

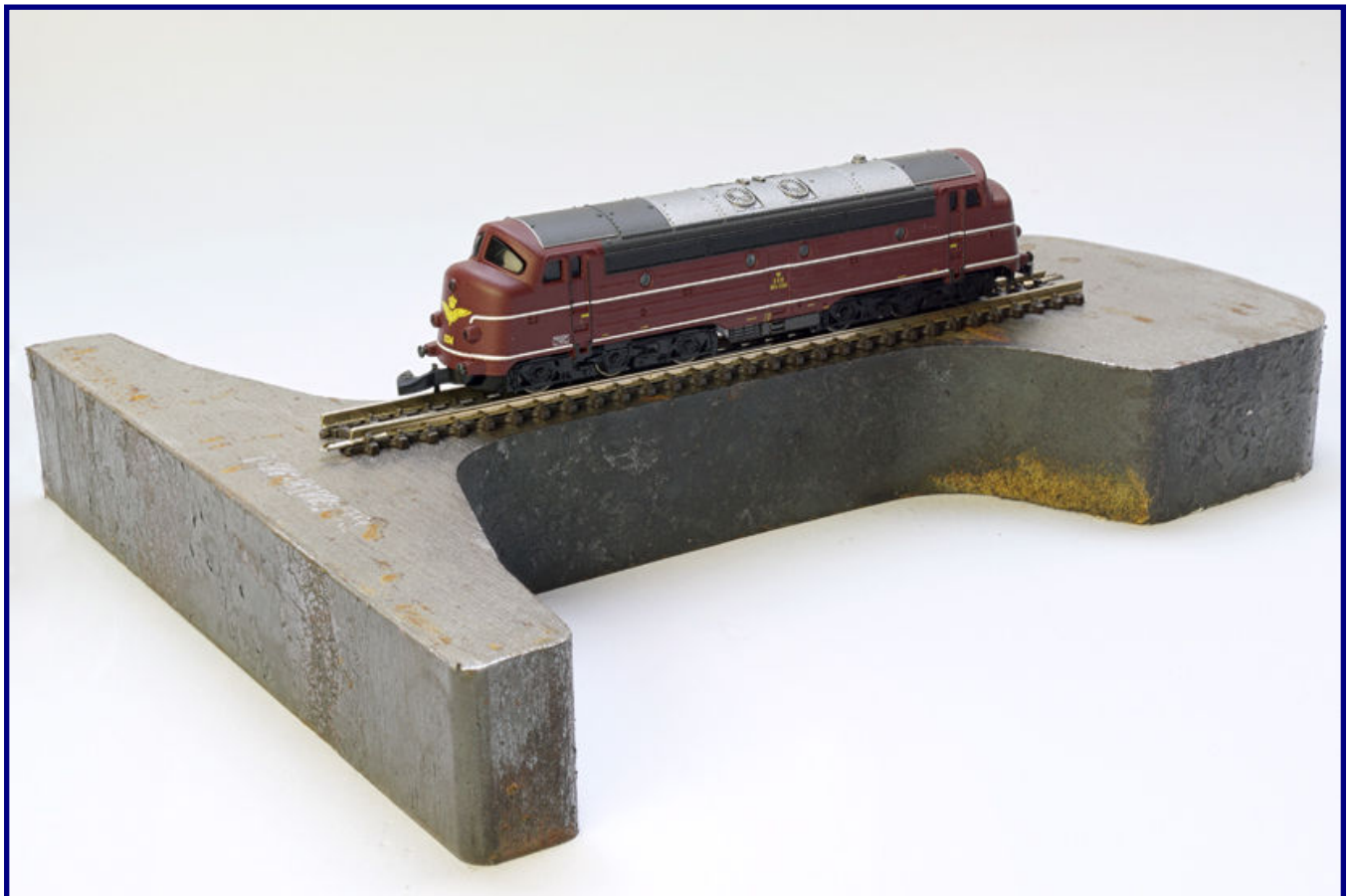
Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220
und Vorbild

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ein Schwergewicht geht ins Rennen

Modellbahnfotografie für Anfänger
HOS Modellbahntechnik im Portrait

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, hoffentlich mit Ihnen, auf eine neue Ausgabe unseres Magazins. Unseren selbst gesteckten Termin für unseren neuen Internetauftritt haben wir leider nicht ganz halten können.

Aber wir vertrauen darauf, dass sie uns zustimmen: Qualität geht vor Zeit. Eine siebenköpfige Mannschaft aus Redaktion, Übersetzern und technischem Seitenbetreuer hat rund ein halbes Jahr neben dem Magazin hart daran gearbeitet.



Holger Späing
Chefredakteur

Viel Zeit, die wir alle irgendwie neben Arbeit, Familie und anderen Anliegen abzwacken mussten, ist in über sechs Monaten darin eingeflossen. Von der ersten Idee über das Festlegen von Gestaltung und Strukturen, dem technischen Aufbau bis hin zum Einpflegen und Übersetzen von Inhalten hat es uns viel abgefordert.

Wir sind stolz auf das Ergebnis und hoffen sehr, dass es auch Ihnen gefällt – natürlich ist es nichts Statisches und wird auch in Zukunft weiterentwickelt, angepasst und hoffentlich ergänzt und stetig verbessert.

Trainini® ist ab sofort mehr als ein Magazin, es soll ein Informations- und Nachrichtenportal für möglichst alle Belange der Spurweite Z auf höchstem journalistischem Niveau sein. Da lohnt es sich hoffentlich, deutlich häufiger als nur ein Mal im Monat vorbeizuschauen!

Ach ja, nebenbei entstand auch noch diese neue Ausgabe: Hier haben wir uns mit der MV 1134 der DSB das jüngste NOHAB-Modell Märklins mit einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff angeschaut. Unser Leser Hartmut Schnittjer hat die Laster MAN 630 von Ratimo-Z für sich entdeckt, die auch perfekt zu den Schwerlastwagen SSy 45 passen, die wir im April vorgestellt haben.

Dirk Kuhlmann gibt Foto-Tipps, damit auch Anfänger ihr Geschaffenes wirkungsvoll in Szene setzen und hoffentlich in diesem Magazin zeigen können. Heinz O. Schramm stellt sich und seine Marke HOS Modellbahntechnik vor. Das ist wie ein kleiner Lebenslauf und gleichzeitig ein Blick hinter die Kulissen seines Schaffens.

Auch reichlich Lektüre haben wir wieder „herbeigeschafft“: Gleich vier Bände zählt das Deutsche Lok-Archiv, das auch Regentage kurzweilig werden lässt. Wer auf Märklins Vectron wartet und für Filme zu begeistern ist, findet gesteigerte Vorfreude im Anschauen einer neuen DVD aus dem EK-Verlag.

Und auch im weiteren Umfeld steht die Welt der Spur Z nicht still. Auch im Mai gab und gibt es wieder vieles zu melden. Das sind Neuheiten und Neuigkeiten, aber auch Ankündigungen rechts und links vom Tellerrand.

Vielseitig und bunt sind eben die Facetten der Spurweite Z und damit bin ich wieder bei unseren Internetseiten: Das Seitenmotto „Meine Welt im Maßstab 1:220“ hat auch mindestens zwei Facetten. Das Personalpronomen soll ebenso auf mich als Vater von **Trainini®** passen wie auch auf jeden unserer Leser. Freuen Sie sich mit uns und vor allem, bleiben Sie uns treu!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Ein neues Schwergewicht.....	4
Die perfekte Ergänzung.....	17

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Modellbahnen gelungen fotografieren.....	21
--	----

Literatur

Klassiker der Dampflok-Literatur	32
100 Jahre Entwicklung zum Drehstrom	35

Aktuelles

HOS Modellbahntechnik: Leben für den Modellbau.....	37
Zetties und Trainini im Dialog.....	47

Impressum	60
-----------------	----

Wir danken Hartmut Schnittjer und Heinz O. Schramm für ihre Gastbeiträge sowie Ulrich Budde, Ulf Häger und Kurt Rasmussen für historische Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 25. Mai 2021

Titelbild:

Märklins NOHAB ist zum Schwergewicht mutiert. Möglich macht das ein Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff, der viele Vorteile aus Kunststoffspritz- und Metalldruckguss in sich zu vereinen mag. Unser Foto soll diesen Eindruck von Masse zum Ausdruck bringen.

Überarbeitete NOHAB von Märklin Ein neues Schwergewicht

Die von NOHAB gebauten Rundnasen haben für viele Eisenbahnfreunde einen wahren Kultstatus wie in Deutschland beispielsweise auch die V 200. Kein Wunder ist es damit, dass es beinahe quer durch alle Spuren Modelle gibt. Märklin hat seinen Modellen mehr Gewicht verschafft, einige Details überarbeitet und sie nun neu ins Rennen geschickt. Wir schauen uns den jüngsten Ableger an und werfen auch einen Blick auf sein Vorbild.

