



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Verschlagwagen V 23 von ZetNa 220

**Märklins neue Schwerlastwagen
Holzkisten für Überseetransporte**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

so richtig breit gemacht hat sich der Frühling bei uns noch nicht. Zwar treiben die ersten Knospen, Blüten und Blättern an Büschen und Bäumen, doch das reicht allemal für etwas Anschauungsunterricht zur Modellbahn.

Kühle Temperaturen laden eher dazu ein, das modellbahnerische Werk im Keller fortzusetzen. Das hält uns zufrieden und nebenbei auch noch gesund. So gern wir auch „Gottes freie Natur“ aufsuchen, bleibt Distanz unverändert das Gebot der Stunde.

Glücklich ist, wer alle die Einschränkungen ausblenden kann und das Positive im Auge behält, das wohl jede Situation mit sich bringen kann. Gewiss hätte ich mir vor einem Jahr nicht mal vorstellen können, wie mein Tagesablauf heute sein würde, aber so sehr fühle ich dabei gar nicht eingengt.

Einige Routinen haben sich drastisch geändert, den Individualsport an der frischen Luft habe ich massiv gesteigert und viele Kontakte, die ich schmerzlich vermisse, pflege ich heute und bis auf Weiteres über den Bildschirm.

Und das kann durchaus angenehm sein und Spaß machen. So haben wir uns erst vor wenigen Tagen zwischen Redaktion, Übersetzern und technischer Seitenbetreuung wieder per Videokonferenz ausgetauscht.

Neben freier Unterhaltung und Zeigen eigener Arbeiten ging es auch um unser laufendes Gemeinschaftswerk für einen zeitgemäßen Internetauftritt: Der technische Rahmen samt Gestaltung steht, viele Inhalte sind befüllt und wir arbeiten am Feinschliff und vielen Übersetzungen. An der einen oder anderen Stelle holen wir Herstellerfreigaben ein, weil wir da auch deren Logo zeigen möchten.

Mitte Mai wollen wir dann veröffentlichen, was wir da auf die Beine gestellt haben – allen voran natürlich Stephan Bauer, der das Verwaltungssystem auch künftig technisch betreuen wird. Dafür möchte ich ihm hier nun auch mal ganz herzlich danken und ich hoffe, dass Sie als Leser da miteinstimmen werden, wenn unsere neuen Seiten das Licht der Welt erblicken.

Freuen sie sich mit uns! Allzu lange warten müssen Sie ja nicht mehr und bis dahin haben Sie nun auch etwas Lesestoff an der Hand: Gleich drei Modell-Neuvorstellungen, darunter gleich zwei Güterwagenbauarten, ein weiteres Herstellerportrait, Buchempfehlungen und natürlich auch jede Menge an Leserbriefen und Meldungen.

Monat für Monat bleibt es anstrengend, ja ein Kraftakt, immer wieder in der Freizeit ein prall gefülltes Magazin zusammenzustellen, zu bauen, zu fotografieren und zu schreiben. Aber es hat auch selten so viel Spaß gemacht!

Wir alle freuen uns, ich mich ganz besonders, wie rege sich Menschen am nun schon weit über 15 Jahre währenden „Projekt“ **Trainini®** beteiligen. Immer größer wurde der Stab an Helfern, aber auch Lesern, Modellbauern, Autoren und Fotografen. Und darauf bin ich stolz: danke!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Denn aller guten Dinge sind drei..... 4
Letzte Fahrt für das liebe Vieh.....16
Rosinenbomber von Herpa.....25

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Eine Reise nach Übersee33

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Historische Informationsquelle38
Flug durchs Turboprop-Zeitalter40

Aktuelles

NoBa-Modelle ohne Grenzen.....42
Zetties und Trainini im Dialog.....50

Impressum62

Wir danken der Eisenbahnstiftung für historische Fotos und Peter Sturm für weitere Bildfreigaben.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. April 2021

Titelbild:

V 36 237 zieht einen Viehzug vom Ladegleis ab. Direkt hinter der Lok hängt ein Verschlagwagen V 23 (ZetNa 220) der Austauschbauart, einer der seltensten der in den Fünfigern aktiven Bauarten. Ihr Ende wird mit dem Um- und Neubauprogramm der DB nahen.

Schwerlastwagen SSy 45 von Märklin Denn aller guten Dinge sind drei

Zwei Umsetzungen der Schwerlastwagen SSy 45 gab es schon. Sie waren aber nur in überschaubaren Stückzahlen erhältlich und konnten auch nicht immer rundum überzeugen. Bei Märklin war diese Bauart längst überfällig. Doch jüngst rollten diese Frühjahrsneuheiten 2020 an und stellen sich heute einem Test durch die Trainini®-Redaktion.

Die Geschichte der Schwerlastwagen SSy 45, ihrer Nachbauten und Nachfolger haben wir bereits in **Trainini®** 12/2017 ausführlich erläutert, als wir Modelle aller drei Rahmenbauformen vorgestellt haben. Märklin zog jüngst mit einer eigenen Entwicklung nach, die die ab 1943 gewählte und endgültige Bauform mit Trapezlängsträger zeigt.



Zwei Panzer des Typs M47 (noch ohne Hoheitszeichen) werden 1957, wahrscheinlich in Niederlahnstein, von 93 754 auf SSy 45 an die Rampe rangiert. Vermutlich handelt es sich um einen Teil der Erstausrüstung der gerade neu aufgestellten Bundeswehr. Foto: BD Mainz, Eisenbahnstiftung

Warum diese Wahl gut war und welche Optionen sie für die Zukunft eröffnet, werden wir im Folgenden noch herausstellen. Zunächst festzuhalten bleibt aber, dass es bereits die dritte Serienumsetzung dieser Vorlage ist.

Dennoch war und ist es eine Lücke im Programm der Spur Z, denn die Vorgängermodelle zeigten entweder eklatante Schwächen oder sind längst nicht mehr erhältlich. So teilen wir die Einschätzung, dass ein solches Modell im Märklin-Programm längst überfällig war und freuen uns, dass Zetties nun nicht mehr neidisch auf die größeren Spuren schauen müssen.

Entwickelt und gebaut wurden die Vorlagen im Zweiten Weltkrieg für den Panzertransport, doch waren die Vierachser nicht für alle eingesetzten Typen gleichermaßen geeignet. Sie konnten Panzer bis zu 46 Tonnen Gewicht befördern, während die schweren Kampfpanzer „Tiger“ und „Panther“ 57 bzw. 70 Tonnen wogen und einen Sechsixer erforderten.

Für diese Wagen wurde die Grundbauform des Längsträgers übernommen bzw. weiterverwendet. Wir kennen auch diese Fahrzeuge als SSys 46 seit rund zwei Jahrzehnten ebenfalls aus dem Märklin-Programm.

Sicher ist es nicht völlig daneben, wenn wir schreiben, dass die SSy 45 ihre Blüte in den Friedenszeiten nach 1945 erlebten. Die Besatzungsarmeen und später auch die Bundeswehr setzten sie und ihre Nachfolger SSys 55 ebenfalls für den Panzertransport ein, denn für die 45 bis 46 Tonnen wiegenden M47 und M48 waren sie völlig ausreichend.

Doch ihr Einsatzzweck war, mit oder ohne die eingesteckten Rungen, noch weitaus größer, und so leisteten sie wertvolle Dienste auch im Wiederaufbau und im Export der Wirtschaftswunderzeit. Schließlich galt es auch, schwere Maschinenbauprodukte zu befördern und sei es nur bis zum Hafenkai zur Ausschiffung nach Übersee.

Damit ist schon klar umrissen, was sich mit den neuen Modellen alles anfangen lässt. Wir beschränken uns deshalb nicht allein auf die Wagenpackung in der ausgelieferten Form, sondern möchten Ihnen auch Anregungen für zivile Zwecke mitgeben. Doch alles schön der Reihe nach, denn erst einmal müssen wir uns ja der Qualität der abgelieferten Modelle zuwenden.

Gleich zwei Formneuheiten

Märklin bietet die Schwerlastwagen aus den Frühjahrsneuheiten 2020 zunächst in einer Dreierpackung (Art.-Nr. 82229) als SSy 45 der Deutschen Bundesbahn für die Epoche III an. Als Ladegut werden drei Modelle des Kampfpanzers Leopard 1A1 mitgeliefert, die ebenfalls formneu sind. Ihre Vorbilder waren ab 1975 bei der Bundeswehr im Einsatz.



Formneu in der Märklin-Güterwagenpackung 82229 sind nicht nur die Schwerlastwagen SSy 45, sondern auch die Modelle des Kampfpanzers Leopard 1A1 der Bundeswehr, exklusiv zugeliefert von Schuco.

Die Panzerminiaturen weichen etwas von der ersten Katalogdarstellung ab und sorgten daher vereinzelt für Irritationen. Betroffen ist in diesem Fall die Kanone, an der jetzt seitlich eine Wärmebildkamera (als Teil der Zieleinrichtungen für den Nachtkampf) zu finden ist, die zum Umfang der Kampfwertsteigerung auf Version 1A1 beim Vorbild gehörte.

Diese Änderung war offenbar noch möglich, weil auch das Ladegut neu zu konstruieren war und von Schuco exklusiv zugeliefert wird. Die Panzer sind aus Kunststoff gefertigt, olivgrün lackiert und besitzen einen drehbaren Turm.

Für den Transport lässt sich die Kanone also korrekt nach hinten drehen (Marschstellung), abgeladen zeigt sie wahlweise nach vorn. Aufwändig erweist sich neben den überzeugenden Gravuren auch die Bedruckung, die lesbare Kennzeichen, unterschiedliche Turmnummern (321 bis 323; siehe auch Foto auf Seite 5) neben dem Hoheitszeichen, Leitkreuz und farblich abgesetzte Rückleuchten umfasst.



Die Panzermodelle wirken insgesamt überzeugend und beeindrucken vor allem mit ihrer umfangreichen Bedruckung, was besonders in der Rückansicht deutlich wird. Einzig der seitliche Kettenschutz scheint vom Vorbild abzuweichen, die diagonalen Abschnitte werden nämlich nur in der Vergrößerung erkennbar. Für Irritationen bei Kunden sorgte der nachträgliche Aufsatz auf dem Kanonenrohr.

Etwas vom Original abzuweichen scheinen die seitlichen Platten am Aufbau, die dem Kettenschutz in dessen oberem Verlauf dienen. Makroansichten offenbaren aber, dass dies eher eine Täuschung ist, die aus der extremen Verkleinerung resultiert (und übrigens auch beim Modell von Z-Panzer so zu finden ist). Vermeiden können hätte das folglich nur eine leichte Überzeichnung dieses Merkmals.

Interessant ist auch, wie sich Märklin das Befestigen der Panzermodelle auf den neuen Transportwagen vorstellt: Sicher, wiederlösbar und möglichst unsichtbar sollte es wohl sein. So ist jeder Packung ein Streifen mit drei olivgrünen Knetknissen beigegeben, die abgezogen und leicht gerollt werden sollen. Anschließend lassen sie sich am Boden des Panzers andrücken und mit ihrer Gegenseite am Wagenboden anhaften.



Zum temporären, aber sicheren Befestigen der Panzermodelle auf den Schwerlastwagen liegen der Packung drei Knetkissen (im Bild vorne) bei. Die olivgrünen Streifen sollen zusammengerollt und an den Unterboden des Ladeguts gedrückt werden. Die beiliegenden Rungen lassen sich beim Verwenden schmalere Ladegüter nutzen, die sich zwischen ihnen platzieren lassen.

Doch wichtiger als die Panzer und ihre temporäre Befestigung sind wohl die Wagen selbst. Auch sie haben wir uns deshalb genau angeschaut, aufwändig vermessen und gegen die Vorbildmaße abgeglichen. Wenn wir sie gleich besprechen, haben wir dazu einige wichtige Informationen mitzugeben.

Rückblick auf die Vorgänger

Bevor wir uns anschauen, wie gut Märklin die Schwerlastwagen SSy 45 tatsächlich umgesetzt hat, sollten wir einen Blick zurück auf die beiden Vorgängermodelle aus dem Kleinserienbereich werfen. Das Erinnern an ihre Schwachpunkte zeigt sicher die wichtigsten Handlungsfelder auf, die für ein gutes Großserienmodell zu beheerzigen waren.

Beginnen wir also mit dem ältesten Modell dieser Bauart, das einst Schmidt aus Hameln angeboten hat. Es nutzte Märklin-Drehgestelle, doch die richtigen oder ausreichend ähnliche waren damals noch nicht im Formenbestand. So griff Schmidt zu den weit verbreiteten Drehgestellen Minden-Dorstfeld, wofür sich das Vorbild mit einem Kunstgriff oder Kompromiss durchaus heranziehen lässt.

Aber auch der aus Messingguss gefertigte Aufbau als Langträgern und Ladefläche war nicht von Fehlern verschont geblieben: Er war zu kurz geraten, was damals kaum jemanden aufgefallen sein wird. Ebenso werden die meisten Besitzer bis heute übersehen haben, dass beide Längsseiten identisch und nicht achsengespiegelt ausgeführt waren.

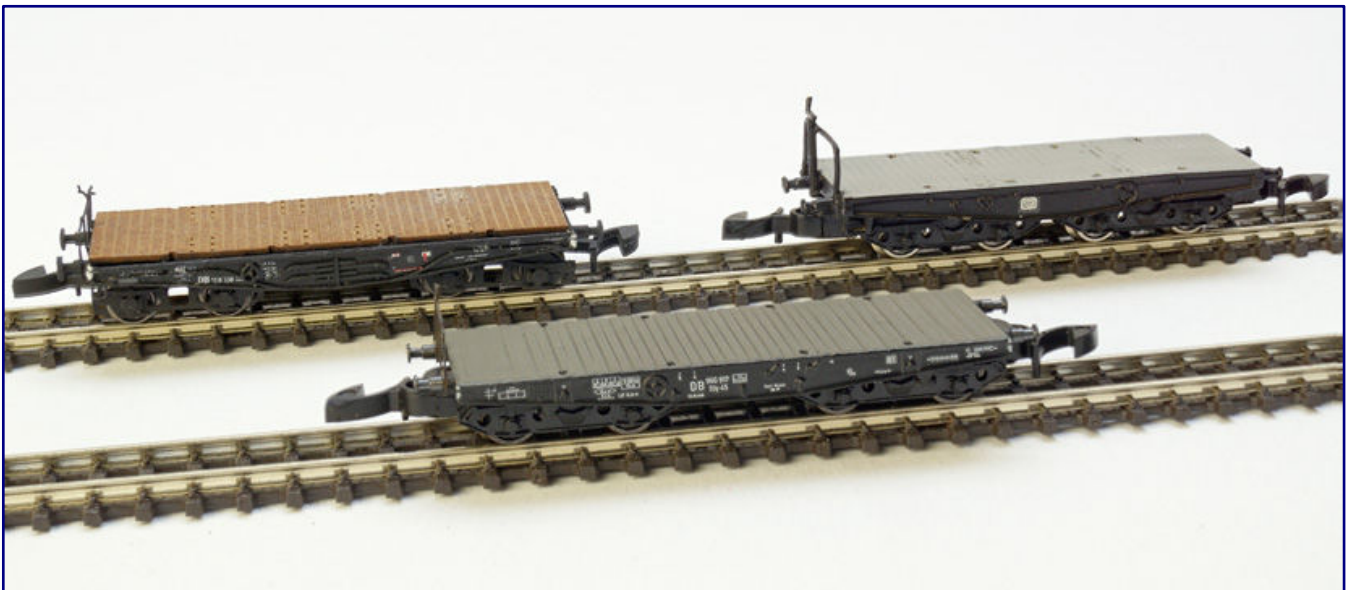
Beim Schmidt-Modell standen sich die bodenbedienbaren Handbremsräder wie auch die Umstellhebel der Bremsanlage daher nicht auf derselben Wagenhälfte gegenüber, sondern befanden sich vorbildwidrig an entgegengesetzten Enden. Die Beschriftungen beschränkten sich auf das per Schiebepild aufgebrachte DB-Logo, allerdings in falscher Negativdarstellung.

Vor vier Jahren wagte sich dann der in Australien ansässige Gerd Kurz unter dem Markennamen „eNKay-Design“ ebenfalls an diese Schwerlastwagen. Sehr positiv hervorzuheben ist, dass er alle drei Trägerbauformen (Fischbauch / Fischbauch verstärkt / Trapezform) berücksichtigt hat. Auch die

Ladefläche wurde mit und ohne Ladeschwellen sowie mit und ohne Einsteckmöglichkeiten für Rungen in allen Spielarten des Vorbilds berücksichtigt.

Trotzdem blieb es ein einmaliger Ausflug in die Welt deutscher Vorbilder. Der Grund dafür lag in gravierenden Qualitätsmängeln, die zu Reklamationen, anhaltenden Unzufriedenheiten und in Folge schnell schwindendem Kaufinteresse beim deutschen Vertriebspartner führten.

Die Schwachpunkte lagen hier im Bereich der aus Ätzblechen, teils in mehreren Lagen, gefertigten Drehgestelle. Um damit einen guten Lauf zu erzielen, bedarf es höchster Genauigkeit sowohl beim Zeichnen als auch beim Zusammenbau. Im Test herausgefallen Achsen legten genau das nicht nahe.



Märklins neues Modell (vorne) in Gesellschaft seiner Vorgänger von Schmidt (hinten rechts) und eNKay-Design (hinten links). Im Artikel besprechen wir deren Licht- und Schattenseiten und schauen, wie sich die Märklin-Miniatur an dieser Stelle schlägt.

Hinzukamen abfallende Teile oder Bleche, Farbabstoßungen oder Abplatzer vor allem im Kantenbereich und schlecht aufliegende Schiebebilder. Sie waren bei fast allen getesteten Exemplaren vom matten Klarlack, der zum Versiegeln eingesetzt wurde, unterwandert und zeigten einen störenden Grauschleier, der sie teilweise unleserlich machte.

Um dieses harte Urteil abzumildern, sei ergänzt, dass der Anbieter von der enormen Nachfrage offenbar überrannt worden war und niemandem absagen wollte. Seine handwerklichen Kapazitäten ließen sich letztendlich aber wohl nicht auf die erforderliche Menge abstimmen.

