromaufnahme.

Das Getriebe wurde so ausgelegt, dass die Höchstgeschwindigkeit der umgerechneten des Vorbilds entspricht. Dank eines gefrästen Messing-Haupttrahmens besitzt die Lok ein hohes Gewicht von 47 Gramm, das ihr eine beeindruckend hohe Zugkraft verleiht. Die im Analogbetrieb fahrtrichtungsabhängige und im Digitalbetrieb schaltbare Beleuchtung erfolgt mit wartungsfreien Leuchtdioden.

Neuheiten auch bei NoBa-Modelle:

Auch NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) hat bereits wieder Neuheiten nachgereicht. Darunter sind komplette Neukonstruktionen wie auch Änderungen bereits bekannter Produkte. Der Straßenverkehr wird künftig bereichert vom Hanomag F 55 mit Bierfässern als Fertigmodell (Art.-Nr. 6233RF), sechs Bierfässer sind aber auch einzeln in unlackierter Form (10260R) zu beziehen.

Als weiteres Ladegut empfehlen sich fünf kleine Kabeltrommeln (10613R), von denen ein Exemplar auch auf einem Kabeltrommelanhänger mit Kabeltrommel (6218R) zu finden ist. Der Actros mit Kehrrmaschine

(6376R / 6376RF) ist wie auch der Transporter T5 mit Pritsche für Handwerker (6203R / 6203RF) sowohl als Bausatz wie auch als Fertigmodell erhältlich.



Zwei der aktuellen Neuheiten besetzen bisherige Sortimentslücken der Spur Z: Die Kehrmaschine (Art.-Nr. 6376F; Bild oben) und die Neunkircher Straßenbahn als Gelenktriebzug (5856; Bild unten). Fotos: NoBa-Modelle



Schon lange war für die Spur Z kein Turmtriebwagen mehr erhältlich. So hat NoBa-Modelle kurzerhand auch den zeitgemäß detaillierten VT 55 (5212RF) ins Sortiment aufgenommen. Foto: NoBa-Modelle

Zur Ausgestaltung von Anlagen hilfreich ist die früher so allgegenwärtige Trafostation (4077R), während die fünf Bahnsteigkanten und zwei Ecken (5502R) weitaus zeitloser beim Aufbau helfen. Ein nettes Kleinod ist die Neunkircher Straßenbahn (5856), die nur eines von drei neuen Schienenmodellen ist.

Zu nennen ist hier nämlich auch noch der Behelfspackwagen MD4ie, der jetzt mit NoBa-Drehgestellen sowohl als Bausatz (5316R) wie auch als Fertigmodell (5316RF) im Angebot zu finden ist. Ganz frisch hinzugekommen ist noch der Turmtriebwagen VT 55, spätere Baureihe 701/702, der

ebenfalls in beiden Ausführungsoptionen (5212R / 5212RF) zur Auswahl steht.



Der bayerische Viehwagen 82005 mit Speichenrädern von ZetNa220 bedient die frühe Epoche I.

bahn (Epoche III), der zu den Austauschbauarten der zwanziger Jahre gehört. Auch er hat zusätzliche Anschriften an den einzelnen Klappen erhalten, die Schiebilder konnten erheblich besser aufgetragen werden als noch bei der Erstauflage. Dieses Modell stellen wir in der April-Ausgabe noch ausführlich vor.

Auslieferungen und Ankündigung bei ZetNa 220:
Der Kleinserienhersteller ZetNa 220 aus Catania in Sizilien (Italien) hat zwei seiner Wagenmodelle wieder auszuliefern begonnen, nachdem Verfeinerungen an den Wagenanschriften erreicht werden konnten.

Für die Epoche I wird ein kurzer Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.) in ungebremster Ausführung angeboten.

Der grün lackierte Viehverschlagwagen trägt die Betriebsnummer 82005, besitzt Speichenräder und gehört in die frühe Epoche I noch vor der Wende zum 20. Jahrhundert.

Ebenfalls wieder verfügbar ist der Kleinviehverschlagwagen V 23 der Bundes-



Ein in Summe stimmiges und ansprechendes Erscheinungsbild bietet der Viehwagen V 23 aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn, den ZetNa 220 ebenfalls als Spur-Z-Modell realisiert hat.

Als nächstes Projekt angekündigt wurde der Viehwagen VImms 63 der DB aus deren Neubauprogramm. Hiervon gibt es auch schon ein erstes Muster zu sehen, das allerdings noch Fehler aufweist, die im

weiteren Projektverlauf bereinigt werden. So hatte das Vorbild ein glattes Dach ohne Sicken, das erste Modell ist zudem etwas zu kurz geraten.