Bereits im **Trainini®** 5/2019 haben wir die Vorbildgeschichte des Europa-Ablegers aus der US-amerikanischen F7-Serie von General Motors EMD vorgestellt. Darin haben wir erläutert, worin die Unterschiede im äußeren Erscheinungsbild begründet liegen und welche Staatsbahnen Maschinen dieses Typs beschafft und eingesetzt haben.



Als MY 1101 am 19. August 1995 in Strib beim Umsetzen abgelichtet wurde, zeigt sie sich in Ursprungsgestaltung: zwei Scheibenwischer, aber keine Betriebsnummer an den Fronten und dazu das Dach und dreigeteilte Lüfterband in hellem Grau. Die museal erhaltene Lok hat zuvor einen Sonderzug in den ehemaligen Fährbahnhof gebracht, dessen Strecke inzwischen längst durch einen Fahrradweg ersetzt wurde. Foto: Ulf Häger

Anlass des Berichts war das erstmalige Erscheinen des wegweisenden Kleinserienmodells von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Inzwischen hat auch Märklin seine Konstruktion im Rahmen einer Produktpflege überarbeitet und verschiedene Ausführungen erstmals oder wieder angeboten. Jüngster Ableger der Rundnasen ist eine Lok der Baureihe MV aus dem Bestand der DSB.

Daran anknüpfend möchten wir zunächst auch einen Blick auf die großen Vorbilder und ihren Einsatz werfen. Die DSB war nämlich die erste Staatsbahn, die bei diesem Loktyp, der nach seinem Lizenzhersteller nur kurz als „NOHAB“ bekannt wurde, zugriff.

Nachdem die Nydqvist och Holm AB in Trollhättan (Schweden) 1949 von General Motors eine Europa-Lizenz für EMD-Produkte erworben hatte, bestellte die Dänische Staatsbahn bereits 1952 die ersten vier Exemplare. Ausgeliefert wurden sie im Frühjahr 1954 und als MY 1101 (7. Februar 1954) bis 1104 in Dienst gestellt.

Trotz der späteren Exporterfolge auch nach Norwegen, Belgien, Luxemburg und Ungarn war der Einsatz einer Diesellok aus den Vereinigten Staaten nicht unumstritten. Gleichzeitig durfte General Motors damals aber auch als einziger Diesellokhersteller mit vorzeigbarer Erfahrung gelten.



Am 28. August 1981 zeigt sich die erste an die DSB gelieferte Maschine als MV 1101 in Fredericia bereits in ihrer letzten Lackierung und mit nur noch einem Scheibenwischer an den Frontfenstern. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Für die DSB war dies offenbar entscheidend, aber der Lizenzbau erfolgte trotzdem außer Landes und benachteiligte die eigene Lokindustrie. Um eigenen volkswirtschaftlichen Interessen gerecht zu werden, konnte vereinbart werden, dass Frichs aus Aarhus die Lökkästen fertigte und zulieferte. Ab der zweiten Maschine stammten auch die Drehgestelle aus deren Werk.

Ihre mutige und sicher nicht leicht durchzusetzende Entscheidung sah die DSB später bestätigt, denn insgesamt bestellte sie, neben leichteren Ablegern für Nebenstrecken, 59 Maschinen der Baureihe MY:

- MY 1101 bis 1104 (bestellt 1952),
- MY 1105 bis 1124 (1954),
- MY 1125 bis 1144 (1956) und

- MY 1145 bis 1159 (ab 1964).

Zwischen diesen Serien gab es Abweichungen, was ab 1968 auch zu einer Aufteilung der Bezeichnungen führte: MY 1101 bis 1105 besaßen einen 16-Zylinder-Motor GM 16-567 B (1.700 PS), MY 1106 bis 1144 den Typ GM 16-567 C (1.950 PS) und MY 1145 bis 1159 den noch mal verbesserten GM 16-567 D1 (ebenfalls 1.950 PS) sowie einen geänderten Schalldämpfer ("Rillenauspuff"). Das Gewicht der Maschinen erhöhte sich von 98,6 auf 101,6 Tonnen.

Ab 1962 kam es im Rahmen von Ausbesserungen und Reparaturen zu einem umfangreichen Tausch von Motoren. Als die 1.750-PS-Aggregate der ersten vier Exemplare auch in andere Lokomotiven der Baureihe gelangten, entschied sich die DSB, solche Maschinen zu kennzeichnen, indem sie ihnen unter Beibehalten ihrer Ordnungsnummer ab 1968 die Bezeichnung MV zuwies. Dies hatte auf MV 1144 bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1987 Bestand.



MV 1134, Vorlage für Märklins Modell, ist am 28. August 1981 bereits in der rot-schwarzen Lackierung mit einem Güterzug bei Bredstrup unterwegs. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Die geringere Leistung war wegen ihrer betrieblichen Relevanz nun gleich erkennbar. Mit der geänderten Baureihenbezeichnung unterwegs waren die 1101, 1102, 1104, 1109, 1134 und 1144 – also insgesamt sechs Exemplare. MV 1101, 1104 und 1134 erhielten 1984, 1973 und 1981 (wieder) einen 1.950-PS-Motor und wurden wieder als MY bezeichnet.

Ein wesentlicher Unterschied der Rundnasen zu den amerikanischen F7 sind deren sechs- statt nur vierachsigen Drehgestelle. Grund dafür war der in Europa schwächere Oberbau, der geringere Achslasten verlangte. So wurde zwischen die äußeren Antriebsachsen jeweils mittig noch eine antriebslose Tragachse gesetzt.

Genügte dies bei den MY und MV für deren Einsatz im Flachland Dänemarks vollkommen, erhielten alle weiteren NOHAB- und AFB-Exemplare Antriebe auf alle sechs Achsen. Bemerkenswert ist, dass die

DSB-Ausführung trotz nur vier Fahrmotoren noch auf eine Achslast von 17 Tonnen kam und so nicht auf allen Nebenbahnen verkehren konnte, was später eine leichtere Ausführung erforderlich machte.

Einsatz und Erscheinungsbild

Alle an die DSB gelieferten Maschinen trugen ab Werk eine braunrote Farbgebung, die dem in Deutschland als RAL 3011 definierten Farbton entspricht. Ihre Anschriften und die Krone, seitlich mit dem Schriftzug DSB, an der Stirn mit Flügelrad, waren gelb aufgebracht, Dach und Lüfterband waren hellgrau, die Drehgestelle schwarz.

An den Längsseiten waren je zwei weiße Linien zu finden, die um die Nase herumführten. Während die untere am Rand des Lokkastens komplett herumlief, führte die obere jeweils über eine der beiden Laternen an der Front und endete dahinter in einem starken Bogen zu ihr.

Zu Beginn ihrer Dienstzeit trugen sie noch keine Betriebsnummern auf den Fronten. Angeblich bemängelte dies der dänische König Frederick IX. während einer Bahnreise, weil aus dem ersten Waggon heraus nicht die Nummer der Lok sichtbar sei. Ab 1957 wurde dies dann an den vorhandenen Maschinen geändert, die Exemplare ab MY 1125 trugen sie bereits ab Werk.



MY 1101 der DSB ist am 5. September 1976 mit einem einzelnen Personenwagen 2. Klasse im Bahnhof Rønbjerg unterwegs. Ihre Gestaltung ist, bis auf den bereits demontierten zweiten Scheibenwischer, identisch mit dem heute vorgestellten Märklin-Modell. Foto Kurt Rasmussen

Zu Beginn der siebziger Jahre, hier ab 1972, begannen einige Bahnverwaltungen mit der Suche nach neuen und zeitgemäßen Farbkonzepten. Gleich mehrere Entwürfe sahen bei der DSB eine schwarz-rote Farbaufteilung vor. Entschieden wurde zu Gunsten schwarzer Lokkästen mit roten Fronten, die bei den NOHAB gern als Rundnasen bezeichnet werden.

Der Farbwechsel begann bei diesen Lokomotiven im Jahr 1973, erste Maschine in neuer Lackierung war MY 1147. 1985 konnten die Umlackierungen, die im Rahmen von Ausbesserungen erfolgten,

abgeschlossen werden. Weitere Änderungen betrafen das Anbringen von Frauennamen und Rangiererbühnen über den Puffern in den Neunzigern, was bis zum endgültigen Ausmustern Bestand behalten sollte.



Am 30. August 1981 ist MY 1141 eine Grenzgängerin: Mit einem langen Reisezug konnte sie an diesem Tag im deutschen Flensburg aufs Zelluloid gebannt werden. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Interessant ist sicher noch ein Blick auf internationale Einsätze, die NOHAB-Lokomotiven nicht erst für die jüngere Vergangenheit auf deutschen Anlagen interessant machen: SNCB-Exemplare kamen vor internationalen Zügen über Aachen bis nach Köln, aber auch DSB-Maschinen erreichten deutschen Boden.

Liefen deutsche V 200⁰ zeitweilig als Mietlokomotiven in Dänemark, so kamen auch die Rundnasen über die Grenze. Die Reihen MV und MY der DSB waren in Flensburg anzutreffen, sind aber auch in Hamburg fotografiert worden.