Das zeigt allerdings auch, wie schmerzlich dieser Wagentyp bis dato bei den Modellbahnern vermisst worden war. Deutlicher kann ein Hinweis aus dem Markt daher wohl nicht ausfallen, dass hier ein Großserienhersteller gefragt ist. Und deshalb wollen wir nun herausarbeiten, was Märklin an Erkenntnissen daraus mitgenommen und umgesetzt hat.

Endlich ein Modell von Märklin

Groß dürfte daher die Freude gewesen sein, als Märklin den SSy 45 in seiner endgültigen Bauform mit Trapezträgern als Frühjahrsneuheit 2020 ankündigte. Bis zur Auslieferung sollte noch ein weiteres Jahr vergehen, doch jetzt stehen sie endlich im Fokus der Kaufinteressenten.



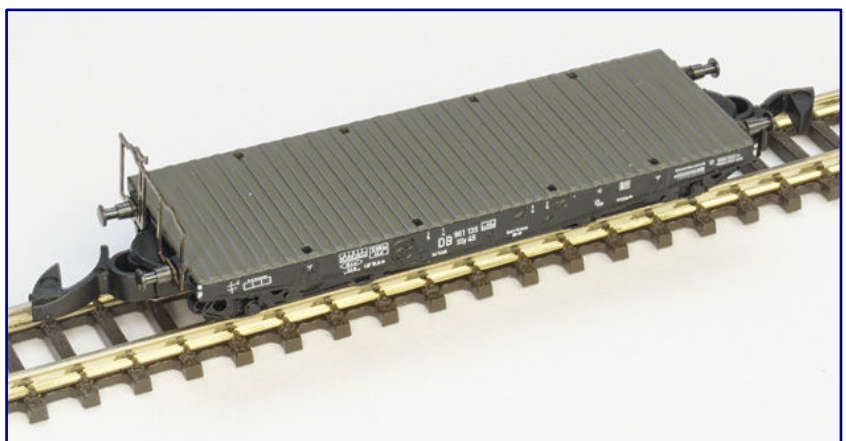
Ausgeliefert werden die Formneuheiten als Güterwagenpackung (Art.-Nr. 82229) mit drei Schwerlastwagen SSy 45 der DB und drei Panzern Leopard 1A1 als Ladegut.

Und gleich als Einstieg können wir festhalten, dass Märklin die Fehler seiner Vorgänger nicht wiederholt hat: Die Vorbildmaße wurden beinahe ausnahmslos perfekt eingehalten, einzig die Pufferteller sind einen knappen halben Millimeter zu gering im Durchmesser, was der Betriebssicherheit geschuldet ist. Zum Drehgestellachsstand und Drehzapfenabstand kommen wir gleich noch separat zu sprechen.

Die Qualität der Umsetzung (Gravuren und Detaillierung) wie auch Fertigung (Zusammenbau, Lackierung und Bedruckung) entspricht höchsten Ansprüchen. So bestärkt, müssen sich die drei Wagen aus der Packung aber auch noch einem Test „auf Herz und Nieren“ unterziehen.

Der gewählte Aufbau des Trägers entspricht der Ursprungsbauart in der endgültigen Gestaltung mit DB-spezifischen Modifikationen wie UIC-Seilhaken und einer Ladebrücke ohne Ladeschwellen.

Am Längsträger sind keine Rungenhalter nachgebildet worden, was späteren Betriebszuständen folgt, aber wie am SSym 46 fallweise auch durch Drucke angedeutet werden kann.



Der Aufbau des SSy 45 entspricht dem typischen Zustand seiner Betriebszeit bei der DB: Ladeschwellen sind hier nicht mehr zu finden, Einsteckmöglichkeiten für die Rungen hingegen schon.

Als Beispiel für gute Gravuren am per Zinkdruckguss umgesetzten Aufbau möchten wir die Zettelhalter nennen, die beide Vorgängermodellen als Details nicht zeigten. Die saubere und vollständige Bedruckung der Modelle (mit unterschiedlichen Betriebsnummern) lässt einzig ein farbliches Absetzen der Handbremsräder und Bremsumstellhebel vermissen.

Daten und Maße zum Schwerlastwagen SSy 45:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	10.800 mm	49,1 mm	49,4 mm
Breite	3.150 mm	14,3 mm	14,4 mm
Höhe über SO*	1.290 mm	5,9 mm	5,7 mm
Länge Aufbau	9.500 mm	43,2 mm	43,2 mm
Ladebreite zw. Rungen	2.735 mm	12,4 mm	11,5 mm
Höhe der Rungen	1.085 mm	4,9 mm	4,9 mm
Drehzapfenabstand**	6.150 mm	28,0 mm	26,4 mm
Drehgestellachsstand**	1.800 mm	8,2 mm	9,2 mm
Achsstand	6.000 mm	27,3 mm	26,8 mm
Raddurchmesser	940 mm	4,3 mm	4,5 mm
Eigengewicht	14,9 – 16,3 t	---	6 g
Baujahre	1941 – 1945 (Nachbauten 1952 – 1955)		
Beschaffte Stückzahl	1.930 (+ 423 Nachbauten)		
Ausmusterung	bis 1991		

* Wagenboden (nicht hochgestelltes Geländer am Ende)

** mit Drehgestellbauart 977 beim Vorbild (Modell: BA 931 Minden-Dorstfeld)

(Minden-Dorstfeld), die in unserer Tabelle eingetragenen Vorbildmaße gehören zu Bauart 977 (Pressblech-Drehgestelle).

Dies verweist auf einen Fehler oder Kompromiss – je nach Betrachtungsweise – an den Modellen. Im Vorbild liefen die SSy 45, später als Rlmpmp 700 bezeichnet, stets mit der BA 977 und dies haben wir für den Vorbildabgleich deshalb auch herangezogen. Der Drehzapfenabstand fällt deshalb rund 1,5 mm zu gering aus, der Achsstand in den Drehgestellen einen ganzen Millimeter zu groß.



Die Geländer zur Handbremsbedienug (im Bild am rechten Ende) wären nicht an jedem der drei Wagen erforderlich und würden dann auch im Modell die Überfahrkeit im Bereich der Pufferbohle unterstreichen. Unpassend zum von den Anschriften angezeigten Betriebszustand sind die verwendeten Drehgestelle der Bauart Minden-Dorstfeld (vgl. Vorbildfoto auf Seite 4).

Doch wie kommt Märklin darauf, „falsche“ Drehgestelle zu verbauen, wenn passende doch längst im Formenbestand vorhanden sind? Den Grund sehen wir in eng verwandten Wagen, die sich mit leichten Kompromissen oder geringen Anpassungen aus dieser Neukonstruktion ableiten lassen: Der vor allem



Für die im Modell verwendeten Drehgestelle, die beim Vorbild nur die Nachfolgebauart des SSy 45 und Modernisierungen ab 1988 herangezogen wurden, stimmen Drehzapfenabstand und Drehgestellachsstand exakt. Allerdings führt dies trotz Kurzkupplung zu einem großen Kuppelabstand, wie aus diesen beiden Ansichten durchaus zu erkennen ist.

für Besatzungstruppen gebaute und aus dem SSy 45 abgeleitete Nachfolger SSys 55 (Rlmmnps 651) war so ausgestattet.

Zu ihm passen dann auch die vom Modell abgenommenen Maße (Vorbild / 1:220 / Modell) für eine Ausstattung mit der Drehgestell-Bauart 931: 5.800 mm / 26,4 mm / 26,4 mm (Drehzapfenabstand) und

2.000 mm / 9,1 mm / 9,2 mm (Drehgestellachsstand). Die Nachbildungen der Drehgestelle haben übrigens Modifikationen erfahren: Statt mittels eines Zapfens eingesteckt werden sie am Wagenboden verschraubt.



Ein Blick auf den Wagenboden offenbart einige nachgebildete Details der Bremsanlage und die in diesem Fall per Verschraubung befestigten Drehgestelle.

Auch die zum Ende der Bundesbahnzeit noch vorhandenen Nachbauten der SSy 45 (Rlmp 700) erhielten im Rahmen einer Modernisierung zwischen 1988 und 1990 teilweise diese Drehgestelle. Die so umgerüsteten und auch in der Bremsausrüstung veränderten Wagen liefen als Rlmp 651, die für eine höhere Geschwindigkeit zugelassen waren. Sie wurden im Rahmen der Arbeiten auch Rotbraun nach RAL 8012 lackiert.

Im Anlageneinsatz

Bevor wir uns Gedanken zum Einsatz auf der Anlage machen, müssen wir uns einer Unstimmigkeit stellen und entscheiden, wie wir mit ihr umgehen wollen: Märklin hat die Wagen als SSy 45 mit sechsstelligen Betriebsnummern beschriftet, wie sie bis 1964 im Einsatz waren (Epoche III).

Die Drehgestelle passen für diese Wagen aber erst ab 1988 (Epoche V) und sorgen auch für einen beinahe schon störend großen Kuppelabstand. Die Panzer wurden ab 1975 (Epoche IV) verwendet, die M47 und M 48 amerikanischen Ursprungs hätten besser gepasst. In Summe ergibt das eine Mischung, deren Sinn sich uns nicht erschließt, obwohl wir hier gelungene Umsetzungen vor uns haben.

Wer darüber hinwegsehen mag, setzt seine Schwerlastwagen so ein, wie Märklin es anbietet und beabsichtigt hat. Ergänzen lassen sie sich dann auch um die älteren SSym 46, die über viele Jahre in unterschiedlichsten Ausführungen angeboten wurden und sicher in ausreichender Anzahl vorhanden sind. Zusätzliche Panzermodelle lassen sich dann bei Z-Panzer erwerben.

So lassen sich auch heute schon problemlos militärische Transporte in ausreichendem Umfang nachbilden. Glücklicherweise zeigen Märklins Neuheiten dank Metallbauweise mit 6 Gramm Eigengewicht bei niedrigem Schwerpunkt einen ruhigen Lauf und fordern auch die ziehende Lokomotive nicht übermäßig.

Ebenso möglich ist natürlich aber auch ein getrennter Einsatz von Waggon und Panzer. Genau dann wird es spannend, denn so können die Wagen problemlos einzeln, zu zweit oder auch zu dritt eingesetzt werden. Neben Motorenhäusen (Modellbahn-Union) oder Transformatoren (Artitec) sind in diesem Fall besonders die ebenso frisch ausgelieferten Holzkisten von Joswood eine gute Alternative.



An einem regenverhangenen Sommertag sind zwei Diesellokomotiven der Baureihe V 100 gut damit beschäftigt, einen schweren Panzertransportzug der Bundeswehr zu befördern.

Den schnellen und leichten Zusammenbau der kleinen Bausätze beschreiben wir in einem separaten Beitrag. Hier soll es nur um den Einsatz des Ladeguts gehen: In der gemäß Wagenanschriften dargestellten Zeit waren Container als Transportschutz noch nicht verbreitet.

Schwere Erzeugnisse des Maschinenbaus bedurften eines Transports auf Schwerlastwagen, wofür sich die Modelle daher sehr empfehlen. Auf ihrem langen Weg zum Hafen und weiter mit dem Schiff waren die Maschinen oder ihre Teile aber vor Witterung und mechanischen Einwirkungen zu schützen.

Dazu nutzten die Versender damals Überseekisten, wie sie Joswood in gleich drei verschiedenen (und für die Spur Z geeigneten) Größen mit unterschiedlichen Anschriften nachgebildet hat. Mit den Ausführungen „O&K“ und „Krupp“ haben wir uns für zwei bestens bekannte Firmen entschieden, die auch ein sehr unterschiedliches Bild bieten: Da sind zum einen drei kleine Kisten einfacher Ausführung und zwei größere mit einem zusätzlichen Rahmen zur Verstärkung.

Das sollte jeden Betrachter schon im Vorbeifahren neugierig machen! Was kann denn da Schweres in ihnen stecken und wohin wird es transportiert. Zweifel an ihrem Zweck lassen sie nämlich nicht: Neben den Firmenlogos tragen sie die damals üblichen Anschriften und Hinweise sowie klare Markierungen, welche Seite oben zu sein hat.

Fassen wir unsere Ergebnisse nun abschließend zusammen. Märklin hat einen großen Wunsch seiner Kunden erfüllt und wir sind gespannt, welche Ausführungen dieses Grundmodells uns in Zukunft noch erwarten werden.

Wir hoffen nur, dass sich die Verantwortlichen dann konsequent für eine Zusammenstellung entscheiden, die auch zeitlich in jeder Hinsicht zusammenpasst. Für die wirklich gut konstruierten und auch technisch überzeugenden Modellen stellt diese fehlende Konsequenz einen Makel dar, der aber nicht zum Abwerten führt.

Im Gegenteil, wir nominieren die Schwerlastwagen SSy 45 für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Wagen. Der Grund ist einfach: Märklin hat besser passende Drehgestelle im Portfolio, die zudem auch ein kürzeres Kuppeln ermöglichen werden.



E 40 210 hat einen langen Güterzug am Haken, dessen Ziel wohl einer der großen Seehäfen sein muss. Auf den vier Schwerlastwagen, die als Wagengruppe direkt hinter ihr hängen, sind Überseekisten bekannter deutscher Maschinenbauunternehmen zu sehen.

Es bedarf also keines Kraftakts, bei einer weiteren Auflage alles richtig zu machen und sich so einem perfekten Modell weiter anzunähern. Wir bleiben daher voll des Lobes und verteilen hier schon Vorschusslorbeeren.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Holzboxen als alternatives Ladegut:

<http://www.joswood-gmbh.de>

<https://laser-cut-shop.de>



Ladegut 64 x 11 mm



Fast 500 lieferbare Spur Z Artikel,
davon über 30 Eigenprodukte



H00037 Trinkhalle



A00007 Werkbank



A00206 - Werkstatt

Verschlagwagen V 23 von ZetNa 220 Letzte Fahrt für das liebe Vieh

Die Rolle des Verschlagwagens V 23 „Altona“ bleibt wegen seiner eher geringen Stückzahl im Bestand der deutschen Staatsbahnen überschaubar. Und dennoch war diese eng mit dem Gr 20 „Kassel“ verwandte Bauart die letzte bedeutende dieser Gattung, die im Maßstab 1:220 noch fehlte. Mit ZetNa 220 hat ein Kleinserienhersteller aus Italien diese Lücke jüngst geschlossen.

Etwa ab 1890 stieg der Bestand an gedeckten – bis 1915 noch als bedeckt bezeichnet – Güterwagen stark an. In Wagen dieser Bauweise wurde auch das lebendige Vieh vom Land in die Schlachthöfe der Städte geschafft.

Wurden große Tiere wie Pferde, Kühe und Ochsen in Wagen der Standardbauarten gefahren, in denen zur Luftzufuhr die Türen aufgeschoben verriegelt und ein Gatter in der Öffnung eingehängt wurde, bedurfte es für kleine und mittlere Tiere eines Spezialwagens.



Wie dieses Foto vom 26. September 1956 zeigt, wurden große Tiere wie Kühe und Ochsen in gedeckten Güterwagen befördert: Hier werden die auf dem Markt in Husum ersteigerten Rinder in die Wagen getrieben. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Dies waren die Kleinviehverschlagwagen mit doppelten Böden, also zwei Ladeetagen, die in Deutschland einst mit dem Hauptgattungsbuchstaben V (Verschlagwagen) eingeordnet wurden. Bestimmt waren sie zum Transport von Kälbern, Schafen, Ziegen, Schweinen und auch Gänsen.

Ab den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts begann ein Prozess, der diese Wagengattung nach und nach entbehrlich machen sollte, obwohl sie noch mit rund einem Dutzend Exemplaren bis 1993 durchhalten konnte: die Entwicklung des Kühlwagens mit starker Isolierung und Eisbeschickung. Sie erlaubten es, das Vieh schon vorher zu schlachten und seine Teile während des Transports frisch zu halten.



Die ab 1913 in einer Gesamtstückzahl von 2.133 Exemplaren gebauten Verschlagwagen der Verbandsbauart A8, bei der DB als Vh 14 bezeichnet, waren der direkte Vorgänger des späteren V 23. Abgelichtet wurde dieses Exemplar im April 1958 im Bahnhof Uchte. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Bis in die zwanziger Jahre hinein schien der Bestand an Wagen der Verbandsbauarten zu genügen, bis die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaften parallel zum Gr Kassel (späterer Gr 20) auch einen neuen Verschlagwagen der Austauschbauart entwickeln ließ.