Nur eine Auslieferung bei MTL:

Zur Auslieferung im März steht bei Micro-Trains nur ein einziger Waggon: Der eindomige 39-Fuß-Kesselwagen (Art.-Nr. 530 00 490) mit blaugelber Lackierung gehörte zu einer Serie von acht ähnlich lackierten Exemplaren der St. Lawrence Starch Company aus Ontario (Kanada). Eingesetzt im Transport von Maisirup, waren sie bis in die frühen achtziger Jahre zwischen Port Credit und Süßwaren- sowie Lebensmittel-firmen in Ostkanada im Einsatz.

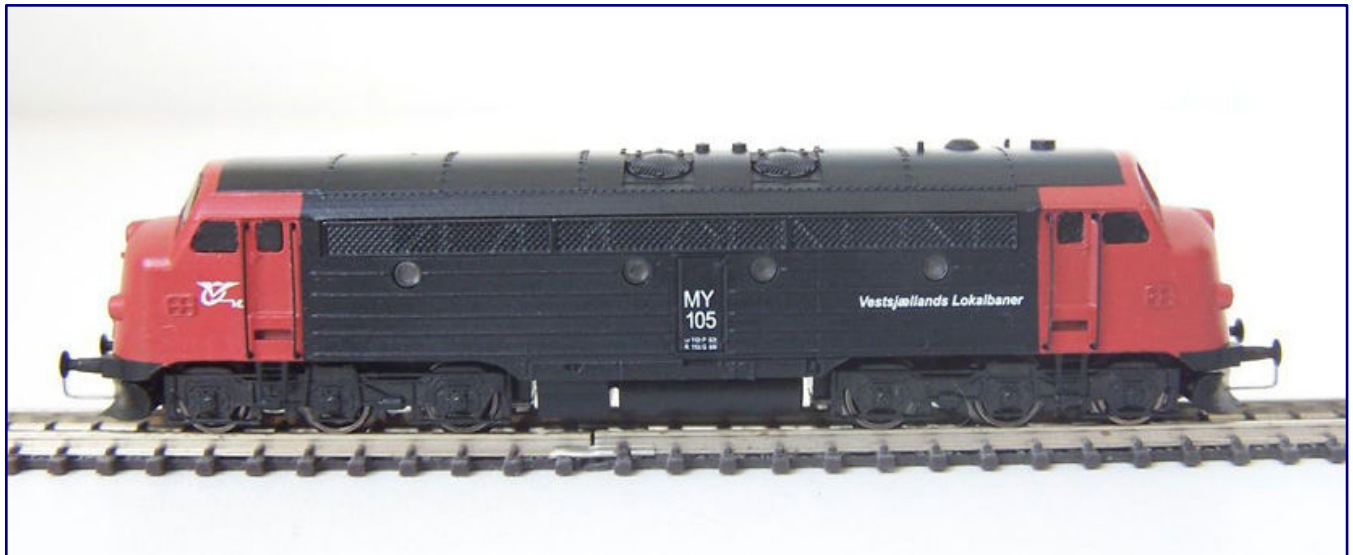


Der Neubauwagen Vlmms 63 der DB existiert zum jetzigen Zeitpunkt als erstes Muster.

Micro-Trains-Produkte werden unter anderen von Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Kleinstauflage bei Freudenreich angekündigt:

Voraussichtlich im August produziert FR Freudenreich Feinwerktechnik eine kleine Auflage von nur acht Exemplaren der NOHAB-Lok MY 105 der Vestsjællands Lokalbaner (Art.-Nr. 45.125.01). Das Vorabmuster ist auf dem Foto bereits zu sehen.



Die NOHAB MY 105 der Vestsjællands Lokalbaner (Art.-Nr. 45.125.01) erscheint nur in einer Kleinstauflage. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Interessenten sollten sich beeilen, eines der letzten vier freien Exemplare zu sichern (Stand zum Redaktionsschluss), das analog oder in DCC-Soundausführung wählbar ist. Die technische Ausstattung entspricht den bisherigen NOHAB-Modellen, einen Testbericht hatten wir in **Trainini®** 5/2019 veröffentlicht.

Zum Vorbild dieser Lok: Als sich die DSB um die Jahrtausendwende von ihren Lokomotiven der Reihe MY trennte, gelangten mehrere Maschinen zu privaten Bahnunternehmen. Die ehemalige MY 1145 fand 2003 bei der Vestsjællands Lokalbaner (VL) eine neue Heimat und bekam dort die Bezeichnung MY 105. Sie behielt aber ihren letzten DSB-Anstrich in Schwarz/Rot, was auch dem Zustand des Modells entspricht.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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.