Ein Blick aufs Märklin-Modell

Nachdem Märklin bereits zuvor eine überarbeitete SNCB-Ausführung angeboten hatte, folgte nun auch eine dänische Vertreterin in ursprünglicher Farbgebung mit Betriebsnummer auf den Fronten (Art.-Nr. 88637). Diese Eigenschaft, ihre Betriebsnummer 1134 und die Bezeichnung als MV erlauben es, den Betriebszustand etwas einzugrenzen.

Ab 1968 gab es die Baureihenbezeichnung MV, eine Loknummer auf der Front trugen die Maschinen da bereits. MV 1134 war bis 1981 mit dem Motor, der ihr diese Bezeichnung gab, unterwegs, bevor sie wieder zurückgebaut wurde. Das Modell ist folglich in die Epoche IV einzuordnen, als auch die Reisezugwagen schon mit UIC-Beschriftungen („Computernummern“) versehen waren.



Nach einer umfangreichen Produktpflege präsentiert sich uns mit MV 1134 aus dem Hause Märklin wieder eine DSB-Ausführung der NOHAB. Als fehlendes Merkmal fällt spontan nur die Frontschürze auf, die nicht zu einer Systemkupplung passen will.

In diesem Zeitfenster waren bei der Bundesbahn anfangs noch grüne und blaue Reisezugwagen unterwegs, in begrenzter Anzahl Popfarbenwagen und ab 1974 dann auch solche nach dem neuen Farbkonzept Elfenbein/Ozeanblau.

Die nun ausgelieferte Neuheit 2020 ist also für spannende Kontraste auf der Modellbahn gut, sofern sie als Grenzgängerin eingesetzt wird. Sie ist RAL 3011 Braunrot lackiert und trägt die zwei weißen Zierlinien und gelben Anschriften, die wir im Vorbildteil bereits beschrieben haben.

Als Abweichung sind nur die Farben des Lüfterbands und des Dachbereichs festzustellen. Der Dachbereich um Auspuff und Lüfterrotoren ist in Weißaluminiumfarbe ausgeführt, die Areale davor und dahinter sind in einem dunklen Grau umgesetzt worden. Dieses kam auch bei den Lüfterbändern zum Einsatz.

Dies entspricht nicht dem beschriebenen und dokumentierten Ursprungszustand, aber eben den stellt das Modell auch gar nicht dar. Nicht klären konnten wir bislang, ob eine geänderte Anstrichvorgabe Grund für den Unterschied ist oder es nur üblichen Betriebsspuren geschuldet war. Jedenfalls zeigt ein uns vorliegendes Foto der MY 1101 aus dem Jahr 1976 solch ein dunkles Lüfterband und Dach, in dem hellere Stellen und teilweise auch ein hellerer Rand auszumachen sind.

Ein Fehler scheint Märklin hier also nicht unterlaufen zu sein. Entweder wurden in Göppingen historische Betriebsaufnahmen akribisch genau ausgewertet oder es lagen sogar einschlägige Anstrichvorschriften vor, die dann genau befolgt wurden.

Das Lüfterband verdient eine weitere Erwähnung als schwer wiederzugebendes Detail. Bei den NOHAB-Lokomotiven gewährte es aus vielen Perspektiven gute Durchsicht, was es sehr transparent erscheinen lässt. Das ist in allen Maßstäben kaum noch wiederzugeben, bei einem Spur-Z-Modell im Spritzguss schlicht unmöglich.



Die Lackierung von Dach und Lüfterband erfolgte (überwiegend) in einem dunkleren Grau, nahe den Führerständen mit einer Linie im helleren Aluminium-Farbtönen eingefasst (Bild oben). Ein Beleg für diese Gestaltung findet sich in der Vorbildaufnahme auf Seite 7. Von der Produktpflege profitiert haben die Drehgestelle mit neuen Blenden nach korrekter Vorlage und der überarbeitete Gussblock des Fahrwerks (Bild unten).

Eine Alternative böte hier allenfalls ein feinstes Ätzteil, das präzise und fehlerfrei herzustellen wäre und am Modell auch noch dauerhaft und möglichst spaltfrei zu montieren wäre. Der Aufwand für eine solche Überarbeitung wäre nicht zu rechtfertigen und brächte auch keinen echten Zugewinn: Worauf sollte der Blick des Betrachters dann fallen?

Die gewählte, dunkle Wiedergabe des Lüfterbands ist genau der Weg, der Kosten spart und den Vorbildeindruck bestmöglich vermitteln kann. Sie gibt den Eindruck dunklen Lacks oder Verschmutzung wieder und suggeriert einen dunklen Maschinenraum – Problem gelöst.

Lackierung und Bedruckung sind auf dem gewohnt hohen Märklin-Niveau und geben keinen Anlass zur Kritik. Angenehm wirkt die eher matte Ausführung des Lacks, die die wie Glas glänzenden Kunststoffteile für die runden Maschinenraumfenster und jene des Führerstands umso besser wirken lassen.

Graviert sind an den Stirnfenstern sogar zwei oben angeschlagene Scheibenwischer. Das ist ein nettes, wenn auch kaum auffallendes Detail, das aber Fragen aufwirft: Viele Aufnahmen von DSB-Maschinen zeigen sie nur mit einem Exemplar vor dem rechten Stirnfenster. Da sie bei Anlieferung beidseitig vorhanden waren, sind sie später zumindest teilweise wohl abgebaut worden. Auch die 1134 haben wir nur mit einem Scheibenwischer auf Aufnahmen wiedergefunden.

Bevor wir auf die Neuerungen der jüngsten Auflage nach erfolgter Produktpflege eingehen, müssen wir kurz die „Geburtsfehler“ dieses Modells ansprechen, die es nicht ablegen kann und die als Kompromisse hinzunehmen sind. Das Märklin-Modell ist hier als preisgünstige und durchaus akzeptable Alternative zum deutlich teureren Kleinserienmodell von FR Freudenreich Feinwerktechnik zu betrachten.



Wie bei allen anderen NOHAB-Modellen von Märklin auch, sind an beiden Führerstandsstirnfensern Scheibenwischer zu finden. Für das Vorbild bleibt diese Ausstattung hingegen fraglich. Während die schwarz aufgedruckten Lampenringe und die Fronttürnachbildung mittels Tampondruck gelungen wirken, bleibt die nackte Pufferbohle ohne jedes Detail einer der „Geburtsfehler“, die sich ohne größeren Aufwand für Formänderungen nicht mehr beheben lassen.

Während die Großserie die Kosten gegen die zu erwartende Stückzahl abwägt und die Preissensibilität der Kunden zum Maßstab nahm, sann der Kleinserienhersteller auf ein perfektes und möglichst rundum stimmiges Modell für Puristen. Beide bedienen also sehr unterschiedliche Zielgruppen, die so gleichermaßen glücklich werden.

Im Falle von Märklin hieß das aber auch, dass für diesen Loktyp kein eigenes Fahrwerk entwickelt wurde. Stattdessen wurde das am ehesten als geeignet betrachtete Fahrwerk der Baureihen 103 und 151 als technische Plattform genommen. Die in Wirkung und Details völlig unpassenden Drehgestellblenden der Spender, die 2005 noch ohne Änderungen übernommen wurden, verrieten dies sofort.

Diese Wahl führte auch dazu, dass das Gehäuse der NOHAB um das Fahrwerk herum konstruiert werden musste. So waren auch hier nicht die Vorbildmaße und -proportionen das führende Kriterium. Schließlich musste das neue Gehäuse auf das gewählte Fahrwerk angepasst werden und im Erscheinungsbild so zurechtgerückt werden, dass dies nicht gleich oder jedem auffiel.

Daraus resultierende und nicht vermeidbare Fehler, beispielsweise im seitlichen Fensterbereich oder eine etwas zu große Länge, sind nicht mehr zu beheben. Das gilt auch für die nackte Pufferbohle ohne Andeutungen von Bremskupplungen und Zughaken, immerhin wären vergrößerte Pufferteller noch eine Option.

Ergebnisse der Produktpflege

Doch es gibt auch ein Merkmal, das Märklin nach unserem Eindruck insgesamt sogar etwas besser getroffen hat als FR Freudenreich Feinwerktechnik. Dies sind die Führerstandsstirnfenster, die in der Kleinserie penibel in den Maßstab 1:220 skaliert wurden und die seitlich heruntergezogene Form auch absolut glaubhaft getroffen haben – dies bleibt bei Märklin nämlich allenfalls eine vage Andeutung.



Die Führerstandsstirnfenster haben auch bei Märklin nicht die völlig korrekte Form (Bild links), wirken aber im Gesamtverhältnis von Höhe und Breite aus manchen Perspektiven aber dennoch stimmiger als beim Kleinserienmodell. Zu einem nun gelungenen Gesamteindruck tragen erheblich die neuen Drehgestellblenden bei (Bild rechts). Das lupenlesbare NOHAB-Fabrikschild und viele weitere Anschriften unterstreichen die hohe Druckqualität.