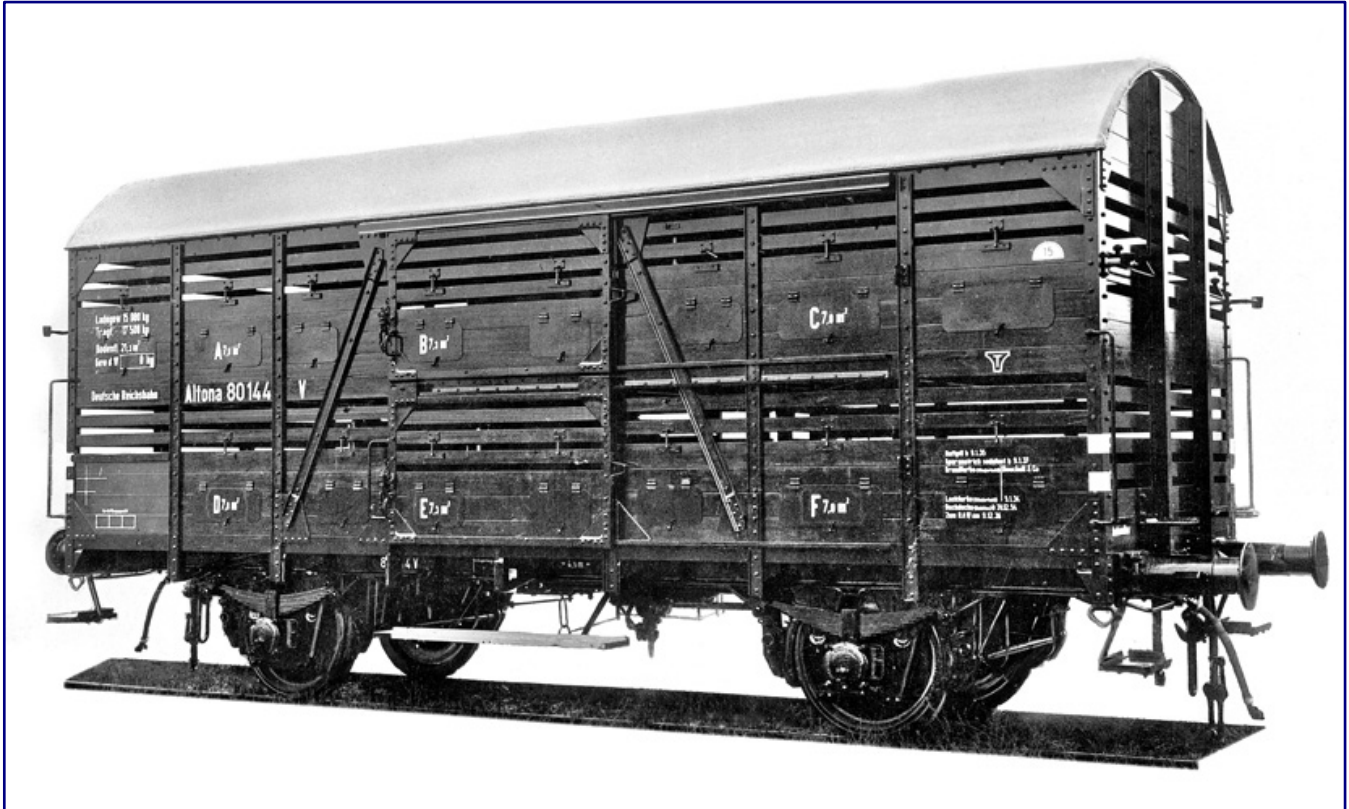
Vorrang vor den Abmessungen der Vorgänger hatte nun also das Verwenden möglichst vieler gleicher Teile. So versuchte die DRG auch bei ihren Wagen Rationalisierungseffekte zu erzielen. Zwei Versuchswagen folgte eine erste Serie von zehn Exemplaren mit hängend gelagerten Türen – übrigens zwei übereinander angeordnete je Wagenseite.

In Summe kam es zwischen 1927 und 1928 aber nur zum Beschaffen von 290 Wagen dieser Bauart. Ein höherer Bedarf trat nicht mehr ein, da die Zahl an Tiertransporten aufgrund von Verboten wegen des Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Europa deutlich zurückging. Sowohl die Einfuhr von Schlachtvieh als auch der Transit waren davon erheblich betroffen. Lediglich 1934/35 kam es noch mal zu einer Nachbeschaffung von 37 weiteren, leicht modifizierten Exemplaren.

Wie die früheren Verbandsbauarten besaßen die als V(r) Altona eingereihten Wagen je Ladeebene drei Abteilungen, die sich durch Trenngatter teilen ließen. Der obere Bereich jeder Etage war durch durchbrochene Lattenwände geprägt, die ein ausreichendes Belüften während der Fahrt sicherstellen sollten. Der jeweils untere Teil war geschlossen und hatte Schaulöcher, die durch klappbare Blechplatten verschlossen wurden.

Bedingt durch die noch überschaubare Stückzahl kamen etwas weniger als 100 Wagen zur Deutschen Bundesbahn. Dort erhielten sie die Bezeichnung V(r) 23 und Betriebsnummern ab 330 000, die sie sich mit den Verschlagwagen älterer Bauarten teilten.

Bestandsübersichten von 1953 weisen noch 88 Exemplare aus, was bis 1960 als stabil gelten darf. Ab dann wurden die V 23 und auch die älteren Vh 04 und V 14 verstärkt für das Neu- und Umbauprogramm der DB herangezogen. Profile und andere brauchbare Teile wurden für den Neubau der Vlmms 63 genutzt.



Dieses Foto zeigt den Verschlagwagen Altona 80144 der Austauschbauart, einen Waggon der später bei der DB als V 23 bezeichneten Wagengattung. Aufgenommen wurde er wohl unmittelbar nach seiner Ablieferung im Jahr 1928, denn er ist noch nicht verwogen worden, wie das im Raster nicht eingetragene Eigengewicht verrät. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung

Als deren Umbauprogramm 1962 auslief, waren nur noch vier Exemplare übrig, die zwei Jahre später den Weg alten Eisens gingen. Zeitgleich mit ihnen (Vh 04) oder sehr zeitnah (V 14) kam auch das Ende für die Verbandsbauarten.

Zuvor hatten einige Wagen ab Beginn der Fünfziger allerdings noch Modernisierungen erfahren: Blechdächer ersetzen dann die alten, belegten Holzdächer und Endfeldverstärkungen wurden vereinzelt eingebaut. Bei den meisten Wagen verschwanden wenig später die Schaulöcher und Blechklappen an den Türen, oft auch jene an den Seitenwänden.

Der schlagartig gesunkene und dann weiter zurückgehende Bedarf an Kleinviehverschlagwagen soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Befördern von Vieh auch für die Bundesbahn lange Zeit noch eine feste Größe und Einnahmequelle war.

So wurden beispielsweise 1953 noch 780.000 Rinder und 110.000 Pferde transportiert, für die ein gedeckter Güterwagen erforderlich war. Auf die hier betrachtete Wagengattung entfielen mit 2,3 Millionen Schweinen, 670.000 Schafen und Ziegen, 500.000 Kälbern, 275.000 Ferkeln und 85.000 Stück Geflügel sogar noch weitaus mehr Tiere.

Eine gute Entscheidung

Auch wenn die dem V 23 vorausgegangenen Verschlagwagen in Stückzahlen weit jenseits der 1.000 Exemplare gebaut worden waren und ihn beinahe wie eine Splittergattung aussehen lassen, ist er aus unserer Sicht auf der Modellbahn unverzichtbar.

Sein Erscheinungsbild hebt ihn wegen der Dachform von allen Vorgängern und in der Gesamtlänge ebenso deutlich vom Neubau der DB ab. Das verschafft ihm einen hohen Wiedererkennungswert und sorgt für Abwechslung in Viehzügen, die nur eine kurze Länge erfordern und deshalb besonders „anlagenfreundlich“ sind.



Gut geschützt durch eine Metalldose mit Schaumstoffeinsatz reist der Verschlagwagen V 23 (Art.-Nr. B001) von ZetNa 220 aus Italien zu seinen Käufern.

Die Entscheidung von ZetNa 220 ist vor diesem Hintergrund zu begrüßen und wir waren gespannt, wie ihn die kleine Gruppe aus Sizilien umsetzen würde. Nach längerer Wartezeit konnten wir das Modell (Art.-Nr. B001) kurz nach Jahreswechsel dann persönlich in Händen halten.

Zuvor gab es noch einige Arbeiten im Hintergrund, die für ein bestmögliches Ergebnis sorgen sollten. So stellen besonders die Beschriftungen an Viehwagen mit durchbrochenen Lattenrosten hohe Anforderungen an seine Erbauer.

Ein Tampondruck rechnet sich nicht für Kleinstserien, zumal dafür auch eigene Werkzeuge beschafft werden müssen. Und das punktgenaue Platzieren der Aufdrucke auf einem Modell ist ebenso wenig eine Selbstverständlichkeit.

Anreibeschriften nutzen Wärme, um den Übertrag von der Trägerfolie auf die Zielfläche zu gewährleisten. Und diese wird durch Reibung erzeugt, was bei diesen winzigen Flächen ein weiteres Problem schafft.

Übrig bleiben nun Nassschieber, die eine Trägerfolie besitzen, die mit auf das Modell aufgebracht wird und durch Klarlackversiegeln weitgehend unsichtbar gemacht wird.

Für diese Lösung hat sich auch die Projektgruppe von ZetNa 220 entschieden. Gefunden werden muss dann ein Optimum aus möglichst dünner Folie (für weitgehend unsichtbare Ränder) und ausreichender Dicke, damit sie nicht beim Verschieben an den vielen Kanten reißt.



Als eine große Herausforderung erwiesen sich die Anschriften des Modells. Die endgültige Lösung kann zwar hinsichtlich der Druckschärfe nicht mit allen anderen Kleinserienherstellern mithalten, hinterlässt aber – vor allem auch mit Blick auf einen sehr moderaten Preis – insgesamt nun einen guten Eindruck.

Die Mühen, die hier über viele Monate getrieben wurden, haben sich auf jeden Fall gelohnt. Sicher konnte nicht alles perfekt werden, denn einige Ränder blieben unverändert zu sehen. Dies ist aber in erster Linie der Tatsache geschuldet, dass ein Schiebebild nicht auf den Zehntelmillimeter genau auf die Breite einer Latte zugeschnitten werden kann. Hinsichtlich Druckschärfe, Vollständigkeit, Schriftart und Platzierung gibt es nichts zu kritisieren.

Auch die Lackierung folgt vom Dach bis zum Fahrwerk der Vorlage aus dem Bundesbahnbestand. Die gegenüber RAL 8012 Braunrot auf der Farbkarte etwas heller wirkende Kastenfarbe liegt im zu erwartenden Rahmen, der sich aus der Definitionsweise von RAL-Farben ergibt.

Diese wirklich geringfügige Abweichung kann übrigens auch einen anderen Hintergrund haben: Der Farbton, den die FS seit Jahrzehnten verwendet haben, weicht nämlich ebenso leicht vom zeitgleich in Deutschland verwendeten ab. Auf der RAL-Karte entspricht er RAL 3009 Oxidrot, ist formal also als Rotton eingereiht.

Für das Modell ist dies nicht störend, sondern eher noch willkommen: Auch beim Vorbild wirken längst nicht alle Güterwagen völlig gleich! Ultraviolette Strahlen, Verunreinigungen und Witterungseinflüsse sorgen für durchaus wahrnehmbare Unterschiede, die auch im Kleinen nicht ignoriert werden sollten, wenn Szenen realistisch und nicht „wie geleckt“ wirken sollen.

Wenden wir uns mit diesen Erkenntnissen nun der formtechnischen Umsetzung zu. Gefertigt ist das Modell vollständig aus Metall (Messing). Aufbau und Fahrwerksteile sind geätzt, gefaltet und verlötet worden. Auch hier finden wir also kleinserientypische Techniken, die Modellbahnern bestens vertraut sein sollten.



Sehr interessant finden wir den Ansatz, einige Schaulöcher in aufgeklapptem Zustand wiederzugeben. Gut zu sehen ist das hier im unteren Abteil auf der Wagenhälfte rechts neben der Schiebetür. Wer Vorbildaufnahmen aufmerksam betrachtet, wird das auch dort häufig so wiederfinden.

Für diese Umsetzung gewählt wurde ein Wagen aus dem größeren Baulos von 1927/28, das keine äußeren Veränderungen durch die Bundesbahn erfahren hat: Schaulöcher und Klappen sind an Aufbau und Türen also in voller Anzahl unverändert zu finden. Auch ein Blechdach wurde auf dieses Exemplar nicht aufgesetzt.

Eigentlich überflüssig sollte der Hinweis sein, dass ein solches Modell vorsichtig angefasst werden möchte. Immerhin ist Messing ein eher weiches und gut biegbares Metall. Was beim Zusammenbau höchst willkommen ist, stellt an den Besitzer des fertigen Modells dann Ansprüche an die sorgfältige Handhabe.

Die sollte ihm jedoch allein deshalb schon widerfahren, weil ein Kleinserienmodell preislich natürlich oberhalb eines Großserienmodells angesiedelt ist – hier allerdings in einem durchaus sehr moderaten Rahmen. In seiner gepolsterten Metalldose ist der kleine Waggon zudem eh bestens geschützt, was er bei seiner langen Reise zu Kunden in Deutschland sicher dankt.

Sehr beeindruckt hat uns übrigens das geradezu perfekte Einhalten der Vorbildmaße. Alle Abweichungen, auch die sonst häufig kritische Breite, liegen durchweg im Bereich von wenigen Zehntelmillimetern und bleiben damit im Fehlerbereich solcher Messungen.

Die einzige Abweichung, die festzuhalten bleibt, sind 3 mm fehlende Länge über Puffer. Als Verursacher lassen sich hier die Puffer ausmachen. Sie wirken schon beim ersten Anblick recht klein, was für den Puffertellerdurchmesser wie auch den Schaft gilt, dem offenbar je 1,5 mm fehlen.

Sollte das jemanden ernsthaft stören, wäre Abhilfe leicht möglich: Puffer abnehmen und gegen Kleinserienteile, z. B. von FR Freudenreich Feinwerktechnik, tauschen. Für das Fahren im Zugverband wäre es vermutlich aber wohl übertrieben.

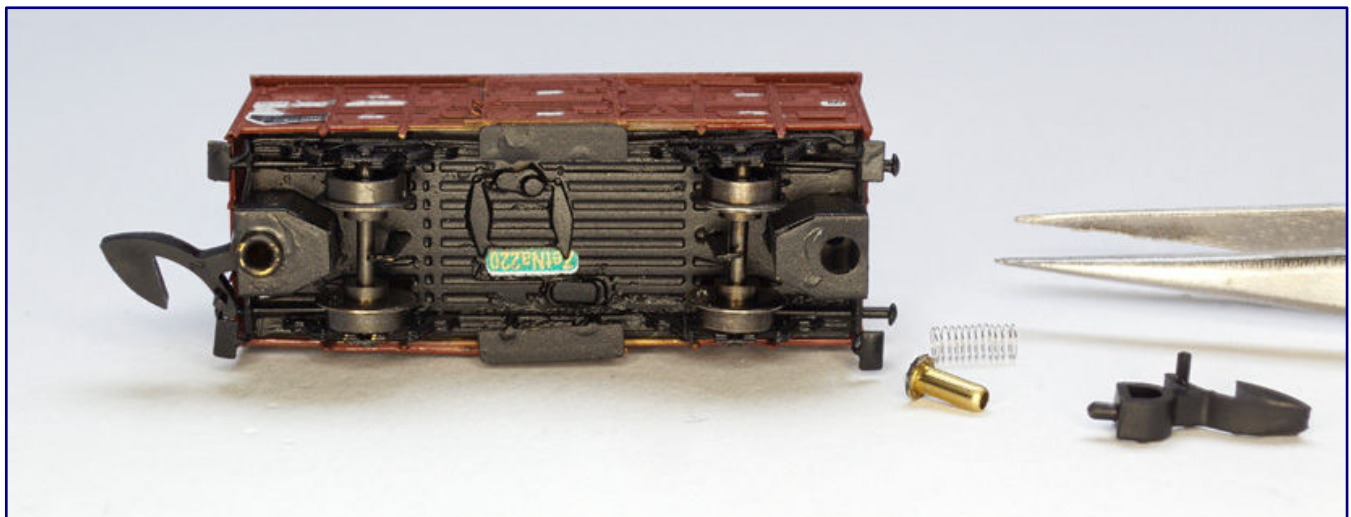
Daten und Maße zum Verschlagwagen V 23:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
· Länge über Puffer	9.100 mm	41,4 mm	38,4 mm
· Größte Breite	3.050 mm	13,9 mm	13,7 mm
· Höhe über SO	4.100 mm	18,6 mm	18,7 mm
· Länge Wagenkasten	7.800 mm	20,5 mm	20,3 mm
· Achsstand	4.500 mm	27,3 mm	26,8 mm
· Eigengewicht	12.500 kg	---	7 g
· Baujahre	1927/28 & 1935		
· Beschaffte Stückzahl	290 + 37		
· Ausmusterung	bis 1964		

Die Achshalter sind aus mehreren Schichten Messing aufgebaut und führen spitzgelagerte Märklin-Radsätze. Wegen nur einseitiger Isolierung ist der Waggon(aufbau) folglich nicht potenzialfrei. Ein jeweils mittig angelöteter Fangbügel verhindert einen Radsatzverlust beim Aufgleisen oder Abheben zusätzlich.

Interessant ist auch die Kupplungsführung an diesem Modell, wie auch weiteren desselben Herstellers: Verwendet werden auch hier mit Systemkupplungen und Druckfedern Teile von Märklin, aber der Kupplungsschacht ist eine komplette Eigenkonstruktion.

Die Führung der Kupplung im Schacht übernimmt hier eine eingesetzte Niete – eine uns bislang in dieser Form unbekannt, aber durchaus interessante Lösung. Sie bietet einen Ansatzpunkt für eigene Modifikationswünsche, denn sie lässt sich auch ziehen.



Zu Demonstrationszwecken haben wir eine der Führungsnieten gezogen, um den einfachen Kupplungswechsel veranschaulichen zu können. Zu erkennen sind auch die beiden Fangbügel unter den Achsen.

Wer auf ein anderes Kupplungssystem wechseln möchte oder dieses Modell als Adapterwagen nutzen möchte, bekommt leichten Zugriff auf dieses wichtige Element. Ebenso lässt sich die gelieferte Kupplung natürlich auch gegen eine Märklin-Kurzkupplung oder Teile von FR Freudenreich Feinwerktechnik tauschen.

Letzteres kann Sinn machen, wenn Jörger-Entkupppler auf der Anlage eingesetzt werden und ein magnetisierbarer Metallstreifen unter die Schere geklebt werden muss. Bestehen Märklins Kupplungen aus schlecht klebbarem POM, kommt bei FR Polystyrol zum Einsatz, was dem Nutzer hier entgegenkommt.

Formen und Gravuren verdienen nun noch eine detaillierte Betrachtung. Trittbretter und Rangierertritte sind vorhanden, das typische Erscheinungsbild dieser Wagenbauart ist auch in der Gesamtheit gut getroffen. Das gilt besonders für die durchbrochenen Lattenwände, die nur an den Stirnwänden teilweise (in der Dachwölbung) noch geringfügig hätte verringert werden können.



Zu einem überzeugenden Verschlagwagen gehören natürlich vor allem die Merkmale, die dieser Bauart einst ihren Namen gaben: die Verbretterung mit ausreichend breiten Schlitzern für einen guten Luftdurchsatz.

Eine gute Idee war es, das Bild der Seitenansicht durch einen kleinen Kniff aufzulockern. Dort sind die Schauklappen zwar überwiegend geschlossen nachgebildet worden, einige aber eben auch geöffnet dargestellt (siehe Foto auf Seite 21). Aus etwas Entfernung fällt das gar nicht auf, etwa im Vorbeifahren.