Allerdings wirken sie am teureren Modell auf uns doch etwas zu hoch, was aus manchen Perspektiven wie weit aufgerissene Augen. Märklin scheint das Verhältnis von Höhe zur Gesamtbreite ausgewogener hinbekommen zu haben, was in der Frontansicht einiges wieder rettet. Das in der Form fehlende Detail der Fronttür ist samt Klinke dieses Mal per Tampondruck wiedergegeben worden.

Doch künstlerische Fähigkeiten im Tampondruck machen ja keine Produktpflege aus. Entscheidend ist, welche Ausstattungsmerkmale letztendlich überarbeitet wurden. Hier fallen zu allererst die neuen Drehgestellrahmen auf, die hinsichtlich der wiedergegebenen Details endlich zu dieser Lok passen.

Verschwunden ist damit der glatte Steg, der das mittlere Verteilerzahnrad verdeckte und die Sicht auf die außenliegenden Räder gleichzeitig freigab, weil die ursprünglich zu diesem Fahrwerk gehörenden Gehäuse im Fahrwerksbereich viel tiefer gezogen waren.

Gleichzeitig hat sich auch das Innere inzwischen, wie bei anderen sechsachsigen Drehgestell-Lokomotiven, gewandelt. Die mittlere Achse beider Drehgestelle kommt nun ohne Zahnrad aus und bleibt antriebslos – für die Traktion unerheblich, weil diese Achse immer etwas höher gelagert war und keinen festen Schienenkontakt hatte.

Auch zwischen den Drehgestellen hat sich sichtbar etwas getan. Auch wenn das Fahrwerk immer noch die Plattform für verschiedenste Modelle ist, müssen wir jetzt nicht mehr mit den Merkmalen der spendenden Elektrolok Vorlieb nehmen. Neue Schieber erlauben es nun, Batteriekasten und Aufstiegsleiter zu den mittleren Maschinenraumtüren korrekt wiederzugeben.

Die gravierendsten Fehler der Vorgängerauflagen konnten damit beseitigt werden und dieses Modell deutlich näher ans Vorbild rücken. Das wird im direkten Vergleich zur MY 1103 in fast identischer Gestaltung aus dem Jahr 2011 (88633) nur allzu deutlich.



Auf einen Antrieb der mittleren Achse in dreiachsigen Drehgestellen verzichtet Märklin inzwischen, so auch bei der NOHAB (Bild oben). Unverändert ist die Mittelachse für besseren Kurvenlauf aber etwas höher gelagert und hat keinen direkten Schienenkontakt über deren Laufflächen (Bild unten).

Etwas Schatten bleibt allerdings auch: Zwar konnten auch die Fahreigenschaften mit dem neuen Glockenankermotor deutlich zulegen, was nun auch sanfte Schleichfahrten möglich macht, aber die auf warmweiße LED umgestellte Beleuchtung vermag uns nicht völlig zu überzeugen.

Die Lok setzt sich schon so früh in Bewegung, dass ihr Spitzenlicht noch nicht mal zu erahnen ist. Ein Lichtaustritt ist erst bei weiterem Erhöhen der Reglerstellung festzustellen. Genau andersherum sollte es

eigentlich sein und das konnte Märklin bei vielen anderen Modellen der jüngeren Vergangenheit auch deutlich besser!

Freude bereitet der Blick auf die Masse: Brachten die früheren Modelle gerade einmal 30 Gramm auf die Waage, sind es dank metallgefüllten Kunststoffes nun satte 44 Gramm. Davon gehen fast 15 g auf den neuen Compound-Werkstoff fürs Gehäuse, wo es einst nur mit 4 g zu Buche schlug.

Märklin konnte hier, wie in unserem Bericht über diese Technik in **Trainini®** 5/2019 erläutert, die Eigenschaften von Metall für eine gute Traktion zu Nutze machen, ohne auf die Vorteile höherer Flexibilität von Kunststoff völlig verzichten zu müssen. Und so profitiert vom neuen Gesamtgewicht, das schon sehr nah an ein Zinkdruckgussmodell herankommt, vor allem die Zugkraft.



In der Gesamtbetrachtung hinterlässt Märklins NOHAB nach der grundlegenden Überarbeitung ein durchaus gutes Bild. Vom Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff profitiert die Zugkraft spürbar, das Fahrverhalten seinerseits vom neuen Glockenankermotor. Einzige die Abstimmung mit dem fahrtrichtungsabhängigen Spitzenlicht ist nicht überzeugend gelungen.

Die jüngste DSB-Variante zieht doch einiges mehr an Wagen weg und macht ihrem kräftigen Vorbild so alle Ehre. Das sie gleichzeitig auch noch deutlich geschmeidiger fährt, hatten wir ja bereits erwähnt. Offen bleibt damit die Frage, was wir dieser Lok denn anhängen können?

Das ist allein schon deshalb schwierig, weil Märklin keine dänischen Reisezugwagen anbietet. Auch passende DSB-Güterwagen sind nur beim Kleinserienhersteller FR Freudenreich Feinwerktechnik zu finden. Hier dürfte es aber leichter fallen, zu international verkehrenden DB-Bauarten auch ausländische Exemplare aus der Groß- und Kleinserie zu gesellen.

Die Vorbilder waren sowohl im Güter- als auch Reisezugdienst zu sehen. Bei Güterwagen haben wir fast freie Auswahl, wenn wir nachdenken, welche Waren zwischen Deutschland und Dänemark ausgetauscht wurden oder Deutschland im Transit durchliefen. Ein bunter und abwechslungsreich wirkender Zug ist dann schnell zusammengestellt.

Bei Reisezügen wird es hingegen zur Herausforderung: In Frage kommen fast nur deutsche Personenwagen, die in internationalen Zügen liefern. Das können TEE-Wagen sein, die im Königreich



Mangels dänischer Reisezugwagen im Spur-Z-Programm aller Hersteller hängen wir der Lok DB-Wagen an, die fallweise auch durch einen Kurswagen der SJ (Modell von FR Freudenreich Feinwerktechnik) aus Schweden bereichert werden können.

Dänemark weiterbefördert werden, oder auch D-Züge, die ausschließlich aus DB-Wagen gebildet wurden.

Mischen lassen sich hier chromoxidgrüne und stahlblaue UIC-X-Wagen (87400) mit bereits ozeanblau-elfenbeinfarben lackierten Geschwisterwagen. Das sorgt ebenfalls für Abwechslung und willkommene Kontraste.



Auch ein internationaler Schnellzug, der blaue Stahlwagen der CIWL (Art.-Nrn. 8777 / 8778) mitführt, ist hinter der MV 1134 sicher nicht fehl am Platze. Einen netten Kontrast bietet diese Zusammenstellung allemal.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Wer einen langlaufenden Schnellzug Europas nachbilden möchte, kommt an der Kleinserie (FR Freudenreich Feinwerktechnik (Schnellzug-Kurswagen AB8K der SJ, Art.-Nr. 46.299.00) oder Eigenbau (wie Az und ABz der FS, vorgestellt in diesem Magazin) nicht vorbei.

Denkbar wäre dann auch ein weiterer Eigenbau der in Dänemark verbreiteten UIC-Y-Wagen auf Märklin-Basis. Sie müssten gekürzt und mit einem anderen Dach versehen werden, um so nah wie möglich an ihr Vorbild heranzurücken.

Doch das ist schon eine andere Geschichte. Entscheidend fürs Erste bleibt, dass die überarbeitete NOHAB doch viel zu schade für die Vitrine ist. Eine Einsatzmöglichkeit und mögliche Erklärung für die individuelle Zugbildung sollte sich da doch auch finden lassen.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Für den Artikel verwendete Informationen und Bilder:

<https://bundesbahnzeit.de/seite.php?id=363>

<https://nohab-gm.de>

https://de.wikipedia.org/wiki/NoHAB_AA16

Werbung

Eine Ausgabe verpasst?



Ausgewählte Partner stellen unseren Lesern kostenlos ein lizenziertes **Trainini ARCHIV** bereit.

Über unsere Linkliste finden Sie schnell zu jeder gewünschten oder vermissten Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Spur Z komplett

MAN 630 von Ratimo-Z

Die perfekte Ergänzung

In der letzten Ausgabe haben wir die neuen Schwerlastwagen SSy 45 von Märklin vorgestellt. Ergänzt um Modelle der sechsachsigen Bauart SSys 46 und Leopard-2-Panzermodellen von Artitec, ergibt sich ein beachtlicher Zug. Gesichert wird der Transport von zwei Fahrzeugen des Sanitätsbataillons, die als Neuheiten aus dem Programm von Ratimo-Z stammen. Unser Leser Hartmut Schnittjer berichtet.

Von Hartmut Schnittjer. Da ich bereits im **Trainini®** 3/2021 gelesen hatte, dass in Ausgabe 4/2021 ein Bericht über die neuen Märklin-Schwerlastwagen (Art.-Nr. 82229) erscheinen soll, habe ich dies zum Anlass genommen, eine zusätzliche Fracht für diese zu erstellen.

Da es in dieser Packung um den Panzertransport geht, habe ich überlegt, es mit den Krankentransportwagen zu erweitern. Zuvor möchte ich aber erwähnen, das ich Krieg nicht verherrliche. Es ging mir darum, mit überschaubaren finanziellen Mitteln und etwas Geschick einen zusätzlichen Blickfang zu gestalten. Die Kolonnen der Bundeswehr sind mir nämlich noch in guter Erinnerung und daher ein Teil meiner Kindheit.



Mit Hilfe von zwei Krankentransportwagen auf Basis der MAN 630 von Ratimo-Z hat unser Leser seinen Panzertransportzug sinnvoll erweitern können. Foto: Hartmut Schnittjer

Doch nun zum Projekt: Auf meinem Wunschzettel stand schon lange der geländegängige Lastkraftwagen MAN 630. Da Rainer Tielke ein solches Fahrzeug in seinem Programm hat, wurden zwei Exemplare bestellt. Aus ihnen sollten Krankenfahrzeuge der Bundeswehr werden.

Im Internet gibt es Bilder von diesen Lkw, die als Vorlage dienen können. Gleichzeitig wollte ich erste Erfahrungen mit Micro Kristal Klear (Scheibennachbildung) und Nassabziehbildern (rote Kreuze) machen.

Den genannten Klebelack habe ich bei der Modellbahnunion, die roten Kreuze bei Modellbahndecals Andreas Nothaft bestellt. Die Farben waren bereits vorhanden. Da jetzt alles vorrätig war, wurde mit dem Lackieren begonnen.

Erst habe ich die Räder matt schwarz und dann das Fahrzeug gelboliv (RAL 6014) lackiert. Wenn ich richtig recherchiert habe, wurde diese Farbe in Epoche III, in der wir uns befinden, verwendet. Dann habe ich die Peilstangen auf der Stoßstange gefertigt.

Als Basis hatte ich die Wahl zwischen einer nicht mehr gebrauchten Gitarrensaite aus Metall oder Stecknadeln. Die Wahl fiel auf die Gitarrensaite, denn deren Durchmesser ist mit 0,4 mm etwas dünner.

Ich habe sie auf eine Länge von ca. 6 cm gekürzt, grundiert und dann mittels Seitenschneider 4 x auf eine Länge von ca. 4 mm gekürzt. Die Schnittfläche habe ich dann glatt gefeilt und mit Uhu-Kraft-Alleskleber auf die Enden der Stoßstange geklebt. Eine Spitzzange oder Pinzette leistet dabei wertvolle Hilfe.

Nachdem der Kleber trocken ist, können auch die Stangen gelboliv lackiert werden. Abschliessend kommt noch ein Klecks Farbe auf das obere Ende der Stange. Ich habe hier RAL 1014 Elfenbein genommen.

Als Nächstes waren dann die roten Kreuze an der Reihe. Nach kurzem Bad im Wasser lösen sie sich vom Trägermaterial. Mit Geduld, Pinzette, kleinem Schlitzschraubendreher (aus Taschenmesser) und Brille habe ich sie plaziert.



Micro Kristal Klear ist ein Klebelack zum Fixieren von Klarsichtteilen oder auch dem Nachbilden ganzer Fensterscheiben. Abbildung: Microscale / Modellbahnunion



Drei verschiedene Versionen des MAN 630 bietet Rainer Tielke an: Ladefläche und Zwillingbereifung hinten (links), Kofferaufbau (Mitte) sowie Ladefläche mit Seilwinde zwischen Stoßstange und Motorhaube (rechts). Unser Leser wählte das mittlere Modell mit NATO-Koffer in unlackierter Ausführung. Foto: Ratimo-Z

weiter auf Seite 20



Unlackierte Rohlinge wie diese bildeten die Arbeitsgrundlage für das Projekt unseres Lesers, mit dem er neue Erfahrungen sammeln wollte. Foto: Ratimo-Z



In drei Phasen entstehen die geländegängigen Krankentransportwagen für den Feldeinsatz.

Schritt 1:
Die farblosen Rohlinge werden zunächst im Farbton RAL 6014 Gelboliv grundlackiert. Später folgen das farbliche Auslegen der Scheinwerfer und der Kugel auf den Peilstäben.

Schritt 2:
Die international über die Genfer Konvention vereinbarten Rotkreuz-Symbole für Lazarettfahrzeuge, die nicht an Kampfhandlungen teilnehmen, werden als Schiebbilder aufgebracht.

Schritt 3:
Nachbildungen der Fensterscheiben entstehen mit Micro Kristal Klear von Microscale. Der im flüssigen Zustand weiße Klebelack wird mit dem Pinsel in eine Fensterecke eingebracht und schräg über die gesamte Fläche gezogen. Nach dem Trocknen wird er zur klarsichtigen Scheibe. Fotos (3): Hartmut Schnittjier

Nach dem Trocknen über Nacht erhielten die Fahrzeuge zum Schutz einen seidenmatten Klarlacküberzug. Nach einer weiteren Nacht des Trocknens folgte der letzte Schritt: das Nachbilden der Scheiben. Mit einem Pinsel (Rotmarder Größe 0) ließen sie sich in die Öffnungen „einsetzen“.



Rainer Tielke hatte den MAN 630 bereits als Fräsmodell (Modelle in der Mitte) entworfen, mangels Bauanleitung und wegen besserer Umsetzbarkeit im 3D-Druck aber neu konstruiert (Modelle außen). Deutlich sichtbar sind die dadurch verbesserten Details im Bereich von Kühlergrill und Dach des NATO-Koffers. Foto: Ratimo-Z

Die Vorgehensweise ist denkbar einfach: Mit dem Pinsel wird ein wenig vom Micro Kristal Klear aufgenommen und in den Fensterrahmen verteilt. dabei zieht man die Flüssigkeit mit dem Pinsel von der einen diagonal zur anderen Seite des Fensters. Es bildet sich dabei ein weißer Film, der nach dem Trocknen durchsichtig ist.

Nun sind die Laster auch schon fertig. Ein zusätzlicher Blickfang bereichert nun meine Anlage. Eine Überlegung ist eventuell noch, sie mittels Messingröhrchen und Stahldraht, der dann als Achse dient, sogar noch rollfähig zu machen.

Hersteller des Basismodells:

<https://www.maerklin.de>

Eingesetztes Material und Zubehör:

<https://www.modellbahndecals.de>

<https://www.modellbahnunion.com>

<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>

<https://www.uhu.de>

Leitfaden zur Modellbahn-Fotografie (Teil 1)

Modellbahnen gelungen fotografieren

Leitfaden oder Leidfaden? Erlauben Sie uns dieses kleine Wortspiel, denn die Ideen und Herangehensweisen unseres Redakteurs Dirk Kuhlmann fallen gern und bewusst mal etwas aus der Norm. Heute möchte er Sie mitnehmen, auch Ihre modellbahnerischen Werke kleinster Spuren wirkungsvoll in Szene zu setzen.



Von Dir Kuhlmann. In der letzten Zeit haben mich viele Modellbahner wegen Hilfe bei der Fotografie zu eigenen Bastelergebnissen kontaktiert. Schließlich sind in den kleineren Spurweiten die qualitativen Grenzen mit Smartphones und Kompaktkameras oft schnell erreicht.

Die unselige und häufig angewandte Makrofotografie fördert dabei noch die nicht zufrieden stellenden Ergebnisse. Oft ist nur ein kleiner Bereich scharf abgebildet und der Rest des Bildes säuft regelrecht in einer undefinierbaren Unschärfe ab. Aber schon mit ein wenig mehr an Abstand vom Objekt bekommt der Hobbyfotograf ein scharfes Bild auf seinem kleinen Bildschirm präsentiert.

Auf dem großen Monitor des Computers entsteht aber spätestens beim „Reinfahren“, auf z. B. eine Lokomotive, bei zu geringer Auflösung der Kamera ein Bild mit Treppen statt Linien. Wir nennen das umgangssprachlich dann „pixelig“. Dies hat auch mit der reinen Größe des im Gerät verbauten Sensors zu tun.



Eine typische Spiegelreflexkamera bietet die für uns wichtigen Einstellmöglichkeiten: 24 mm Brennweite für die optimale Ausgangseinstellung (1), ISO-Einstellung für die Empfindlichkeit, meist 100 ASA (2) und AV-Einstellung, damit der Apparat die korrekte Belichtungszeit zur selbstgewählten Blendenöffnung sucht (3).

Für schnelle Dokumentationen in einschlägig bekannten Foren kann ein solches Foto mit Sicherheit noch einen gewissen Nutzen stiften. Kommt jedoch eine Präsentation über die eigenen Internetseiten, andere öffentliche Medien oder gar Modelleisenbahnmagazine ins Spiel, dann sind höhere Ansprüche gefragt!

Oft habe ich wunderschöne Anlagen im Maßstab 1:220 mit eigenen Augen gesehen. Die späteren Fotografien, meist von ihren Besitzern angefertigt, zeugten dann aber in keiner Weise mehr vom Charme und der Stimmung des Exponats. Es katapultiert sich so wie von selbst in eine gewisse Bedeutungslosigkeit.