Wer seinen Waggon aber an der Ladestraße abstellt und dort eine belebte Figurenszene arrangiert, bekommt hier eine Besonderheit an die Hand. Die freigegebenen Schaulöcher lassen sich in diesem Fall für begutachtende Blicke gezielt nutzen. Gemeint ist hier durchaus der Betrachter, dessen Blick nun mehr Zeit zum Verweilen am Modell hat.

Einsatz des V 23 auf der Anlage

Wir erinnern uns, dass die Dampflokomotive Baureihe 41 einst den Spitznamen „Ochsenlok“ trug. Diesen hatte sie noch aus der Reichsbahnzeit, als die schnelle Mehrzwecklok gern vor längeren Viehzügen in die Städte eingesetzt wurde.

Zur Zeit der Bundesbahn war das schon selten, denn die Zahl an Viehtransporten hatte längst deutlich abgenommen. So dürfen diese Züge schon deutlich kürzer ausfallen und lassen sich gut auflockern: Wagengruppen aus gedeckten Wagen der Regelbauart und solcher der Hauptgattung V lassen auf Tiertransporte unterschiedlicher Arten schließen. Hier können vor allem Märklin-Wagen mit beweglichen Schiebetüren eingereiht werden.

Abwechslung auf die Anlage bringen aber sicher vor allem kurze Züge. Ein einzelner V 23 fällt dann besonders zwischen den V 14 von Märklin auf, die es bereits mit unterschiedlichen Betriebsnummern, aber durchweg nur mit Bremserhaus, gab. Eine weitere Ausnahmeerscheinung in einem solchen Zug könnte der Vh 04 von Heckl Kleinserien sein, sofern den jemand ergattern konnte.



Besonders reizvoll auf den Betrachter wirkt sicher ein kurzer Viehzug. Zwischen den Wagen von Märklin und Heckl Kleinserien fällt der neue V 23 mit seinem Tonnendach gleich auf. Die V 36 rangiert nun noch einen Güterzugbegleitwagen an den Zug und dann wird die Wagengruppe von der Ladestraße abgezogen.

Wer keinen der beiden Mitläufer sein Eigen nennt, braucht aber auch nicht zu verzagen: Verschlagwagen waren auf Nebenbahnen durchaus auch als Einzelwagen in einem Personenzug zu finden und besaßen deshalb häufig eine Dampfheizleitung. Erreichten sie den nächsten Verschiebebahnhof, wurden sie in einen Durchgangsgüterzug zum Zielort miteingereiht; so laufen sie dann auch neben beliebigen anderen Wagentypen.

Auch im Modell spricht nichts dagegen. Mit 7 Gramm Gewicht fällt der V 23 nicht aus der Reihe. Er ist schwer genug, um entgleisungssicher zu verkehren, aber auch ausreichend leicht, um nicht als störender Ballst für die Zuglok auffällig zu werden.

So fällt auch unser Gesamtfazit zufriedenstellend aus: Kleinere Punkte für Verbesserungen lassen sich zwangsläufig immer finden. Gleichwohl hat ZetNa 220 auch eine anspruchsvolle Vorlage gewählt und hier eine Hürde erfolgreich genommen.

Und da die gewählte Bauart sich gut von anderen abhebt und zudem aktuell kaum Alternativen angeboten werden, ist auch an dieser Stelle in glückliches Händchen zu attestieren. ZetNa 220 hat es sich deshalb wirklich verdient, mit diesem Modell für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Wagen nominiert zu werden.

• Anbieter des Modells:
• <https://sites.google.com/view/zetna220/home>

Douglas DC-3 in Pan-Am-Farben Rosinenbomber von Herpa

Heute stellen wir ein ganz besonderes Flugzeug vor: Wir schreiben nämlich über das größte Erfolgsmodell aller Zeiten und gleichzeitig auch ein Fluggerät, dem besonders Deutsche viel zu verdanken hatten. Herpa hat ihm ein kleines Denkmal gesetzt, das Menschen dies- und jenseits des „großen Teichs“ gleichermaßen ansprechen kann.

Die zweimotorige Douglas DC-3 war ein klassisches Kolbenmotor-Flugzeug, das in militärischer Version auch als Douglas C-47 (USA) und Douglas Dakota (Großbritannien) bekannt wurde. Entwickelt von der Douglas Aircraft Company, hatte es seinen Erstflug am 17. Dezember 1935, um kurz danach in Serie zu gehen.

Die ersten Exemplare in Europa kamen ab 1936 bei der KLM und ein Jahr später bei der Swissair zum Einsatz. 1938 flogen bereits 30 Gesellschaften dieses Muster. Kurz vor Kriegsbeginn 1939 wurden 90 Prozent des weltweiten Luftverkehrs mit der DC-3 ausgeführt!



Die meisten Douglas DC-3 begannen ihren Dienst als Militärflugzeuge C-47 und gelangten erst nach dem Krieg in zivile Einsätze. Diese von Flygende Veteraner betriebene SAS-Maschine hält die Erinnerung an den erfolgreichsten Flugzeugtyp aller Zeiten wach, hier im Oktober 1989 über Stockholm im Bild festgehalten. Foto: Towpilot (CC-BY-SA-3.0-migrated)

Das sind schon beeindruckende Zahlen, doch seine größte Blüte erlebte das Flugzeug vorläufig in militärischen Diensten. Dort wurde es als Transporter, Schlepp-, Sanitäts- und Passagierflugzeug genutzt und erlebte wegen der vielfältigen Möglichkeiten einen Bau in enormen Stückzahlen.

16.079 Exemplare sind es bis 1945 geworden, davon 10.655 Originale und 5.424 Lizenzmuster. Nur 607 Maschinen waren Zivilmuster, 15.472 lassen sich der militärischen Ausführung C-47 zurechnen. Bis heute hat kein Passagier- oder Transportflugzeug diese Stückzahl übertreffen können. Aus diesem Zusammenhang wird auch seine Bedeutung für den Wiederaufbau des Luftverkehrs nach 1945 deutlich.

Der große Teil mit Kriegsende arbeitsloser Maschinen wurde vom amerikanischen Militär an Fluggesellschaften verkauft, die sie in zivile Muster umrüsten ließen und auf den verschiedensten Linien einsetzten. Auch in Deutschland kamen ab Oktober 1955 im innerdeutschen Zubringerverkehr drei Exemplare bei der Lufthansa zum Einsatz, die später in den Frachtdienst wechselten.

Einige Exemplare stehen noch heute im Einsatz und so gibt es auch flugfähige Museumsexemplare. In diese Kategorie ist auch die Vorlage von Herpa einzuordnen. Sie folgt der historischen Bemalung der Pan Am, einer der wohl traditionsreichsten und einst renommiertesten Fluggesellschaften aus den Vereinigten Staaten.



Einen Namen machten sich unter anderem die Douglas DC-3 und C-47 als „Rosinenbomber“ während der Berlin-Blockade. Sinnbildlich dafür steht diese Fotografie von Henry Ries aus dem Jahr 1948: Berliner beobachten die Landung einer Douglas DC-4 auf dem Flughafen Tempelhof. Foto: USGOV-PD

Dort wurden die Flugzeuge in Anlehnung an die früheren Flugboote als „Clipper“ bezeichnet und so trägt auch die Modellvorlage mit der US-Registration NC33611 den passenden Namen „Clipper Tabitha May“ und dazu die dazu passende blau-weiße Bemalung der Pan American World Airways (PAA) von 1940.

Kaum jemandem ist heute noch bewusst, dass nicht nur große Flugzeuge diese US-Fluggesellschaft in der öffentlichen Wahrnehmung beinahe unsterblich werden ließen. Auch kleine Typen gehörten einst zu ihrem Bestand, darunter neben der Convair CV-240 eben auch die unverwüstliche Douglas DC-3.

Und so wäre es gar sagenhafte 90 Exemplare, die bei der Pan American World Airways zwischen 1937 und 1966 im Einsatz standen. Problemlos lässt sich daher auch das neue Modell neben einen anderen Zeitgenossen der Epoche III stellen.

In Deutschland wurde die Douglas DC-3 aber unter einem anderen, besonderen Namen bekannt, der noch die militärische Ausführung C-47 „Skytrain“ betraf: Die US-Luftwaffe setzte anfangs vor allem diesen Typ als Transportflugzeug in der Berliner Luftbrücke ein - und so erwarb er sich als erstes den Spitznamen „Rosinenbomber“.



Etwa so könnte eine historische Flugplatzszene mit Douglas DC-3 als „Clipper“ der Pan Am im Modell aussehen. Neben hier ist angeschnitten auch ihre Nachfolgerin Douglas DC-4 zu sehen, die sie auch als Rosinenbomber ablöste.

Dieser Name geht auf den Piloten Gail Halvorsen zurück, der aus Taschentüchern kleine Fallschirme bastelte und Süßigkeiten (Schokoladentafeln oder Kaugummi) daran anband, um diese, Bomben gleich, vor dem Landen in Tempelhof für die wartenden Kinder abzuwerfen.

Als dies auch durch die Berliner Presse die Runde machte, folgten bald viele weitere Piloten diesem Beispiel. Der deutsche Begriff, der sich aber nun mal auf Rosinen statt Süßigkeiten bezieht, soll aber auch darauf zurückgehen, dass ein britischer Pilot in der Vorweihnachtszeit 1948 eine Ladung Rosinen für die Weihnachtsbäckerei nach Berlin transportiert hatte.

Damals starteten unter anderem in Celle-Wietzenbruch und Faßberg (beide in der Lüneburger Heide), den beiden Stützpunkten mit der kürzesten Route, die Flugzeuge beinahe im Minutentakt, um Truppen und Bevölkerung in den Berliner Westsektoren mit Lebensmitteln und Brennstoffen zu versorgen.

Eine große Herausforderung

Als sich abzeichnete, dass die Sowjetunion versuchen könnte, die Berliner Westsektoren zu annektieren, begannen Überlegungen und Planungen, ob und wie sich die westlichen Besatzungstruppen, aber auch die Zivilbevölkerung aus der Luft versorgen ließen.

Die Zweifel, dass dies über einen längeren Zeitraum möglich sei, waren groß und doch gab es auch optimistischere Einschätzungen, die sich bald bewahrheiten sollten. Entscheidend waren einheitliche und bald eingeübte Abläufe, die ein enges Takten und schnelles Vorgehen vom Be- bis zum Entladen zur Folge hatten.

So vereinfachte das Beschränken auf nur einen Flugzeugtyp bei den Amerikanern die Abläufe entscheidend und optimierte ihre gesamte Logistik: Alle hatten sie dieselbe Reisegeschwindigkeit und Flugcharakteristik.

Deshalb konnte der Flugzeugabstand reduziert und gleichzeitig die Frequenz von Start- und Landemanövern erhöht werden. Auch Wartung und Ersatzteilbeschaffung gewannen an Effizienz, Besatzungen konnten bei Ausfall auf andere Maschinen wechseln, da alle denselben Ausbildungsstand erforderten.



Auf dem Berliner Flughafen Tempelhof (US-Sektor) werden 1948 in den ersten Monaten der Luftbrücke einige Douglas C-47 entladen.
Foto: PD US Air Force

In der Anfangszeit kamen, wie bereits erwähnt, zweimotorige C-47 „Skytrain“ (bei der RAF als „Dakota“ bezeichnet) zum Einsatz. Unterstützt wurden sie auch von angemieteten DC-3 der Zivilversion, weshalb das Pan-Am-Modell ebenso hervorragend zu dieser geschichtlichen Begebenheit passt.

Die Luftbrücke war mit ihnen aber nicht lange durchzuhalten. Ihre maximal 3 Tonnen Ladekapazität reichten nicht, um ausreichend viele Güter nach Berlin zu fliegen, ebenso war die Zahl der Flüge nicht beliebig zu steigern. Gefragt waren Flugzeuge, die pro Flug mehr Ladung aufnehmen konnten.

Während bei den Briten die unterschiedlichsten Flugzeugtypen gleichzeitig zum Einsatz kamen und einzig die Franzosen mit einer Ju-52 für kurze Zeit sogar ein Muster deutschen Ursprungs einsetzten, blieben die Amerikaner ihrer Linie treu.

Die viermotorige C-54 „Skymaster“ (Douglas DC-4) mit 9 Tonnen Zuladung löste die kleinere C-47 / DC-3 ab und wurde zahlenmäßig mit 380 Exemplaren, davon 225 nur bei den Amerikanern, zum wichtigsten Flugzeug der Luftbrücke. Die C-97 „Stratofreighter“ und die C-74 „Globemaster“, die damals fast noch unvorstellbare 20 Tonnen Fracht befördern konnten, wurden nur vereinzelt eingesetzt.



Die museal erhaltene und wieder flugfähige Douglas DC-3 „Clipper Tabitha May“ in Pan-Am-Farben ist Vorlage des neuen Herpa-Modells (Art.-Nr. 570886), das Kunden in Europa wie den Vereinigten Staaten gleichermaßen ansprechen dürfte.

Der Spuk der Blockade aller Land- und Wasserwege dauerte vom 24. Juni 1948 bis zum 12. Mai 1949 – also fast ein Jahr. Offiziell beendet wurde die Berliner Luftbrücke aber erst am 30. September 1949, als ausreichend Vorräte für mindestens zwei volle Monate eingeflogen und gelagert waren. Glücklicherweise blieb das Ereignis einmalig in der deutschen Geschichte.

Das Original zu Herpas Vorlage, anfangs als C-47 in amerikanischem Militäreigentum, nahm möglicherweise auch an der Berliner Luftbrücke teil, dann allerdings nicht im heutigen Erscheinungsbild: Gestaltung und Beschriftung der Museumsmaschine folgen nämlich einem Pan-Am-Exemplar, das bereits 1942 durch einen Absturz – glücklicherweise ohne Todesopfer – verlorenging. Auf jeden Fall beteiligt war es an den Gedenkveranstaltungen zum 70-jährigen Jubiläum der Luftbrücke.

Auch davor war es schon ein besonderes Flugzeug: 1945 wurde es als eines der letzten C-47 gebaut und war bis 2003 das letzte Exemplar im regulären Luftverkehr der Vereinigten Staaten. Erst dann wurde es stillgelegt, um ab 2009 wieder zum Leben erweckt zu werden und die authentische historische Kennung eines Pan-Am-Maschine zu erhalten.

Ein Blick über das Modell

Werfen wir nun einen Blick auf das neue Modell mit der Artikelnummer 570886: Umgesetzt ist es in der bekannten Fertigungsweise, die Herpa vor allem bei kleineren und damit bevorzugt anlangentauglichen Mustern wählt. Gemeint ist hier ein Metallmodell, dazu aus Flugzeugrumpf, Tragflächen und Leitwerk zusammengesetzt wird.

Das Modell ist sauber in Originalfarben lackiert, aufwändig mittels Tamponen bedruckt und auf diese Weise mit vielen Details versehen worden. Dazu gehören beispielsweise die Positionslichter an den Tragflächen, aber auch Feinheiten wie die Fenster und sogar Scheibenwischer.



Traditionell bildet Herpa viele Merkmale durch Tampondruck nach. Dazu gehören hier beispielsweise die Scheibenwischer oder die Landescheinwerfer in den Tragflächen. Aber auch Ansetzteile wie die Antenne oder das vorbildgerecht massiv wirkende Fahrwerk prägen den Gesamteindruck.

Gute Druckqualität beweist sich aber meist dort, wo es klein oder vielfältig wird. Das sind an diesem Flugzeug die Logos von Pan Am und Douglas. Beide nutzen sie einen stilisierten Globus und sind zweifach jeweils an den Rumpfseiten und in je einmaliger Ausführung am Seitenleitwerk zu finden. Sehr gut gelungen sind auch wieder die blanken Flächen, die auch im Modell hervorragend spiegeln.

Weitere markante Merkmale sind durch Ansetzteile nachgebildet worden, weil sie eine Dreidimensionalität zwingend erfordern. So fällt schon beim ersten Blick die auf dem Kabinendach angesetzte Funkantenne auf.

Sehenswert sind aber auch bei dieser Neuheit die Propellertriebwerke mit Nachbildungen der Kolbenmotoren und den drehbaren Propellerblättern. Eine nette, aber eben auch nützliche Kleinigkeit ist das drehbare und zumindest beschränkt auslenkbare Spornrad.

Mag dies noch so nebensächlich erscheinen, erlaubt dies immerhin auch ein gezieltes Aufstellen des Modells in einer Weise, dass sich sein gerade zurückgelegter Fahrweg auf dem Vorfeld nachvollziehen lässt und es so eben nicht zu statisch wirken lässt.

Das freut uns deshalb besonders, weil sich gerade mit diesem Flugzeug ein wichtiger Abschnitt deutscher

Maße und Daten zur Douglas DC-3

	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	19.660 mm	98,3 mm	89,4 mm	96,4 mm
Spannweite	29.980 mm	149,9 mm	136,3 mm	144,6 mm
Höhe	5.160 mm	25,8 mm	23,5 mm	27,6 mm
Startgewicht	13,19 t	---	---	88 g
Reisegeschwindigkeit	ca. 280 km/h			
Reichweite	2.160 km			
Max. Passagierzahl	35			
Antrieb	2 x P&W R-1830-92 Twin Wasp			
Schub	2 x 1.200 PS (2 x ca. 880 kW)			

Geschichte mit Erinnerungswert nachbauen lässt. Gleichzeitig betont es mit der deutsch-amerikanischen Freundschaft auch eine langjährige Verbundenheit der heutigen Bündnispartner.

Aber wo Licht ist, da ist für gewöhnlich auch Schatten zu finden: Obwohl die Miniatur auf den Betrachter sehr stimmig wirkt, zeigt sie bei den abgenommenen Maßen deutlichere Abweichungen als andere Herpa-Produkte.

Glücklicherweise spielt uns dies in die Karten, denn sowohl Länge als auch

Spannweite als wichtigste Maße, die vor allem beim Blick von oben hauptentscheidend sind, fallen zu gering aus. So rückt diese Umsetzung näher an unseren Maßstab 1:220, als dies eigentlich beabsichtigt ist.

Lediglich die Höhe fällt fast 2 mm zu groß aus, was sich umgerechnet auf die Nenngröße Z bereits auf 4 mm Unterschied gegenüber dem Nominalwert summiert. Hinzufügen müssen wir angesichts dessen aber auch, dass uns selbst das ohne den Messschieber nicht aufgefallen wäre.