Verzeihen sie mir diese harten Worte! Aber es ist doch wirklich schade um so viele Stunden der vorangegangenen und intensiven Bastelarbeiten.

Nach einer gewissen Vorbereitung und Recherche im Internet ergibt sich mir nun ein recht vollständiges Bild. „Leidfäden“ – ich bediene mich hier bewusst eines Wortspiels – für die Modellbahn-Fotografie gibt es genug, von hoch professionellen bis hin zu sehr dürftigen Erklärungen. Für den geneigten Interessenten ist alles dabei. Jedoch ist für die Meisten nach einer Seite geballter und fachmännischer Erläuterungen der Kopf regelrecht am Qualmen und das Gehirn schaltet ab.



Auf dem Monitor sind die wichtigsten Einstellungen nochmals zu sehen, hier bei Kunstlichtaufnahmen (vgl. Erläuterungen auf Seite 26).

Es muss doch einfachere Wege geben oder ist die Fotografie doch nur eine hoch wissenschaftliche Tätigkeit, wovon der Amateur die Finger lassen soll? Oder noch schlimmer, gerade wir Deutschen neigen zu einem absolut professionellen Gehabe, selbst wenn es nur ein Hobby ist. Welche Möglichkeiten gibt es nun also für eigene schöne Bilder?

Nehmen wir doch mal an, es gäbe folgende drei, typische Vertreter der Modellbahn-Fotografie:

1. Der Nachahmer

Er schaut sich die Magazine, die er in die Hand bekommt, genau an und ahmt die dort gesehenen Fotos entsprechend nach. Das heißt Bilder anfertigen, immer und immer wieder. Viel Fragen hilft ebenso und irgendwann hat er vielleicht den Dreh raus.

2. Der Pfiffige

Als Aussteller wartet er, bis ein Autor / Redakteur an seinem Stand vorbeischaud und Bilder für ein Magazin anfertigen möchte. So lässt sich eine Menge an Lertätigkeit und Arbeit sparen. Aber was ist, wenn die erhoffte Person gar nicht auftaucht?

3. Der Langläufer

Es gibt eine Menge Modellbahner mit einem zweiten Hobby, eben der Fotografie! Meist seit vielen Jahren verbunden mit ganz bestimmten Motiven. Gleich ob Architektur-, Landschafts- oder Personenfotografie, diese Erfahrungen können Sie auf jeden Fall in die Modellbahnfotografie mit einbringen.

Rückblick auf den eigenen Lebenslauf

Das beste Beispiel ist doch immer der eigene fotografische Lebensweg. Über 35 Jahre Landschaftsfotografie habe ich auf dem Buckel, früher habe ich mich streng an die typischen „Regeln“ gehalten, aber seit 1995 mit vielen fotografischen Konventionen bewusst gebrochen.



Ein „LED-Flutter“, irgendwie die Nachfolger der einst so oft benutzten Baustrahler (siehe auch Info-Kästchen auf Seite 25), reicht für die wichtigsten unserer Anwendungen.

Und das habe ich trotz eines Studiums, in dem die Fotografie einen hohen Stellenwert hatte, getan. Warum? „Bilder machen“ ist ein recht subjektiver Akt und kann durch Regeln manchmal oder auch häufig die gewollte Stimmung (zer)stören.

Praxistipp: Studioliicht mit Laienmitteln

Ohne Licht lassen sich keine Fotografien fertigen, denn sie heißen nicht umsonst Lichtbilder. Doch nicht immer steht ausreichend natürliches Licht für gelungene Aufnahmen zur Verfügung.

Dann brauchen wir eine künstliche Lichtquelle. Verzichten Sie hier lieber auf den Blitz, der fest in der Kamera eingebaut oder oben auf ihr angesteckt ist. Er wirft ein hartes Licht mit kräftigen Schatten und sorgt für stark gesättigte Farben. Das kann nicht natürlich wirken!

Ein besseres und einfacheres Studioliicht ist oft schnell gefunden: Das kann manchmal eine Taschenlampe oder eine kleine Tischleuchte sein, aber auch der 500-Watt-Halogenstrahler aus dem Baumarkt, den Sie zuletzt beim Renovieren benutzt haben.

Ist es nicht fest auf- und einzustellen, brauchen sie noch einen Fotoassistenten zum Halten und Schalten, denn das Licht sollte eher von einer Seite auf die Szene treffen. Experimentieren Sie einfach mal mit verschiedenen Lichtquellen, -richtungen und -intensitäten, um ein Gefühl dafür zu bekommen.

Licht dient nicht nur dem Sichtbarmachen von Bildelementen, es ist auch ein Stil- und Ausdrucksmittel für Stimmungen. Und erst die sorgen für lebendige Szenen!

Im Jahr 2009 habe ich versucht, meine Art der Landschaftsfotografie auch für die Modelleisenbahn- Fotografie zu adaptieren.

Erst 2014 ist mit dem Eisenbahn-Kurier das erste Fachblatt mit mir ein Geschäft eingegangen.

Sie sehen schon, wie lange die Sache dauern kann, bis sich die eigene Handschrift für einen fremden Betrachter als schön entwickelt hat und dann höchst faszinierend wirkt.

Bis dahin war es für mich ein recht schwieriger Kampf, da, wie so häufig,

die etablierten Fotografen mit meiner Sichtweise nichts anfangen konnten oder wollten.

Die folgenden Jahre haben das Gegenteil bewiesen und damit kann ich nur jeden aufrufen, es auch mal zu versuchen und kreativ zu sein. Denken Sie immer daran, der Fotoapparat ist nur das Hilfsmittel für Sie und Ihre Eindrücke. So, wie Sie Ihre Welt sehen und wahrnehmen, möchten Sie sie doch auf dem Bild festgehalten, oder?

Damit ein Einstieg irgendwie klappt, zeige ich Ihnen meine „kleine“ Ausrüstung und die dazu erforderlichen Einstellungen. Erfahrene Fotografen mögen jetzt darüber hinwegschauen, dass Fachsprache und Produktempfehlungen hier vollkommen fehl am Platze sind.

1. eine digitale Spiegelreflexkamera Canon EOS 760D mit einem Sigma-Objektiv 17 – 70 mm
2. ein stabiles, aber auch leichtes Stativ, das eben auch für Reisen richtig gut geeignet ist
3. ein LED-Flutlichtstrahler mit 50 Watt (z. B. Conrad 1182143) und ein entsprechendes Licht- oder auch Mikrofonstativ

Meine Spiegelreflexkamera hat einen Sensor verbaut, welcher ungefähr halb so groß wie das uns bekannte Diapositiv oder Negativ aus der analogen Kleinbildfotografie, das so bezeichnete „Halbformat“.

Dieser Sensor ist damit weitaus größer und kann mehr Bildinformationen speichern als die winzigen Exemplare vieler Mobiltelefone und Kompaktkameras.

Damit lassen sich trefflich die kleineren Spurweiten dokumentieren und die Bilder werden richtig scharf.

Aber, bitteschön, immer die höchste Stufe der Bildauflösung eingestellt lassen! Den meist fest eingebauten Blitz werden wir überhaupt nicht benutzen.

Die sieben wichtigen Einstellungen bei Tageslichtaufnahmen sind folgende:

1. Verschlusszeitautomatik AV („Blendenvorwahl“)
2. Lichtempfindlichkeit 100 ASA
3. Objektiv auf 24 mm Brennweite
4. Vorwahl der Blende 18 an der Kamera
5. interner „Bildstil“ auf Standard
6. Weißabgleich auf Automatik
7. Autofokus auf Spotmessung

Schauen sie sich einfach die Bedienungsanleitung ihrer Kamera an und versuchen es nach Möglichkeit mit dieser Einstellung, falls eine Spiegelreflex- oder ähnliche Kamera mit größeren Sensoren vorhanden ist.

Besitzer von Mobiltelefonen und Kompaktkameras mögen versuchsweise ähnlich vorgehen und die maximale Blende fest einstellen, soweit dies beeinflussbar ist. Gerade wegen des noch wesentlich kleineren Sensors sind hier zusätzliche Grenzen gesetzt.



Ein typisches Beispiel für ein Foto, welches mit einem kleinen Chip in der Kamera aufgenommen wurde. Es wirkt unausgewogen und Bei größerer Abbildung nicht mehr ausreichend scharf.

Die Einstellung bei Kunstlichtaufnahmen lauten:

1. Verschlusszeitautomatik AV
2. Lichtempfindlichkeit 100 ASA
3. Objektiv auf 24 mm Brennweite
4. Vorwahl der Blende 18 an der Kamera
5. interner „Bildstil“ auf Standard
6. Weißabgleich auf das Symbol „Leuchtstoffröhre“ (wenn der LED-Strahler oder die Modellbahnbeleuchtung 4000 K als Farbton haben)
7. Autofokus wird auf Spotmessung

Manche Fotoapparate besitzen eine Funktion zur Verringerung von Flackern durch Leuchtstoff- oder mit Wechselstrom betriebene LED-Leuchten. Dann bitte diese Funktion zusätzlich aktivieren!

Jetzt geht es an das Objekt der Begierde

Ich arbeite grundsätzlich mit einem Stativ, damit Verwackelungen bei längeren Belichtungszeiten vermieden werden. Zusätzlich nutze ich noch einen kabelgebundenen Fernauslöser, aber der in der Kamera integrierte Selbstauslöser ist natürlich auch zu gebrauchen.



Bruno Kaiser von der Miba, ein Profi der Modellbahnfotografie, in Aktion: Hier sind mal eben über 3.000 Watt an Lichtleistung gefragt und eine sündhaft teure Kamera ist im Einsatz. Ansonsten arbeiten wir Amateure sehr ähnlich.

Meist mit einem Abstand von 30 – 60 cm fertige ich dann die ersten Aufnahmen. Natürlich sind dadurch mehr Objekte auf dem Foto als gewünscht. Der größere Sensor lässt aber Freiraum für spätere Teilausschnitte, welche ich zumeist mit den Ansichts- und Vergrößerungsfunktionen der Kameraanzeige sofort überprüfen kann.

Nebenher hat dieser etwas größere Abstand zum Objekt einen weiteren Vorteil: mehr Tiefenschärfe. Die hohe Blendenzahl (kleine Blendenöffnung) und ein gewisser Abstand erzielen zusammen eben diese Wirkung.

Wichtigste Voraussetzung für ein gelungenes Bild ist jedoch immer das zur Verfügung stehende Licht. Nicht umsonst leuchten professionelle Fotografen ihre Kulissen so aufwändig aus. Allerdings kann eine professionelle Lichtführung auch jede Stimmung kaputt machen und zu einem „sterilen“ Dokumentationsfoto ohne Höhepunkte oder Spannung führen.

Wenn ihre Anlage noch einigermaßen transportabel ist, dann schieben Sie deshalb das gute Stück ganz einfach ins Tageslicht. Haben sie dann noch Sonnenlicht ohne Wolken, dann kann fast nichts mehr schief gehen. Schon der natürliche Schattenwurf kann hervorragend wirken, weil er auch auf ihrem Modell ebenso natürlich und nicht nach Studio wirkt.

Bei stationären Anlagen oder anderen Voraussetzungen müssen Sie dann aber eine künstliche Lichtquelle benutzen. Ich nehme dazu sehr oft den oben erwähnten Lichtfluter. Meist wird meine „Lampe“ erstmal in verschiedene Positionen gebracht, um auch hier einen Schattenwurf zu sehen oder die feinstmögliche Ausleuchtung des Objekts. Probieren sie es einfach aus!

Eine weitere Sache wäre dann noch von höchster Wichtigkeit: Gehen Sie mit Ihrer Kamera auf die Knie, sprich, nehmen Sie auch die Sichtweise eines Preiserleins an. Diese Fotos sind oft genau die Stimmungsmacher in Fachmagazinen. Der Betrachter kann hier regelrecht in das Modellgeschehen eintauchen.

Meine Generation stammt noch aus der Zeit analogen Fotografierens. Hier waren maximal 36 Fotos pro Film eine harte Vorgabe. Ich habe sogar noch das chemische Entwickeln von Negativen und Dias erlernt. Damals konnte niemand vorhersagen, ob die Fotos auch tatsächlich gelungen sind. Jeder überlegte deshalb vorher ganz genau, ob die Einstellungen und Ergebnisse stimmen...können!



Manchmal produzieren unsere Kleinen doch die besseren Fotos! Warum? Der junge Mann hat einfach draufgehalten: Instinkt und wahre Freude haben ihn geleitet. Sein gelungenes Foto ist damals auch in **Trainini® erschienen. Es zeigt zugleich, dass sich häufig auch mit einfachen Mitteln Erfolg erzielen lässt, wenn die Werkzeuge denn nur gekonnt eingesetzt werden.**

Mit der heutigen Digitaltechnik ist das Überprüfen sofort möglich und zahllose Reihenaufnahmen füllen später einen Ordner auf dem Rechner. Treten Sie deshalb einfach selbst auf die Bremse und nehmen sich bewusst mehr Zeit für ein schönes Foto, vielleicht noch zwei Fotos mit anderen Einstellungen als Alternative.

Das reicht aber vollkommen, Sie behalten den Überblick und genießen eher diese einzelne Szene. Im Idealfall erzählen später genau diese Bilder regelrecht Geschichten um ihre Modellbahn.

weiter auf Seite 30



Mit diesen ersten Informationen wollen wir Ihnen nur ein wenig Appetit auf mehr machen. Vielleicht ist es an der Zeit, sich nochmal die Bedienungsanleitung der eigenen Kamera anzusehen und nachfolgend ihre Stars der Modellbahnschiene ins rechte Licht zu rücken. Unsere Redaktion hat immer ein großes Interesse an Ihren stimmungsvollen Aufnahmen!



Unser letztes Foto soll daran erinnern, wie wichtig ein geeigneter Hintergrund für die Modellbahnfotografie ist: Er schafft Tiefenwirkung und einen realistischen Abschluss zugleich.

Fotos auf Seite 29:

Während auf dem mit einer Spiegelreflexkamera aufgenommenen Foto (Bild oben) Kleinigkeiten wahrnehmbar sind, bleibt das Ergebnis mit einer Kompaktkamera mangels manueller Einstellmöglichkeiten sehr ernüchternd (Bild unten).

Natürlich wissen wir, dass sich nicht jeder Interessent mit einer großen und reichlich ausgestatteten Spiegelreflexkamera herumschlagen möchte. Ein Blick auf die kompakten Systemkameras wäre hier vielleicht eine sinnvolle Alternative. Im Bereich der Mobiltelefone möchten wir demnächst noch einen Fototest anschließen.

In einem weiteren Artikel werden wir im späten Hochsommer ein wenig mit dem Bildbearbeitungsprogramm „Photoshop Elements“ arbeiten, auch dies natürlich mit einer einfachen, aber wirk-samen Anleitung. Dessen Funktionen bieten in gleicher Art und Weise auch viele im Internet vorhandenen, teilweise sogar kostenlosen Programme.

Fotoimpressionen des Autors:
<http://helenensiel.com>



Ladegut 64 x 11 mm



Fast 500 lieferbare Spur Z Artikel,
davon über 30 Eigenprodukte



H00037 Trinkhalle



A00007 Werkbank



A00206 - Werkstatt

Vierbändiges Deutsches Lok-Archiv Klassiker der Dampflokk-Literatur

Die vier bei Transpress jüngst wiederaufgelegten Baureihenverzeichnisse für Dampflokkomotiven samt Beschreibungen und Zeichnungen haben eine fast fünfzigjährige Geschichte vorzuweisen, die über inzwischen drei Verlage reicht. Schon diese Eckdaten legen nahe, wie wichtig diese Werke für Eisenbahnfreunde sind. Sie gehören zu einer Reihe, die über viele Jahre letztendlich alle Fahrzeugkategorien behandelt hatte.



Manfred Weisbrod / Hans Müller / Wolfgang Petznick
Dampflokkomotiven I - Baureihe 01 bis 39
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
280 Seiten mit 288 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71651-3
Titel-Nr. 71651
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Manfred Weisbrod / Hans Müller / Wolfgang Petznick
Dampflokkomotiven II - Baureihe 41 bis 59
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
236 Seiten mit 187 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71652-0
Titel-Nr. 71652
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Manfred Weisbrod / Hans Müller / Wolfgang Petznick
Dampflokkomotiven III - Baureihe 61 bis 98
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
368 Seiten mit 285 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71653-7
Titel-Nr. 71653
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Manfred Weisbrod / Hans Wiegard / Hans Müller / Wolfgang Petznick
Dampflokkomotiven IV - Baureihe 99
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
272 Seiten mit 329 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71654-4
Titel-Nr. 71654
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die beiden Hauptautoren Manfred Weisbrod und Wolfgang Petznik sind Experten für die Geschichte des deutschen Dampflokomotivbaus. Bekannt wurden sie durch verschiedene Veröffentlichungen, allen voran das Dampflokomotiv-Archiv, das unter verändertem Namen auch hier nun wieder Thema ist.

Die Geschichte der Autoren und ihrer Buchreihe begann in der früheren DDR bei Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen in Berlin. Dort erschienen zwischen 1976 und 1981 die vier Ursprungsbände, deren Nachfahren wir heute hier vorstellen dürfen. Sie reihten sich zu Archiv-Bänden, die auch Diesel- und Elektrolokomotiven, Triebzüge und Wagenbauarten behandelten.

Schon beim Ursprungsverlag erlebten die Bücher mehrere Auflagen, wurden inhaltlich und in der Gestaltung überarbeitet, um dann im Westen auch eine lizenzierte Auflage beim Alba-Verlag zu erfahren, die den Fokus noch auf ausländische Lokomotiven erweiterte, einige Bücher weiter fortschrieb und schließlich auch noch um Stationierungsdaten erweiterte.