Das leicht eingedrehte Spornrad ist ein kleines, feines Detail, das auf einem Modell-Vor- oder Rollfeld seine Wirkung garantiert nicht verfehlt. Die gute Bedruckungsqualität beweisen hingegen die Globus-Embleme der Pan Am und von Douglas im hinteren Rumpfbereich und auf dem Seitenleitwerk des Flugzeugs.

Fassen wir an dieser Stelle unsere Eindrücke zusammen, dann begrüßen wir diese Douglas DC-3 als greifbares Stück deutscher und amerikanischer Geschichte. Sie sollte und dürfte daher sowohl hüten als drüben ihre Freunde finden – Herpa wird schließlich auch in den Vereinigten Staaten von Amerika vertrieben.

Schon häufiger haben wir Flugzeugmodelle als Bereicherung einer Hintergrundkulisse vorgeschlagen und finden auch Flughafenszenen als besondere Reize von Modellbahnanlagen, die nicht allzu häufig zu sehen sind.



Der „Clipper Tabitha May“ in den historischen Farben der Pan American World Airways überfliegt die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover. Auch im Modell scheint diese Douglas DC-3 flugfähig und vermittelt einen Eindruck, wie sie am Himmel einer Modellbahnanlage auf sich aufmerksam machen könnte.

Da passt ein derart kleines Flugzeug natürlich gut hinein, was gleichermaßen auch durch den zeitgeschichtlichen Abschnitt unterstrichen wird, denn es wiedergibt. Und so ist dieser Winzling nicht nur schick und nett anzuschauen, sondern auch noch durch die außergewöhnliche Geschichte von Muster und konkreter Vorlage etwas wirklich Besonderes.

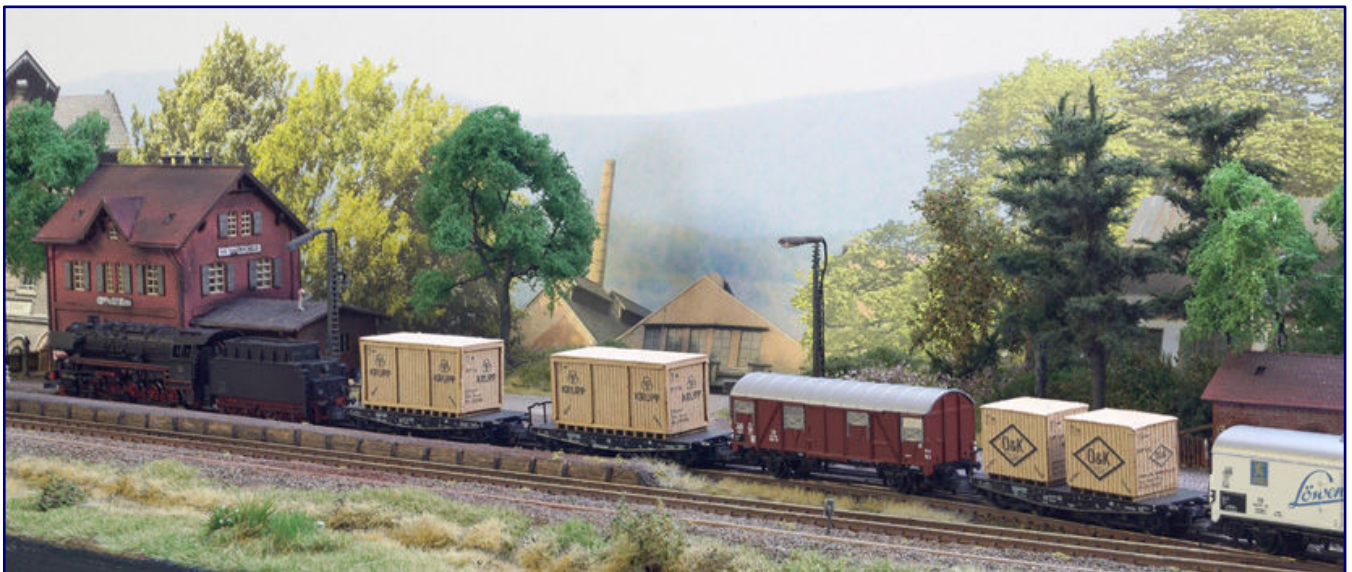
Hersteller des Modells:
<http://www.herpa.de>

Neue Holzkisten von Joswood Eine Reise nach Übersee

Als uns Jörg Schmidt seine ersten Holzkisten präsentierte, waren wir begeistert: So etwas fehlt doch auch für die Spur Z. Inzwischen ist das Vergangene und der Zubehörhersteller aus dem Bergischen Land präsentiert maßstabstaugliche Varianten mit vielen Anschriften und den Logos bekannter Unternehmen des Maschinenbaus.

Im Bericht von der Spielwarenmesse 2020 hatten wir auf Holzkisten des Zubehörherstellers Joswood hingewiesen. Versehen mit einer vorbildgerechten Ladungssicherung (gegen Verrutschen) sind sie maßstabsübergreifend ein perfektes Ladegut – mal für Lastkraftwagen, mal für Güterwagen unterschiedlichster Bauarten.

Nun sind weitere Versionen erhältlich, die Zetties ebenfalls gute Dienste leisten werden. Aus den Überseekisten, die ganz frisch als Neuheiten 2021 erschienen, haben wir uns die kleinen Holzkisten "O&K" (Art.-Nr. 85026; 3 Stück) und die mittleren mit Rahmen "Krupp" (85028; 2 Stück) ausgesucht.



Die neuen Holzkisten von Joswood machen auch in der Spur Z eine gute Figur. Perfekt eignen sie sich für Märklins neue Schwerlastwagen SSy 45 oder auch ihre sechsachsigen Geschwister SSys 46 (nicht im Bild). Aufgeteilt auf mehrere Wagengruppen, sorgen sie für Abwechslung im Zugverband.

Beide sind, wie auch eine dritte Version, jeweils nur als Hartkarton-Bausatz erhältlich. Mit Maßen von 15 x 11,5 x 10 und 32 x 1,5 x 15,5 mm sind sie gut für unseren Maßstab geeignet und passen perfekt auf Märklins neue Schwerlastwagen, obwohl sie offiziell als Spur-N-Artikel deklariert sind.

Der Zusammenbau ist schnell bewältigt. Was dafür erforderlich ist, beschreibt auch der Hersteller schon in seiner Anleitung: Schneidmatte, scharfes Bastelmesser (bei uns bevorzugt Mozart) und Holzleim. Den empfohlenen Bindan-RS von Bindulin verwenden übrigens auch wir am liebsten bei Bausätzen. Zusätzlich kommen noch Pinzette, ein Zahnstocher und der Laser-Cut-Kleber von Noch zum Einsatz.



Die Bausätze bestehen nur aus wenigen Teilen für Innenkern, Außenwände, Boden und Deckel. Bei den Krupp-Kisten kommen noch je vier Teile für den Außenrahmen hinzu.

Pro Kiste sind hier nur zwölf bzw. sechzehn Bauteile zusammenzufügen. Zunächst wird der Kern der Kisten gebaut, anschließend werden die Außenwände aufgeklebt, bevor die Dachhaut und anschließend die Bodenplatte angesetzt werden. Bei den Krupp-Kisten folgt zwischendurch noch der Rahmen aus vier Teilen.

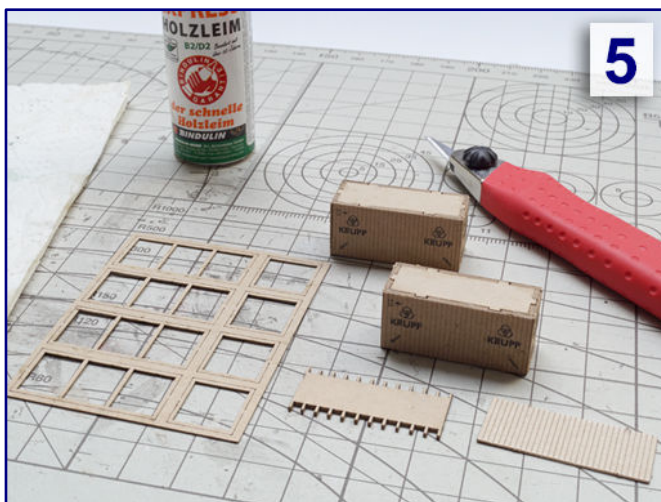
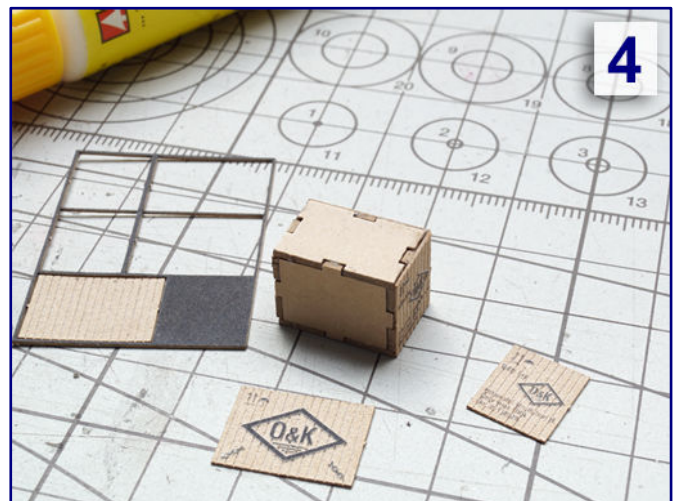
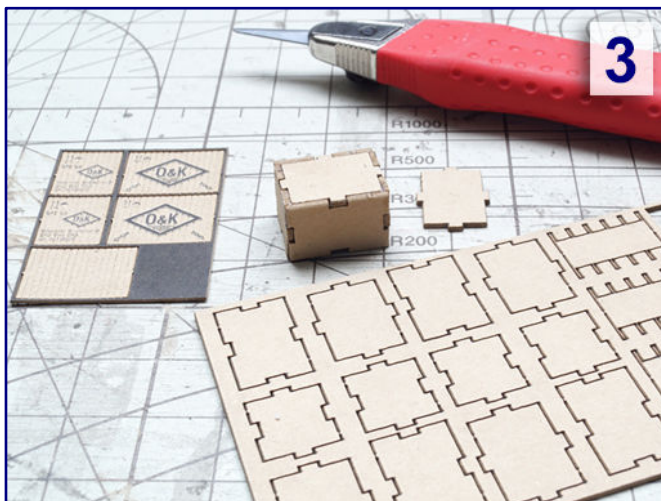
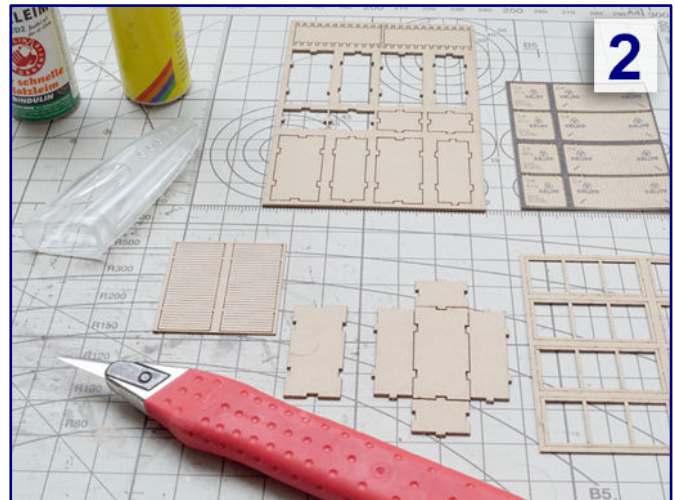
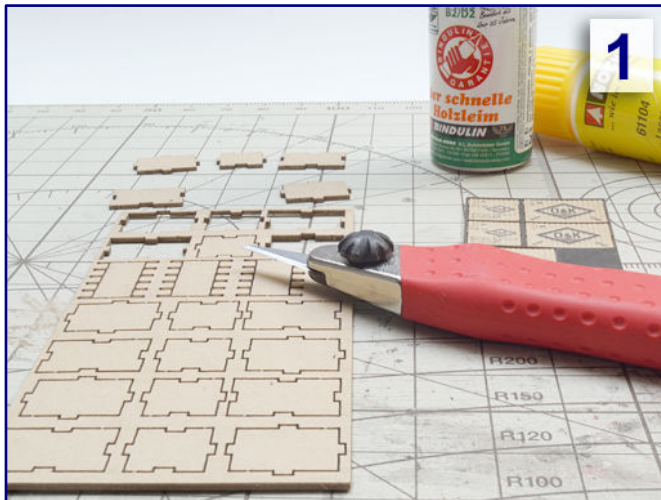
Der Schwierigkeitsgrad des Bausatzes bleibt überschaubar, aber dennoch sollte nicht unbedacht an den Zusammenbau gegangen werden. Hilfe gibt eine gut bebilderte Anleitung mit großen Fotos, die diesen Prozess in vier bzw. sechs Schritte aufgliedert.

Doch der Teufel steckt bekanntlich im Detail. Die Bauteile tragen keine Nummern, was bei derart übersichtlichen Bausätzen sicher auch entbehrlich ist. Das macht es aber auch umso wichtiger, sich zuvor mit ihnen vertraut zu machen. Schritt für Schritt trennen wir die erforderlichen Teile heraus und legen sie gemäß Anleitung aneinander.

Wie bei einem Puzzle passen sie nicht beliebig aneinander, was Fehlern vorbeugt. Ein Anlegen der Außenwände hilft dennoch beim Verständnis, welche Wände später Ober- und Unterseite sowie Seitenteile bilden und ob Stoßkanten aneinanderliegen oder sich überlappen werden.

Solche Trockenpassübungen sollten eigentlich Standard sein, denn sie helfen Schönheitsfehler und Makel zu vermeiden und erleichtern den weiteren Zusammenbau. Schon bei der zweiten Überseekiste geht dann alles deutlich schneller von der Hand. Anschaulich wird durch unsere vorherige Sichtkontrolle auch, wo die Innenteile des Kistenkern aufeinanderstehen und sich der Leimauftrag empfiehlt.

Dies ist nämlich für gewöhnlich nicht den Anleitungen zu entnehmen, aber gleichwohl enorm wichtig für ein ansehnliches Ergebnis. Geklebt wird hier bevorzugt mit Bindan-RS, der auch vor dem Aufsetzen des



In nur fünf Schritten zum Bastelerfolg:
Auf einer Schneidematte werden die für den zu bearbeitenden Schritt erforderlichen Teile mit einem scharfen Bastelmesser ausgeschnitten (Schritt 1).

Bevor der Leim zum Einsatz kommt, machen wir uns über Passproben mit den Teilen und ihren Klebekanten vertraut (Schritt 2).

Wie bei anderen Bausätzen auch, ist zunächst ein stabiler Kern zusammenzufügen. Was hier vorläufig oben liegt, entpuppt sich aber bald als Seitenwand (Schritt 3), eine weitere liegt daneben und wartet auf ihren Einsatz.

Es folgen die Seitenwände aus deutlich dünnerem Karton. Auch hier erfolgte zunächst eine trockene Passprobe. Sie ergab, dass wir am sinnvollsten mit den Stirnwänden beginnen (Schritt 4).

Danach sind Deckel und Boden (mit Palettenstreben) an der Reihe. Bei den Kästen mit Rahmen folgen diese zuletzt (Schritt 5).

letzten Teils noch in die Innenfugen eingetragen werden kann. An den Klebekanten nutzen wir den Zahnstocher als Hilfe für einen sparsamen und punktgenauen Auftrag.

Die Stunde des dünnflüssiger eingestellten Noch-Klebers schlägt bei den Außenwänden aus deutlich dünnerem Karton. So lässt sich verhindern, dass womöglich ein dickerer Leimklecks später für bauchige Wände sorgt. Beim Ausschneiden der Bauteile ist Vorsicht angesagt, denn bei einer nicht ausreichend scharfen Klinge oder unvorsichtiger Schnitfführung könnte das Material sonst ausreißen.

Angebracht werden zunächst die vier Seiten. Sie müssen schnell und korrekt ausgerichtet werden, bevor der Kleber anzieht: Sie dürfen außen nicht zu weit überstehen und unten wie oben müssen sie bündig abschließen. Das erreichen wir nur durch das Aufstellen auf die eben Tischfläche, vorsichtiges Anlegen, bedarfswises Zurechtschieben und anschließendes Andrücken.



Zumindest von alten Fotos sind die Überseekisten wohl jedermann vertraut. Und auch in der Spurweite Z bereichern sie nun die Modellwelt in wirkungsvoller Weise!

Auch das ist ein kleiner, aber hilfreicher Kniff, der sich für gewöhnlich nicht in den Beschreibungen der Bausatzhersteller findet. Sind die Seitenwände am Modell, folgt in gleicher Weise das Oberteil und anschließend die Palettennachbildung, die es nach unten abschließt.

Bei den beiden Krupp-Kisten folgen am Ende noch die vier Rahmenteile, die außen einfach angeklebt werden. Auch sie sind treffsicher zu platzieren, was auch hier eine trockene Passprobe im Vorfeld sinnvoll erscheinen lässt. Auf diese Weise lässt sich verhindern, dass die Stirnteile womöglich unbeabsichtigt um 90° verdreht aufgesetzt werden.

Besonders wichtig ist hier wieder der sparsame Umgang mit dem Leim, damit außen nichts hervorquillt und störende Spuren hinterlassen könnte. Wir nutzen bei solchen Kleinstaufgaben wieder das Noch-Produkt.

Sind alle vier Rahmenelemente angebracht, ist die Bastelarbeit bereits beendet. Die sehr ansprechenden Kisten verleiten nun geraezu, endlich eingesetzt zu werden. In unserem Kleinmaßstab kann das nur den Einsatz auf einem Flach- oder Schwerlastwagen bedeuten!

Holzlisten als alternatives Ladegut:

<http://www.joswood-gmbh.de>
<https://lasercut-shop.de>

Werkstoffe und Werkzeuge:

<https://www.bindulin.de>
<https://www.noch.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<https://www.tamiya.de>



ARCHISTORIES®

Holländerwindmühle

„Am Geestenbeen“

...ins ‚Geestermoor‘ also haben wir unseren brandneuen Galerieholländer gestellt, wo aufsteigende Moornebel die gemächlich drehenden Flügel umwabern...

Kein Spielzeug, echt Z.

Eine Vielzahl starker, liebevoll herausgearbeiteter Details bringt faszinierende Wirkung in jedes Diorama. Ein hochwertiger Antrieb ist natürlich enthalten.



Durchmesser unten: 42mm
Höhe bis First: 75mm
Höhe mit Flügeln 103mm
Kein Bemalen erforderlich



Ab sofort auf www.archistories-shop.de

Art. 702181

Wissen teilen im analogen Zeitalter

Historische Informationsquelle

Als das Dampflokalzeitalter zu Ende ging, reisten viele den betagten Maschinen in nostalgischer Erinnerung hinterher. Fotografien, die damals gefertigt wurden, sind heute historisch wertvolle Dokumente. Kaum noch vorstellbar ist es heute, wie schwierig es für Dampflokaljäger war, stichhaltige Informationen zum Einsatz zu erhalten. Die wichtigste Quelle wurde jüngst 50 Jahre alt und mit einer „Jubiläumsausgabe“ vom EK-Verlag gewürdigt.



Ronald Krug
Dampfgeführte Reisezüge der DB
Winterfahrplan 1966/67

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2020

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
160 Seiten mit 222 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6230-6
Best.-Nr. 6230
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Einstigen Dampflokaljägern waren die Broschüren „Dampfgeführte Reisezüge der DB“ sicher mehr wert, als die offiziell verlangten 2,00 DM beim ersten Erscheinen dieses DIN-A5-Hefts. Preiswert, handlich und einmalige Informationsquelle – wer seine Leidenschaft den Dampfrössern verschrieben hatte, kam an dieser Broschüre nicht vorbei.

Wo damals planmäßig Dampfzüge zum Einsatz kamen, ließ sich anderweitig kaum ermitteln: Das Mobiltelefon war ebenso wenig erfunden wie das Internet, Fax und Ferngespräch auf dem Festnetz waren teurer Luxus. Als das Heft für Eisenbahnfreunde im Januar 1968 mit den Daten des Winterfahrplans 1967/68 erstmals erschien, war es folglich unverzichtbar.

Schließlich druckte der EK-Verlag eine Ergänzung zum Sommerfahrplan 1968 ins EK-Heft und entschloss sich, die Broschüre ab dem folgenden Winterfahrplan zu jedem Fahrplanwechsel neu aufzulegen. 50 Jahre später lohnt es sich, auf dieses Jubiläum kurz zurückzublicken und es zu würdigen: Bis 1976 erschienen in dieser Hefereihe insgesamt 15 Ausgaben.

Sie wurden beständig ausgebaut und angereichert, denn die planmäßigen Züge der Bundesbahn wurden ja immer weniger. Streckenaufnahmen ergänzten bald den Inhalt, später kamen noch ausgewählte Güterzugleistungen hinzu, danach ÖBB-Dampfzüge und schließlich Museumsbahnen in- und außerhalb Deutschlands.

Dann fanden auch noch Einsätze von Ellok-Veteranen Eingang, während die Qualität und Aussagekraft durch eingehende Sichtungsmeldungen von Eisenbahnfreunden und amtlichen Unterlagen der DB gesteigert werden konnte. Autor Ronald Krug hat eine „Jubiläumsausgabe“ anlässlich des 50-jährigen Ersterscheinens in Buchform zusammengestellt. Ausgewählt hat er dafür den Winterfahrplan 1966/1967, was nicht zufällig geschah.

Zum einen ist es der Winterfahrplan vor der Erstaufgabe, der Autor geht also noch ein Jahr weiter zurück als seine Vorgänger. Weiter zurückliegende Fahrplanjahre waren nicht mehr hinreichend recherchierbar, weil die Diskrepanz zwischen Quellen und der tatsächlichen Lage zu groß schien. Zum anderen handelt es sich auch um einen Fahrplanabschnitt, der den Strukturwandel besonders spürbar werden ließ.

Die noch junge Bundesrepublik entwickelte sich von ihrer ersten Rezession in die Hochkonjunktur, was die Beförderungsleistungen stark ansteigen ließ. Was konnte, das musste auch fahren. So erlebte die Dampflok eine letzte Blüte, in der sie zu den modernen Diesel- und Elektrofahrzeugen einen Kontrast wie nie zuvor schafft.

Über mehrere Jahrzehnte hat der Autor Fahrpläne, Umlaufpläne und Lokführeraufzeichnungen gesammelt und ausgewertet. Bereits das zeigt, dass dieses Buch kein Zufallsprodukt ist oder mit „heißer Nadel gestrickt“ wurde. Gegliedert wurde es, wie die späteren Ausgaben der einstigen Broschüren, alphabetisch nach den einsetzenden Betriebswerken.

In gleicher Weise gibt es hier auch ausgewählte Informationen zu ausgewählten Güterzugeinsätzen oder Altbaufahrzeugen der Diesel- und Elektrotraktion, auch finden wir Informationen zu dampfgeführten Zügen mit Lokomotiven der DR und CSD auf bundesdeutschen Gleisen oder eben die Museumsbahnen.

Über 2.200 dampfgeführte DB-Reisezüge im Winter 1966/1967 sind so zusammengekommen, die detailliert mit Fahrzeiten, Fahrstrecken, Reisegeschwindigkeiten und meistens auch der Zugbildung beschrieben werden. Zum Vergleich sei wieder die historische Vorlage herangezogen: In der Spitze konnte sie etwa 950 Dampfzüge bieten!

Doch das Buch ist auch an anderer Stelle mehr als nur eine Erinnerung an alte Zeiten. Gewandelt hat sich natürlich das Erscheinungsbild, das nicht mehr aus Schreibmaschinenzeilen, Fotos und handgezeichneten Tabellen wie ein Puzzle zusammengefügt wurde. Und es wurde auch noch mit 222 historischen Fotografien kräftig angereichert.

Diese sind bunt und treffend ausgewählt worden, dürfen nicht als schon allgemein bekannt gelten und stammen fast alle aus dem behandelten Fahrplanabschnitt. Nur wo das nicht exakt zu gewährleisten war, sind Aufnahmen aus den angrenzenden Fahrplänen genutzt worden, sofern sich die Zugbildung nicht verändert hatte – geringfügige Abweichungen werden in den Bildunterschriften behandelt.

Ebenso hervorragend ist die Reproduktion dieser alten Aufnahmen, die fast durchgehend schwarz-weiß gedruckt sind, ein kleiner Farbbildteil ist am Ende des Werkes zu finden. Es ist immer wieder erstaunlich, was der Eisenbahn-Kurier aus alten Negativen herauszuholen vermag, denn das Originalmaterial unterliegt ja auch einem Alterungsprozess.

Nach vielen Zeilen berechtigten Lobes möchten wir nun schlussfolgern, für wen dieses Buch geeignet und empfehlenswert ist: Das sind natürlich alle Freunde der klassischen Bundesbahn, doch darüber hinaus auch fast alle Modellbahner.

Sie erhalten hier, wie nirgends sonst, Anhaltspunkte in Wort und Bild für die Zugbildung auf ihrer Anlage. Das müssen nicht immer lange und schwere Züge sein, wie hier bewiesen wird. Das können auch Füllleistungen einer Schnellzugdampflok vor dreiachsigen Umbauwagen sein oder die Baureihe 23 vor kurzen Güterzügen. Wer nah am Vorbild bleiben will, bekommt hier also die Argumentationsgrundlage!

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

Typenkompass für den Luftverkehr Flug durchs Turboprop-Zeitalter

Viele Bücher der Typenkompass-Reihe haben wir an dieser Stelle schon vorgestellt. Zu Wasser, zu Lande und nun auch in der Luft, dürfen wir jetzt behaupten. Heute möchten wir nämlich zum ersten Mal einen kleinen Ratgeber für Propellerflugzeuge vorstellen. Da sie eher klein bleiben und als Modelle gut mit der Modellbahn harmonieren, dürften sie durchaus den einen oder anderen Leser ansprechen.



Marc Volland
Propellerflugzeuge – Verkehrsmaschinen seit 1945
aus der Reihe Typenkompass

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2015

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 8 S/W & 133 Farbbildern

ISBN 978-3- 613-03814-1
Titel-Nr. 03814
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wenn wir rechts und links über den Tellerrand blicken, dann ist ab und an auch mal ein passendes Buch zu den behandelten Themen finden. So haben wir uns umgesehen, was auch luftfahrtbegeisterten Modellbahnern einen ersten Überblick verschaffen kann.

Fündig wurden wir in der sehr umfangreichen Typenkompass-Reihe, die bei Transpress / Motorbuch-Verlag erscheint. Der Titel ist zwar nicht neu erschienen, aber immer noch erhältlich und gewiss ein guter Wegbegleiter.

Als Autor zeichnet Marc Volland für diesen hier besprochenen Band verantwortlich. Er verbringt nach Verlagsdarstellung als Hobbyfotograf viele Stunden auf Flugplätzen und Flugschauen in aller Welt. Seine Aufnahmen veröffentlicht er zusammen mit Artikeln in internationalen Fachzeitschriften.

Wir dürfen also davon ausgehen, dass er mit der behandelten Materie bestens vertraut ist. Und diese Erwartung sehen wir im Buch auch bestätigt. Allerdings haben wir beim ersten Durchblättern und in der Aufstellung der Buchdeckelrückseite viele uns bekannten Flugzeugmuster vermisst.

Das erschien uns merkwürdig, denn den Hinweis „seit 1945“ hatten wir schon zur Kenntnis genommen. Doch was ist mit so bekannten Propellerflugzeugen wie der „Super-Connie“ von Lockheed oder der Convair CV-340? Auch die Douglas DC-6 war nach unserer Erinnerung erst nach dem Zweiten Weltkrieg angeboten worden.

Festhalten müssen wir also, dass der Titel etwas irritiert, nicht aber irreführt. Die Auflösung auf unsere Fragen gibt nämlich das Vorwort des Autors: Er verweist auf die inhaltliche Freiheit, die er genießt, aber den beschränkten Platz, den ein Verlag nun mal vorgibt.

So konnte er nicht alle Typen, die nach 1945 gebaut wurden, ohne eine Vorauswahl behandeln. Nicht zu finden sind hier Sport- und kleine Geschäftsflugzeuge, was aus dem Titel allerdings auch schon ableitbar ist.

Bis auf zwei Ausnahmen blieben auch Kolbenmotorflugzeuge außen vor – dazu gleich noch mehr. Ebenso keine Rücksicht konnte er auf erfolglose Muster nehmen, die keine wirtschaftliche Bedeutung erlangt haben, darunter beispielsweise die Vickers Vanguard oder Bristol Britannia.

Dem Umfang des Buches geschuldet ist es auch, dass unterschiedliche Versionen eines Flugzeugs meist in einem Beitrag zusammengefasst sind. Das ist etwa bei der Vickers Viscount der Fall, deren Artikel sich sowohl auf die Versionen V700 als auch V800 bezieht.

Zu den selbstauferlegten Einschränkungen möchten wir Folgendes kurz erläutern: Um 1945 war die Entwicklung der Kolbenmotoren auf ihrem absoluten Höhepunkt angelangt. Diese Motoren trieben leistungsfähige Passagiermaschinen an, die wir teilweise zuvor erwähnt haben und die bis heute als Legenden gelten.

Allerdings waren sie auch störanfällig und aufwändig, weshalb sie schon bald von Turboprop-Motoren verdrängt wurden. Das erste Verkehrsflugzeug mit solch moderner Ausstattung war die Vickers Viscount und ihr sollten viele weitere bis heute folgen. Auch heute kommen sie noch auf Kurz- und sogar Mittelstrecken zum Einsatz.

So war es gar nicht möglich, nur nach dem Propellerantrieb zu unterscheiden und sie alle in diesem Werk unterzubringen, ohne dem Leser wichtige Informationen vorenthalten zu müssen. So schreibt der Autor, dass ein weiterer Band zu den Kolbenmotor-Flugzeugen zeitnah folgen solle. Im Verlagsprogramm ist er derzeit allerdings nicht.

In seiner Struktur folgt das vorliegende Werk im Wesentlichen anderen Titeln der Typenkompass-Reihe. Ein einleitendes Kapitel mit grundsätzlichen Ausführungen gibt es hier allerdings nicht, dafür sind aber mehrere Fotos eingeklinkt, die eine Doppelseite voll beanspruchen. Damit lässt sich das Erscheinungsbild erheblich auflockern.

Die einzelnen Flugzeuge, die hier behandelt werden, erhalten meist ebenfalls eine Doppelseite, die ihre Geschichte kurz zusammenfasst und wichtige Informationen zum Entstehen, technischen Merkmalen oder Meilensteinen, den gebauten Versionen und wichtigen Fluggesellschaften gibt. Eine kleine Tabelle nennt die wichtigsten Daten und verbauten Antriebsmotoren.

Jeder dieser Beiträge erhält im Schnitt zwei begleitende Fotos zur Dokumentation, viele sogar deutlich mehr. Das ist ein entscheidender Unterschied zu vielen anderen Bänden dieser Reihe. Nicht vergessen werden darf deshalb auch der Hinweis, dass die Aufnahmen gut und repräsentativ ausgewählt worden sind. Auch die Umsetzung in den Druck ist hier gut gelungen.

Dem Sinn des Buches und seiner Zielgruppe entsprechend sind die Informationen eher knapp gehalten, reichen aber völlig für einen ersten und allgemeinen Überblick. Mehr wird ein Modellbahner gewiss nicht verlangen, für den die Luftfahrt eher ein Nebeninteresse darstellt.

Und doch ist es ein netter Ratgeber, der auch gut in die Jackentasche passt und unterwegs oder auf der Besucherterrasse eines Regionalflughafens hilft, die gesichteten Maschinen zu bestimmen und einzuordnen. So ist der verlangte, moderate Buchpreis sicher gut angelegt. Freuen würden uns aber, wenn auch der angekündigte Zweitband erschiene, der dieses Werk erst vollständig macht.

Im Gespräch bleiben (Teil 2)

NoBa-Modelle ohne Grenzen

Wenn die Vereinigten Staaten das Land der unbegrenzten Möglichkeiten sind, dann muss Aichtal in Baden-Württemberg wohl ein Ort gleichsam grenzenloser Optionen sein. NoBa-Modelle gehört zwar zu den jüngeren Kleinserienherstellern der Spurweite Z, doch mit einem rasanten Tempo neuer Angebote hat sich das Duo hinter dieser Marke sehr schnell Gehör verschafft. Heute stellen sie sich und ihre Firma allen Trainini®-Lesern vor.

Von Norbert und Barbara Heller. Angefangen hat es mit einer Liebesgeschichte zwischen No (Norbert) und Ba (Barbara) – ihre Namenskürzel lieferten die Firmierung – im Jahre 2011. Norbert war schon ein überzeugter Zettie und Barbara, die schon immer gerne bastelte, malte, und schnitzte, war begeistert von einer Modellbahnanlage in Spur Z.

Also bauten wir zusammen unsere Modellbahnanlage „Heller Berg“ im Maßstab 1:220. Dabei stellten wir schnell fest, dass wir vieles selbst entwerfen und basteln mussten, da es kaum Zubehör gab.

Im Dezember 2016 hatte No schließlich seinen letzten Arbeitstag als Maschinenbaukonstrukteur und der erste 3D-Drucker war gleich bestellt. Zu Weihnachten 2016 ging es dann los mit NoBa-Modelle: Die erste eigene Kreation war eine Schuttmulde im Maßstab 1:220.



Ein Blick auf die sechs 3D-Drucker, die heute für NoBa-Modelle arbeiten: Gedruckt wird je nach Anforderung ans Ergebnis im PLA- und SLA-Verfahren.

Eingestellt auf einer großen elektronischen Auktionsplattform, wurden von einem Kunden gleich zehn Stück bestellt! Und er ist uns noch immer treu geblieben. Bald kamen die Baukräne dazu, Fahrzeuge aller Kategorien, Schiffe, Gebäude, allerlei Zubehör und unsere Lokomotiven, Wagen und Straßenbahnen.

Mittlerweile sind es über 600 Modelle geworden, die wir aktuell auf sechs 3D-Druckern, davon je drei PLA- (für Filament) und SLA-Drucker (für UV-lichtgehärtetes Resin), herstellen. Für die Modelle, die wir aus PLA drucken, verwenden wir das Modell Anycubic I3 Mega. Das verwendete PLA ist aus hochwertigem Material, so dass wir damit schon gute Ergebnisse erzielen.

Die Modelle aus Resin werden auf drei verschiedenen Geräten hergestellt: einem Anycubic Photon S, einem Anycubic Photon Mono SE und einem Anycubic Mono X. Auch hier verwenden wir hochwertiges Resin, um Modelle mit hoher Detailgenauigkeit zu erreichen.



Der Druck ist abgeschlossen (Bild links), die Modelle zeigen sich nach der Entnahme an der Druckplatte (Bild rechts) und warten auf das weitere Bearbeiten.

Wichtig bei beiden Verfahren ist, dass Norbert weiß, was diese Drucker können. Schließlich richtet er darauf die Konstruktion seiner Modelle ganz gezielt aus. Oft geht er dabei auch an die Grenzen des Machbaren, genannt seien hier als Beispiele die Lenker und Speichen der neuen Motorräder.

Allerdings fehlen jetzt noch zwei Geräte, die den Resin-Druck erst vervollständigen: Das erste ist die sogenannte „Waschmaschine“, eine Wash & Cure von Anycubic. Sie spült mit Isopropanol überflüssiges Resin von den Modellen ab.



Im Isopropanolbad wird nicht ausgehärtetes Resin ausgespült, um es das weitere Aufbereiten des Modells nicht behindern kann.

Danach geht es in den „Ofen“: Darin werden Resin-Modelle mit UV-Licht gehärtet. Zwischen dem Spül- und Härtevorgang wird aber erst noch die Stützkonstruktion vom Modell gelöst.

Kreativität kennt keine Grenzen

Die Ideen entstehen meistens direkt bei uns, besonders dann, wenn wir selbst eine kleine Anlage basteln, wie die Holzkugelbahn, unseren Baggersee oder auch die Straßenbahnanlage.

Allein beim Bau des letztgenannten Stücks sind schon folgende Ideen entstanden: die Friedhofseinrichtung, das Eiswägelchen, das Wartehäuschen, der Marktplatz, die Spielplatzeinrichtung, die Skateranlage, der Sprungturm am Schwimmbad, die Kassenhäuschen, die Minigolfanlage und das Ausflugslokal mit Aussichtsturm. All diese Modelle bieten wir jetzt auch zum Kauf an.

Bei allen drei Anlagen wurden fast nur Modelle aus unserem eigenen Programm verwendet. Doch viele Ideen werden auch von den Kunden an uns herangetragen – die Wunschliste ist noch lang, wir sind aber auf jeden Fall froh über eine so rege Beteiligung!

Ein aktuelles und perfektes Beispiel ist an dieser Stelle die Kofferanlage von Peter Sturm, die den Namen „Elefantentreffen“ erhalten hat. Seine Ideen und Wünsche brachten die Motorräder in verschiedenen

Ausführungen, das Spanferkel am Grill, verschiedene Zelte vom Einmannzelt bis zum Tipi, Strohbällen, Lagerfeuer und noch vieles mehr in unser Sortiment.



Der Baggersee (Bild oben) und die Straßenbahnanlage (Bild unten) sind zwei Demonstrationsstücke, während deren Baus viele Ideen überhaupt erst keimten und die im Ergebnis nun viele NoBa-Modelle-Produkte im Praxiseinsatz vorführen.

Das gezeigte Gespann hat eine Größe von nur etwa 8 x 10 x 5,5 mm und wurde von Peter Sturm selbst lackiert. So stolz, wie er auf die gelieferten Modelle ist, sind wir wegen seines Vertrauens in unser Können. Da hat sich einfach eine sehr fruchtbare Zusammenarbeit ergeben!



Ein Paradebeispiel für Kundenanregungen ist das „Elefantentreffen“ von Peter Sturm (Bild oben), in dem nun viele NoBa-Modellneuheiten erbaut sind, die auf seine Ideen zurückgingen. Eine davon ist das winzige Royal-Enfield-Gespann (Bild unten), das er selbst lackiert hat. Beide Fotos: Peter Sturm

Und da No sprichwörtlich im Schlaf konstruieren kann, werden diese Ideen meist auch sehr zügig umgesetzt und sehr zeitnah in unserem Vertrieb angeboten.



Norbert „No“ Heller konstruiert die Modelle des Kleinserienprogramms mittels CAD. Dabei hilft ihm seine langjährige Erfahrung als Maschinenbaukonstrukteur.

Wie entsteht ein Modell?

Am Anfang steht immer eine Idee. Ihr folgt meist tagelanges Recherchieren nach Zeichnungen oder Planunterlagen mit Maßen, teilweise kaufen wir dann auch Zeichnungen. Anschließend konstruiert Norbert dann in 3D-CAD im Maßstab 1:220, wobei er sehr viel Wert auf höchste Detailtreue legt.

Das Herunterladen von Dateien aus dem Internet macht für uns keinen Sinn, da die dort angebotenen Modelle meist in einem viel zu großen Maßstab angeboten werden und die Details beim Skalieren dann verloren gehen; häufig sind die Dateien auch „zerschossen“ und damit unbrauchbar.

Es folgen anschließend erste Probedrucke, wobei immer wieder der Fortschritt der Ausgabe kontrolliert wird. Wenn dann alles passt, wird das Modell fotografiert und als neuer Artikel in unseren elektronischen Laden gesetzt.

Wird das Modell (auch) als Fertigprodukt angeboten, ist Barbara an der Reihe. Es wird zunächst entfettet, danach grundiert und mit der Grundfarbe angesprüht. Wir verwenden die Premium-Airbrush-Farben von



Neben Spritzapparat und Pinsel kommt bei Feinarbeiten auch die Ziehfeder zum Einsatz. Immerhin bietet NoBa-Modelle seine Produkte längst auch als Fertigmodelle an.

Vallejo und setzen einen Spritzapparat ein. Die kleinsten Feinheiten der Modelle arbeiten wir letztlich entweder mit einer Ziehfeder oder einem feinen Pinsel heraus.

In der letzten Phase kommen die Schiebebilder auf die Oberflächen und abschließend erhält das fertige Produkt eine Versiegelung - wieder mit dem Spritzgriffel.

Die Schiebebilder, die wir gerade erwähnt haben, stammen von unserem Kollegen und Freund Björn Plutka (Z-Doktor Modellbau), der diese nach aufwändigen Recherchen sehr genau und exakt herstellt.

Diese Zusammenarbeit funktioniert hervorragend und da Björn auch sehr zuverlässig ist, werden auch mal Fehler an Modellen, die wir übersehen haben, ausgemerzt.

Er bekommt von uns eine Vorlage aus der 3D-Konstruktion und kann so seine Nasschieber



Vollendet wird ein Fertigmodell durch Schiebebilder. Häufig werden diese von Z-Doktor Modellbau (Björn Plutka) gefertigt und zugeliefert.



Barbara „Ba“ Heller entfernt die Stützkonstruktionen von Modellen, die frisch aus dem Alkoholbad gekommen sind und anschließend noch nachgehärtet werden.

exakt darauf abstimmen. Auch seine Unterstützung beim Neuaufbau unserer Internetseite war für uns von großem Wert – danke, Björn!

Genauso wertvoll sind für uns der Austausch und die Zusammenarbeit mit Chefredakteur Holger Späing, der auch viele Ideen und Vorschläge an uns heranträgt.

Quo vadis, NoBa-Modelle?

Da unsere Modelle, wie hier sicher zu erkennen war, häufig sehr spontan entstehen, können wir nicht prophezeien, was in nächster Zukunft als Neuheit zu erwarten ist. Sicher ist aber auf jeden Fall eines: Für die Zukunft sind noch viele, viele Ideen vorhanden – uns geht der Stoff nicht aus! Wir lassen uns überraschen und möchten auch Sie überraschen...

Längst finden unsere Modelle Liebhaber in aller Welt: Japan, Taiwan, Neuseeland, Australien, in den Vereinigten Staaten, Kanada und sämtliche europäischen Länder. Mit vielen unseren Kunden sind wir in regelmäßigen Kontakt und Austausch, was für uns sehr motivierend ist. Und ganz gewiss ist das auch sehr inspirierend.

Erreichbarkeit dieses Herstellers:
<https://www.noba-modelle.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Ostergrüße aus Bremen:

Moin, (ich) freue mich jedes Mal auf und über das Erscheinen Ihres Magazins. Darauf aufmerksam geworden bin ich durch die regelmäßigen Erscheinungshinweise auf der Online-Plattform Drehscheibe, im Modellbahnforum.



Foto: Michael Böttcher

Nun haben mich Ihre Publikationen derartig in den Bann gezogen, dass ich nach 20-jähriger Z-Abstinenz tatsächlich wieder angefangen habe, in der Größe zu bauen, erstmal auf der Fläche eines Din A4 Blattes... Demnächst soll es eine kleine Anlage im Kreisverkehr werden.

Ihnen und Ihrem Team schöne Ostertage!

Michael Böttcher, Bremen

Fragen zum hydraulischen Antrieb:

Im Zusammenhang mit der Vorstellung der Diesellokomotive V 80 wurde ein „Hydrodynamischer Antrieb mit Strömungsgetriebe“ bzw. „Flüssigkeitsgetriebe“ erwähnt.



Offen gestanden, kann ich mir darunter wenig bis nichts vorstellen. Könnten Sie in einer Ihrer nächsten Folgen erklären, wie diese Antriebe funktionieren? Möglicherweise gibt es noch andere Antriebsarten. Würden Sie diese ebenfalls vorstellen? Für eine kurze Antwort bin ich Ihnen sehr verbunden und danke im Voraus.

Günter Finke, Leichlingen

Antwort der Redaktion: Die Frage nach der geeigneten Kraftübertragung bei Diesellokomotiven war der entscheidende Punkt, der die Ingenieure über Jahrzehnte verzweifeln ließ. Ein Verbrennungsmotor kann nicht unter Lauf anlaufen, deshalb müssen Motorantrieb und Radantriebe zunächst getrennt bleiben.

Es bedarf daher besonderer Lösungen, weil die von Kleinkraftwagen bekannten Kupplungen und Getriebe nicht für das Übertragen der Leistung einer Streckendiesellok geeignet sind. So entstanden Ideen wie der Dieselantrieb eines Kompressors, dessen Druckluft in Zylindern wie bei einer Dampflok arbeiten sollte (V 120 / V 32).

Eine Alternative schien der diesel-elektrische Antrieb zu sein. Hier treibt der Dieselmotor einen Generator an und erzeugt Strom für elektrische Fahrmotoren. Eine solche Maschine ist quasi eine Ellok, in der der Fahrstrom stationär erzeugt wird. Dieses Verfahren hat den Nachteil hoher Lokgewichte und Achsdrücke, weil sowohl der Verbrennungsmotor als auch die elektrischen Antriebe in derselben Lok verbaut werden müssen.

So blieb diese Technik in Deutschland zunächst auf die Fliegenden Züge beschränkt, während sie sich ab den vierziger Jahren bis heute in den Vereinigten Staaten durchsetzen konnte. Deutsche Ingenieure trieben hingegen die Entwicklungen einer hydrodynamischen Kraftübertragung auch für hohe Leistungen voran. Der Durchbruch erfolgte 1935 mit der im Deutschen Museum München erhaltenen V 140.

Wie die Bezeichnung zum Ausdruck bringt, wird in einem solchen Getriebe eine Flüssigkeit (Öl) in Bewegung gesetzt, was über Schaufelräder wie bei einer Turbine geschieht (Strömung). Ausgenutzt werden dabei die Trägheit von Massen, das Verhältnis von Weg und Kraft sowie die physikalische Eigenschaft, dass sich Flüssigkeiten nicht komprimieren lassen. Recht detailliert erläutert und mit Bildern unterlegt ist die Funktionsweise in der deutschsprachigen Wikipedia (<https://de.wikipedia.org/wiki/Str%C3%B6mungsgetriebe>).

Für den gewünschten Artikel haben wir leider keinen Autoren finden können; er würde aus Sicht der Redaktion auch das Eisenbahnwesen zu sehr verlassen und tief in den Maschinenbau und die Ingenieurtechnik eintauchen.

Mozart-Präzisionsmesser begeistern auch Profis:

Die (von uns vorgestellten; Anm. d. Red.) Messer sind sehr gut, werde ich weiterempfehlen.

Stefan Laffont (Modellbau Laffont), Aachen

Gern helfen wir bei Einsteiger-Fragen:

Ich wende mich voller Hoffnung an Sie. Ich bin ein kompletter Neuling mit der Spur z und suche jemanden der mir mit Rat und Tat zur Seite stehen könnte. Ich habe ihre Facebook-gruppe „Trainini Mini-Club Spur Z“ abonniert und lese fleißig mit.

(...) Im Internet (...) wird überall von den Vorzügen der „Digitalisierung“ gesprochen und geschrieben. (...) Ich weiß weder aus noch ein - analog oder digital? (...) Vielleicht können sie mir behilflich sein und mir Ansprechpartner im Raum Wien nennen.

Als erstes möchte ich mich recht, recht herzlich für ihre ausführliche Antwort bei ihnen bedanken. In der Zwischenzeit hat sich mein „Fuhrpark“ um 2 Diesellokomotiven mit Glockenankermotor erweitert: (...) Das Fahren/Rangieren macht mit den beiden richtig Spaß!

Sie reagieren viel sensibler und das Ansprechverhalten über den Märklin-Fahrregler (aus dem Startpaket) ist weitaus besser als mit der V 60 (...). Der Gedanke zu digitalisieren wurde momentan hintenangestellt.

(...) So werde ich versuchen mir das notwendige Fachwissen aus ihrer digitalen „Trainini“ herauszulesen; übrigens das einzige digitale Medium, das nicht um den heißen Brei rumschreibt. Sie schreiben, was Sache ist, unverblümt, klar und deutlich, verständlich und sehr hilfreich! Weiter so, Trainini!

Karl Odersky, Wien

Antwort der Redaktion: Dieser Leserbrief kann leider nur verkürzt, aber immerhin sinnwährend wiedergegeben werden. Wir haben die Fragen unseres Lesers bereits direkt beantwortet und auch die Z-Stammtisch-Gruppe Wien als aktive und versierte Vereinigung im Einzugsgebiet genannt. Wir hoffen und wünschen, dass beide nun in direkten Kontakt kommen.

An dieser Stelle möchten wir aber noch mal öffentlich ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Analog- oder Digitalbetriebs in der Spurweite Z erläutern: Häufig wird in Darstellungen der Eindruck erweckt, allein das Digitalisieren eines Modells sei entscheidend für gute Fahreigenschaften. Dies hatte auch unser Leser so verstanden, doch es ist leider nicht richtig. Ein Modell sollte bereits analog gut laufen, bevor es digitalisiert wird. Entscheidend sind folglich seine Mechanik, Kontaktsicherheit und ein guter Motor sowie auch das mögliche Ansteuern unter Zuhilfenahme von Elektronik.

Sind diese Voraussetzungen gegeben, lohnt es sich durchaus, über einen Umbau nachzudenken. Digitaltechnik „bringt aber nicht Lahme zum Gehen“! Sie kann die Eigenschaften eines Modells noch weiter verbessern, ihm neue Funktionen (wie Licht und Betriebsgeräusche) verleihen und zusätzliche Möglichkeiten eröffnen, die der Analogbetrieb nicht bietet – wie etwa ein Mehrzugbetrieb auf demselben Gleis ohne Stromtrennungen.

Folglich sollten sich die Überlegungen darauf konzentrieren, bevor eine Wahl für oder gegen eine Betriebsart, für Art und Umfang erforderlicher Komponenten, ein System und damit auch Hersteller getroffen wird.

AZL-Modelle in Auslieferung:

Auch diesen Monat gibt es bei AZL wieder eine Formneuheit, die erstmals zur Auslieferung kommt. Die Rede ist hier von der Diesellok EMD E7 als A-Einheit, die im Kunststoffspritzguss realisiert worden ist.

Technisch zeigt sie mit Glockenankermotor samt zwei Schwungmassen, vielen Ansetzteilen, fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung und beiliegenden Frontblenden bekannte Umsetzungsmerkmale.

Vorbereitet für eine leicht zu bewerkstellende DCC-Umrüstung erscheinen zum Start Versionen der ansprechend lackierten B&O (Art.-Nrn. 64610-1 / -2) und in knallig-gelben Farben, im Dach- und Lüfterbereich dezent grün abgesetzt, für die Chicago & North Western (64613-1 / -2).



Die Formneuheiten der EMD E7A werden zunächst in Ausführungen der B&O (Art.-Nrn. 64610-1; Bild oben) und der Chicago & North Western (64613-1; Bild unten) angeboten. Fotos: AZL / Ztrack

Die jüngst vorgestellten Kesselwagen fahren nun in schwarzer Gestaltung für die Virginian Gasoline einzeln (915001-1) sowie als Zweier- (915031-1) und Viererpackung (905001-1) vor. Dieselben Zusammenstellungen hat AZL auch für die orangefarbenen R-70-20-Kühlwagen der Burlington Northern für den Western Fruit Express gewählt (914810-1 / 914840-1 / 904810-1).

Vertriebspartner in Deutschland sind unter anderem Case-Hobbies und der 1zu220-Shop, Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter folgender Adresse: <https://www.americanzline.com>.

Neue Trainini®-Seiten vor dem Start:




Der Start unseres neuen Internetauftritts mit erweiterten Inhalten ist jetzt für Samstag, den 15. Mai 2021 geplant. Aktuell laufen noch Arbeiten am Feinschliff der Seiten und in ihren Inhalten sowie am Aufbau der neuen Linkliste, die beim Schwenk voraussichtlich auch noch Lücken aufweisen wird.



Trainini 3/2021 (deutsche Ausgabe) veröffentlicht
Erstellt von Redaktion 23.03.2021

Der Frühling steht vor der Tür, doch unsere Bastelsaison wird so schnell noch nicht zu Ende gehen. Neulich hörte ich: „So viel Zeit zum Basteln werden wir so schnell nicht wieder bekommen!“ Machen wir also das Beste aus den Beschränkungen - lesen und basteln!

[Weiterlesen](#)

 <p>17.04.2021 Erstellt von Holger Späing</p> <p>Hilfreiches Zubehör von Joswood</p> <p>Bereits in unserer "Messe-Ausgabe" 2/2020 haben wir auf Holzkisten von Joswood hingewiesen. Nun sind weitere Versionen diese Überseekisten erhältlich, die dank vielfältiger Einsetzbarkeit auch Zettlies gute Dienste tun werden.</p>	 <p>09.04.2021 Erstellt von Holger Späing</p> <p>Aktuelle Märklin-Auslieferungen</p> <p>Märklin hat Anfang April 2021 mehrere Neuheiten ausgeliefert und damit seinen Lieferrückstand um einiges abbauen können. Für jeden Geschmack dürfte etwas dabei sein.</p>	 <p>05.04.2021 Erstellt von Holger Späing</p> <p>Modellbau Laffont: Bausatzneuheiten 2021</p> <p>Zwei der vier neuen Bausätze von Modellbau Laffont sind ab sofort verfügbar. Wir stellen sie hier kurz vor.</p>
--	---	---

Abschließend zu entscheiden ist beispielsweise noch, wo und wie die lizenzierten **Trainini Archive** in die neue Architektur am sinnvollsten eingebettet werden. Ebenso ersuchen wir Hersteller und Anbieter um Erlaubnis, ihre Logos in Linkliste und Meldungen einbetten zu dürfen.

Freuen dürfen sich unsere Leserinnen und Leser aber schon heute: Auch wenn das Angebot nicht gleich zum Start im vollen Ausbauzustand fertig sein wird, so erwarten sie eine ansprechende Gestaltung, hoher Informationswert und praktischer Nutzen.

Trainini® wird mit dem Start Mitte Mai zu einem Informations- und Nachrichtenportal für die Spurweite Z erheblich ausgebaut, das Sie auch außerhalb der Erscheinungstermine unseres Magazins stets auf dem

Laufenden hält. Auch eine Abonnierfunktion für einen Nachrichtenbrief prüfen wir als weitere Ausbaustufe.

Märklin-Auslieferungen im April 2021:

Anfang April 2021 hat Märklin gleich mehrere Neuheiten ausgeliefert und damit seinen Lieferrückstand etwas abbauen können. Die Auslieferungen reichen von der Epoche II bis VI, umfassen von der Deutschen Reichs- über die Bundesbahn bis hin zur DSB gleich mehrere Unternehmen und Bahnverwaltungen.

Ein besonderes Schwergewicht im wahrsten Sinne des Wortes ist die NOHAB-Diesellok Serie MV der DSB (Art.-Nr. 88637): Dank Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff hat sie enorm an Gewicht und damit auch an Zugkraft zugelegt.



Zum Schwergewicht geworden ist Märklins NOHAB, die nun in DSB-Gestaltung als Serie MV (Art.-Nr. 88637) ausgeliefert worden ist.

Angetrieben wird sie von einem Glockenankermotor, fahrtrichtungsabhängig beleuchtet mit warmweißen LED und ist auch mit den (noch recht) neu konstruierten Drehgestellblenden auf Höhe der Zeit. Im Mai wollen wir auf dieses Modell noch mit einem kurzen Artikel eingehen.

Für die Freunde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind eine Güterwagenpackung (82327) aus zwei offenen Wagen „O Halle“ und einem Tempo-Dreirad sowie eine weitere (86010) mit drei Klappdeckelwagen „K Wuppertal“ erschienen.

Produktfarben trägt der ebenso frisch ausgelieferte IC-Abteilwagen Avnz 111.2 (1. Klasse) der Deutschen Bundesbahn (87241), der bereits in die Epoche V gehört. Flaschengrün sind hingegen die Donnerbüchsen der vierteiligen Personenwagenpackung (87513) für die Deutsche Reichsbahn (Epoche IV). Sie besteht aus einem Gepäckwagen Daai und drei Durchgangswagen Baai (2. Klasse).

Die ihnen entsprechenden DB-Wagen für die Epoche III werden einzeln angeboten, müssen aber vorübergehend noch ohne Gepäckwagen auskommen, dessen Liefertermin verschoben wurde. Erhältlich sind nun die Donnerbüchsen BCi (2./3.Kasse; 87501) und Ci (3. Klasse; 87511 & 87512). Auch sie sind in RAL 6007 Flaschengrün lackiert und fein bedruckt. Sie tragen entsprechend ihrer frühen Einsatzzeit korrekt noch keinen DB-Keks.



Ausgeliefert wurden auch die drei Donnerbüchsen der frühen Bundesbahnzeit, noch ohne DB-Embleme (87501 / 87511 / 87512; Bild oben) sowie die schwere Tenderdampflok Baureihe 85 aus derselben Zeit (88931; Bild unten), bei der vor allem die vorbildgerecht größeren Gegengewichte an der Treibachse gefallen.

Verfügbar sind jetzt auch noch zwei weitere Lokmodelle. Mit der modernen Diesellok ER 20 D der MRCE (88883) für die Epoche VI wartet ein überarbeitetes Modell auf seine Kunden, das mit Glockenankermotor und warmweiß-roten LED-Lichtwechsel aufwartet.

Auch die schwere Tenderdampflok der Baureihe 85 hat eine Produktpflege durchlaufen. Mit warmweißen LED, die fahrtrichtungsabhängig an beiden Enden leuchten, Schienenräumern, Bremsennachbildungen und Detailsteuerung spricht sie in früher DB-Ausführung (88931) sicher viele Kunden an.

Ihre Beschriftung zeigt spitze Ziffern als Relikte der Reichsbahnzeit, das Modell mit Glockenankermotor ist noch ohne Windleitbleche wiedergegeben worden. Einzig störendes Merkmal an diesem Modell ist, dass die Leuchtdioden entgegen vieler anderer Umsetzungen jüngster Zeit bei sehr langsamer Fahrt noch kein Licht emittieren.

Keine Spielwarenmesse 2021:

Ob mit oder ohne Modellbahnbeteiligung war lange Zeit eine Frage, wenn es um den Ersatztermin im Sommer für die Spielwarenmesse ging. Die als „Spielwarenmesse Summer Edition“ geplante Veranstaltung wurde am 30. März 2021 nun auch abgesagt.

Als Grund angeführt wird erfahrungsgemäß der unsichere Pandemieverlauf angeführt, der hier wegen der international anreisenden Aussteller und Besucher und möglichen Quarantänevorschriften noch mehr Brisanz hat.

So führt der Veranstalter in seiner Presseinformation Folgendes an: „Vor allem die fehlenden Perspektiven rund um das Messegewesen seitens der Politik haben erhebliche Auswirkungen auf die Planungen der Messeorganisation und die Reisedisposition der internationalen Hersteller und Einkäufer.“

Deshalb sei trotz der bereits eingeleiteten Maßnahmen ohne einen erforderlichen und gesicherten Vorlauf ein erfolgreiches Durchführen nicht möglich. Ab sofort rücke deshalb die reguläre Spielwarenmesse vom 2. bis zum 6. Februar 2022 in Verbindung mit der Spielwarenmesse Digital in den Mittelpunkt.

Kein April-Scherz:

Wie wir hat auch Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) diese Überschrift gewählt, als die Kunden über aktuelle Neuheiten informiert wurden. Basalt-Splitt wird aktuell für Märklin-Wagen 8622 (Omm 52 in alter Ausführung) und 8650 (Eaos 106) angeboten. Wie hier üblich, wird das Material hier durch Original-Gesteinsteile nachgebildet und sieht daher besser und vorbildnäher aus als jeder Kunststoff.



Die Bodenseefähre „Friedrichshafen“ (Art.-Nr. 10484RF1) ist das größte Modell unter den aktuellen Neuheiten. Foto: NoBa-Modelle

Und das Neueste von NoBa-Modelle:

Ein Höhepunkt unter den aktuellen Neuheiten von NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) ist sicher die Bodenseefähre Friedrichshafen, die als Resindruckrohling (Art.-Nr. 10484R) und als

Fertigmodell (10484RF1) angeboten wird. Letzteres erfordert etwa vier Wochen Lieferzeit, der erforderliche Aufwand sollte aus dem Foto zu erahnen sein.

Aber auch kleinere Dinge können viel Sinn auf der Modellbahn stiften: Drei moderne 240-Liter-Mülltonnen (10261R), die Schranke (5503R) und Halbschranke (5502R) jeweils mit Andreaskreuz oder auch der Säulenschwenkkran (3201R) sind hier zu nennen.



Ein vielseitig einsetzbares Accessoire auf modern geprägten Anlagen ist der neue Säulenschwenkkran (Art.-Nr. 3201R; Bild oben), der hier Position neben einem Gleis bezogen hat. Zu den größeren Gebäuden im Programm gehört das Straßenbahndepot (4124; Bild unten) mit zwei Ständen, aus dem hier der Gelenktriebwagen DoT4 der Stuttgarter Straßenbahn als Fertigmodell (5704RF) herausfährt. Fotos: NoBa-Modelle

Weitere Neuheiten widmen sich dem Thema Straßenbahn. Der Gelenktriebwagen DoT4 der Stuttgarter Straßenbahn ist wahlweise rollfähig (5705R), motorisiert (5704R) oder in beiden Ausführungen auch als Fertigmodell (5705RF / 5704RF) zu erwerben. Untergestellt werden kann er im per PLA-Druck erstellten Straßenbahndepot (4124).

Angetan haben muss es den kreativen Schöpfern ihr Werbewagen, denn mit einem NoBa-Fahrwerk ist dieser nun auch motorisiert zum Selbstgestalten (5317R) oder als Fertigmodell (5317RF) erhältlich.



Als wertvolles Werkzeug erweisen sich die neuen Lackierständer (20100), die sowohl in kurzer (vorne) als auch langer Ausführung (hinten) bestellt werden können.

Bereits als große Hilfe bei Farbarbeiten zu schätzen gelernt haben wir die neuen Lackierständer (20100), von denen beim Bestellen sowohl eine kurze als auch lange Ausführung gewählt werden kann. Gefertigt sind diese nützlichen Werkzeuge im PLA-Druckverfahren.

Absage der Märklintage 2021:

Schweren Herzens teilte Märklin am 30. März 2021 mit, dass die Märklintage 2021, die im September zusammen mit der IMA in Göppingen stattfinden sollten, abgesagt werden müssen. Die nach wie vor unsichere Infektionslage erlaubt es weiter nicht, derart große Veranstaltungen überhaupt zu planen, weil deren Durchführen überhaupt nicht abschätzbar ist.

So musste auch hier mit Blick auf die Gesundheit eine Entscheidung mit Verstand und Sicherheit für alle Beteiligten gefällt werden. Die nächste Auflage wird es also erst vom 15. Bis zum 17. September 2023 in Göppingen geben.

Lötstationen von Conrad Electronic:

Ohne zu löten geht es bei der Modellbahn meist nicht: Sei es das Verkabeln der eigenen Anlage, das Anbringen von Zuleitungen Schienenprofilen, das Reparieren eines Lokmodells oder gleich der Eigenbau aus Bausatz oder selbstgefertigten Teilen.

Conrad Electronic (<https://www.conrad.de>) hat sein Angebot analysiert, vier Zielgruppen definiert und empfiehlt jeweils ein für sie passendes Modell aus dem eigenen Programm. Zielgruppe 1 sind Heimwerker, Modellbauer, Hobbyelektroniker und Maker, Zielgruppe 2 der Bereich Schule und Ausbildung, Zielgruppe 3 Handwerk und Werkstatt sowie Industrie und Fertigung in der Zielgruppe 4.

Der Reihe nach ergaben sich dazu folgende Lötstationen der Marke Toolcraft als aufgabengerechte Lösungen: ST-80A „Lötstation analog“ (Best.-Nr.: 1561692), ST-100 HF „Hochfrequenz-Lötstation digital“ (1626065), LSL-951 „Lötstation digital“ (2269448) und ST-200 „Pro Lötstation“ (2248468).

Erhältlich sind sie auf der sogenannten „Conrad Sourcing Platform“. Auch weitere Modelle sind natürlich im Sortiment verfügbar.

Weitere Ikarus-Variante bei EtchIT:

Der in der letzten Ausgabe vorgestellten Variante folgt der Ikarus 55 nun auch als Reisebus mit Panoramafenstern (Art.-Nr. XD065_Z). Zu diesem Bausatz wird separat auch ein Satz Beschriftungen und Seitenfenster (XD065dec_Z) angeboten. Bei den Fenstern sind die Rahmen bereits aufgedruckt.



Der neue Reisebus Ikarus 55 zeigt sich dem Fotografen mit den optional erhältlichen Beschriftungen und Seitenfensterdrucken. Foto: Etchit-Modellbau

Ein nettes Ausstattungszubehör stellen die acht Doppel-Parkbänke auf Betongestellen (ET025d_Z) dar, wie sie nach einstigem Zeitgeist vielerorts als Rastmöglichkeit entlang von Wanderwegen oder Ausflugszielen aufgestellt waren.

Die Herstellerseiten mit Bestellmöglichkeit sind wie folgt zu erreichen: <http://etchit.de>.

Neu bei Micro-Trains:

Dem Kesselwagen aus der letzten Ausgabe folgte nun auch ein schwarzes Exemplar (Art.-Nr. 530 00 500) als „Sweet Liquid #2“ der NATX. Mit Anschriften der Frisco (531 00 341 / 342), Penn Central (531 00 351 / 352) und Milwaukee Road (531 00 361 / 362) sind nun auch noch offene Schüttgutwagen in hellgrauer Lackierung ausgeliefert worden.

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

Neuer Weltrekord im Wunderland:

Das Miniatur-Wunderland in Hamburg hat die Zeit der Zwangsschließung seit Oktober 2020 ausgiebig genutzt, um lange geplante Arbeiten durchzuführen, die mit Besuchern nicht möglich gewesen wären. Doch als die Liste der Tätigkeiten immer kürzer wurde und sich Hoffnungen auf ein Öffnen zu Ostern zerschlugen, bedurfte es neuer kreativer Ideen.

Darunter war eine zu einem hochkomplexen Weltrekord: Impulsgeber war ein Video aus dem vorletzten Jahr. Ein Airbus A380 startete da im Wunderland, auf der Tragfläche einen Weihnachtsmann mit einen Schlagklöppel in der Hand, der auf mit Wasser gefüllte Flaschen schlug und damit die Melodie von „Jingle Bells“ spielte.

Daraus wurde nun die neue Aktion, in der ein Zug an unterschiedlich befüllten Wassergläsern entlang von Skandinavien nach Italien durchs komplette Wunderland fährt und dabei die bekanntesten Klassikstücke der Welt anklingen lässt. Am 17. März 2021 klappte es gleich im ersten Versuch und der Weltrekord der längsten, von einem Modellzug gespielten Melodie ging nach Hamburg.

Das Video zur Rekordfahrt können Sie sich auf Wunsch hier anschauen: <https://youtu.be/aBNHmUT3GPg>.

Zulieferproblem bei WDW Full Throttle:

WDW Full Throttle wird laut Information seines deutschen Vertriebspartners Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) wegen eines Lieferstopps derzeit nicht mit Achsen beliefert. Diese Teile lässt Bowser sonst in China fertigen. Es läuft nach dieser Information die Suche nach einer Alternative, die allerdings eine Preissteigerung zur Folge haben wird.

Als Neuheit ausgeliefert wurden 33-Fuß-Schüttgutwagen mit zwei Auslasstrichtern. Sie tragen die blaue Lackierung von CSX und sind jeweils als Zweierpackung konfektioniert (Art.-Nrn. FT-3044-1 / -2). Beladen ist je ein Wagen mit Sand und Kies aus der Produktion von Hay Brothers.



Ansprechend wirken die blauen CSX-Schüttgutwagen (Art.-Nr. FT-3044-1) dank ihrer Ladeguteinsätze, die einen hervorragenden Kontrast schaffen. Foto: WDW Full Throttle

Neu zusammengestellt ist eine Sammlerkonfiguration (FT-COL49-1) aus zwei Kohlewagen der PRR (FT-2026) und PRSL (FT-3037), die 2009 bzw. 2015 unter den angegebenen Artikelnummern in Zweierpackungen offeriert wurden. Als Neuheit noch für

den März 2021 ausgewiesen sind die beiden zylindrischen Schüttgutwagen „Southern (Big John) A&B“ (FT-1065-1 / -2) in silberfarbener und schwarzer Grundfarbe.

Das Beste aus der Krise machen:

Bei Modellbahndecals Andreas Nothhaft (<https://www.modellbahndecals.de>) gibt es für alle Spurweiten nun Kesselwagenanschriften passend zur Corona-Krise (Art.-Nr. 6659). Auf Anregung eines Kunden entstand ein Schiebebildsatz für solche Wagen, die einen Transport von Impfstoff ausweisen. Auch wenn ein so beschrifteter Wagen keine reale Vorlage hat, ist es eine Option, sich auf der Modellbahn mit etwas Humor dieser Situation zu stellen.

Märklin optimiert seine Logistik:

Märklin hat auf gestiegene Anforderungen an das eigene Lager reagiert, die in der Vergangenheit immer wieder zu Verzögerungen im Belieferungsprozess geführt hatten. So werden aktuell die logistischen Kapazitäten deutlich ausgebaut.

In den kommenden Monaten soll das bisherige Märklin-Lager Ebersbach deshalb in das Zentrallager der Konzernmutter nach Sonneberg (Thüringen) umziehen. Dort befindet sich bereits ein hochmodernes,

automatisiertes und gut eingerichtetes Hochregallager, welches in den letzten Monaten weiter ausgebaut wurde.

13.200 Palettenstellplätze und auch ein automatisches Kleinteilelager, dessen Kapazität 2020 um das Dreifache auf eine Kapazität von 32.000 Behältern ausgebaut wurde, sollen künftig die genannten Prozesse beschleunigen.

Insgesamt würden dort von 180 Mitarbeitern bisher über 4.000 Produkte auf einer Fläche von über 50.000 m² betreut, bei Bedarf auch in mehreren Schichten, ließ Märklin seine Händler und die Presse wissen. Durch einen hohen Automatisierungsgrad sollen sich die Durchlaufzeiten aller Produkte mit Abschluss des Umzugs verbessern.

Herpa-Neuheiten für den Hochsommer:

Herpa hat neue Flugzeugmodelle für den Maßstab 1:200 angekündigt, die für die Monate Juli und August 2021 geplant sind. Wir haben diejenigen herausgesucht, die mit einer Länge von unter 30 cm noch anlagentauglich bleiben und zu europäischen Motiven passen.

In der Reihe der anspruchsvolleren, weil detaillierteren Wings-Modelle sind nun angekündigt:

Aeroflot Yakovlev Yak-40 (Art.-Nr. 571456),
British World Airlines Vickers Viscount 800 (571463),
Airbaltic Airbus A320-300 – neue Farben (571487),
Zeppelin-Reederei Zeppelin NT „ZF – Next Generation Mobility“ (571494),
Aeroflot Ilyushin IL-62M – Le Bourget 1971 (571524) und
Malév Hungarian Airlines Ilyushin IL-18 (571531)

Der Airbus A220-300 der Swiss International Air Lines mit der Registrierung HB-JCL und dem Taufnamen „Winterthur“ (558952-001) ist eine veränderte Auflage des Modells, das dieselbe Artikelnummer ohne die Erweiterung -001 trug.

Ein ähnliches Modell wird mit der Kennung HB-JCQ ohne Taufnamen auch als Snapfit-Modell (613323) mit eingezogenem Fahrwerk aufgelegt. In dieser Reihe vereinfachter Modelle erscheinen des Weiteren noch folgende Neuheiten:

Sky Up Airlines Boeing 737-800 (613187) und
Condor Airbus A321 (613194).

Formneu ist der Airbus A330-700 Beluga XL (613286), den wir deshalb auch erwähnen. Nicht unerwähnt lassen wollen wir auch ein weiteres Modell für Freunde der Musikgruppe Iron Maiden, das im Maßstab 1:250 umgesetzt wird: Boeing 747-400 „Ed Force One“ zur „The Book of Souls Tour 2016“ aus dem Bestand von Air Atlanta Icelandic (613293).

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.