Nach der Wende gelangte der frühere volkseigene Betrieb Transpress aus Berlin dann unter seinem Handelsnamen bei den Paul-Pietsch-Verlagen, die heute in Stuttgart ansässig sind. Das fasst wie ein Zeitraffer kurz das lange Zeitfenster und die einzelnen Stationen nach.

So ist das Erscheinungsbild all dieser Bücher heute sehr vielfältig, denn es wurden im Laufe der Zeit die Buchdeckelgestaltungen mehrfach geändert, neue Aufteilungen vorgenommen sowie Nummerierungen durch alle Bände der nun als Deutsches Lok-Archiv bezeichneten Reihe eingeführt und auch wieder verändert.

Betrachten wir nun den Teil der Dampflokomotiv-Archivbücher, hat sich so viel im Laufe der Jahre gar nicht getan. Und das liegt schlicht daran, dass deren Geschichte nun mal weitgehend abgeschlossen war, als diese Werke erarbeitet wurden.

Uns liegen zum Vergleich die Ursprungsbände der Jahre 1976 bis 1981 und mehrere ausgewählte, strukturell vergleichbare Titel aus dem Alba- und heutigen Transpress-Verlag vor. Die vier vorliegenden und zu besprechenden Bücher sind als unveränderte Nachdrucke der Auflagen von 1993 bis 1995 gekennzeichnet. Teilweise hatten sie bis dahin Überarbeitungen und Erweiterungen erfahren.

Ihr Aufbau und Struktur folgen also unverändert der bewährten und etablierten Gestaltung, die sie bereits in den Achtzigern mit Beginn der Lizenzausgaben bei der Alba Publikation erhalten haben. Auch das durchweg historische Bildmaterial, dem sein Alter natürlich anzusehen ist, das aber gut und ausführlich dokumentiert und ansehnlich reproduziert wurde, ist unverändert weiterbenutzt worden.

Wertvoll sind die vielen Übersichtszeichnungen mit Maßangaben zu den Fahrzeugen, aus denen vor allem Umbauwillige oder Modellbahner mit Schieblehre in der Hand viele zusätzliche Informationen gewinnen. Die wichtigsten Fahrzeugdaten sind auch jeweils am Ende aller Bücher in Tabellenform aufgeführt.

Einleitend beschrieben ist das von der DRG eingeführte Nummernschema. Inhaltlich umfassen die Aufstellungen die Dampflokomotiven, die von der DRG und nach dem Krieg von DR und DB eingesetzt wurden. Dies schließt also nicht nur Einheitsbauarten, sondern auch Neu- und Umbauten sowie Rekonstruktionen nach 1945 ein. Ebenso werden auch übernommene Länderbahnveteranen und Versuchslokomotiven behandelt, die es teilweise nur als Einzelstücke gab.

In dieser Hinsicht sind die Bücher also sehr vollkommen, doch es bleibt mindestens eine Lücke. Sie fiel uns gleich auf, weil sie schon aus den geänderten Buchbezeichnungen zu erkennen war: Ursprünglich umfasste der Band 3 auch die Baureihe 60, später begann die Zählung erst bei der Baureihe 61.

Entfallen ist damit mindestens die von der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) im Jahre 1937 übernommene Stromlinien-Tenderdampflokomotive, die in Deutschland einmalig blieb und eben als Baureihe 60

von der Reichsbahn erfasst wurde. Dieses Manko hatten aber tatsächlich auch schon die Auflagen aus den Neunzigern, wie unsere Recherchen ergaben.

Wen das nicht schmerzt und nicht die alten Klassiker aus sozialistischen Zeiten sein eigen nennt, der wird froh und dankbar sein, dass Transpress nach knapp zwanzig Jahren endlich wieder eine Auflage gewagt hat.

Und so hegen wir die Hoffnung, dass nicht nur diese wertvollen Klassiker der Dampflokomotiv-Literatur wieder verfügbar geworden sind, sondern die gesamte Reihe auch durch die anderen Traktionsarten sowie Reisezug- und Güterwagen in Taschenbuchform alten Formats noch folgen wird.

Unterstützt durch technische Daten sowie einer stark unterschiedlichen Anzahl Fotografien und Skizzen je nach Baureihe, werden die Dampflokomotiven hier schließlich bezüglich Entwicklungsgeschichte, Betriebsbewährung und konstruktiven Merkmalen in einem Umfang vorgestellt, wie es die kompaktere Typenkompass-Reihe aus gleichem Verlag nun mal nicht leisten kann.

Werfen wir abschließend noch kurz einen Blick auf die Aufteilung der Baureihen auf die vier Bände, wie sie unverändert gegenüber der letzten Auflage beibehalten wurde:

- Band 1 beschreibt alle Schnellzug- und Personenzuglokomotiven mit Schlepptender (Baureihen 01 bis 39).
- Band 2 behandelt alle Güterzuglokomotiven mit Schlepptender (Baureihen 41 bis 59).
- Band 3 widmet sich den normalspurigen Tenderlokomotiven mit Ausnahme der Baureihe 60 (Baureihen 61 bis 98).
- Band 4 ergänzt die Reihe um die vielen Schmalspurlokomotiv-Bauarten, die in einer einzigen Reihe zusammengefasst wurden (Baureihe 99).

Da alle vier Bände eng zusammengehören, sich ergänzen und nur gemeinsam Sinn machen, haben wir uns letztendlich auch entschlossen, sie gemeinsam in einer einzigen Rezension zu behandeln. Die Bücher sind ein Muss, quasi ein Standardwerk, und wir können uns kaum vorstellen, dass jemand nur zu einem oder zwei Titel dieser Reihe greifen wird.

Ganz im Gegenteil müssen wir attestieren, dass sie Lust auf mehr machen und den Wunsch wecken, gleich einer Enzyklopädie auch die noch vermissten, weiteren Werke hinzugesellen zu können!

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

Von ersten Versuchen zum technischen Standard 100 Jahre Entwicklung zum Drehstrom

Heute fährt jede moderne Ellok mit Drehstrom-Asynchronmotoren, zieht ihre Energie aber aus einer Fahrleitung, deren Versorgung sich seit hundert Jahren nicht mehr nennenswert geändert hat. 1979 war es eine Sensation, als die DB-Baureihe 120 als erste Drehstromlok bei einer Staatsbahn in Betrieb ging. Doch die Geschichte reicht viel weiter zurück, erlebte viele Versuche und Entwicklungen, aber auch schon Serienmaschinen im täglichen Einsatz, bevor ein neuer technischer Standard erreicht war.



CFT Video Berlin
Die Geschichte des Drehstromantriebs
Mit der Drehstromtechnik in die Zukunft

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2021

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8492
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Einen spannenden Film hat der EK-Verlag hier auf den Markt gebracht. 120 Jahre Eisenbahngeschichte weiß er einzufangen und anschaulich zum Zuschauer zu transportieren. Sein Thema ist der Drehstromantrieb in elektrischen Lokomotiven.

Was heute Stand der Technik und so selbstverständlich ist, hat die Elektroingenieure mehr als ein Jahrhundert lang beschäftigt. Die Vorteile dieser Technik, deutlich kleinere Motoren und spürbare Gewichtseinsparungen gegenüber Ein-Phasen-Wechselstrommotoren gleicher Leistungsfähigkeit, war auch damals längst bekannt.

Doch die Entwickler jener Zeit standen vor der für lange Zeit noch unlösbaren Aufgabe, wie dieser Drei-Phasen-Wechselstrom überhaupt zu den Motoren gelangt. Ab 1901 erfolgten bei Berlin auf der Militärbahn Zossen – Marienfelde Versuche, die die Vorteile dieser Technik klar bestätigten und ermutigten, weiter in diese Richtung zu forschen.

Waren die Ergebnisse vielversprechend, bereitete die seitlich zu montierende, dreipolige Oberleitung den Entwicklern Sorgenfalten: Zwar konnte sie den Strom den Triebwagen sicher zuführen, aber mit ihr ließen sich keine Weichen und komplexe Fahrwege überspannen. So steckte diese Technologie bei der Eisenbahn lange Zeit in einer Sackgasse.

Die Produzenten des Films wissen auch diese erste Episode mit interessanten Bildern zu dokumentieren und zu veranschaulichen. Sie bedienen sich einiger Interviewsequenzen, die sie mit dem leider viel zu früh gestorbenen Dr. Alfred Gottwaldt, damals Leiter der Abteilung Schienenverkehr im Deutschen Technik-Museum Berlin, gedreht haben.

Er erläuterte die damaligen Versuche und Entwicklungen anhand von Gedenktafeln an der früheren Strecke, historischen Aufnahmen und einem ungewöhnlichen Lok-Exponat seines Museums. Dieser Weg für das älteste Kapitel, das es zu behandeln galt, war klug gewählt, denn es handelt sich um eine Ära, in der der Film erst noch das Laufen lernen sollte.

Aber auch der weitere Verlauf ist spannend, denn keineswegs folgt danach ein größerer Zeitsprung um sechzig Jahre. Der Blick geht über die Grenzen Deutschlands hinaus und schwenkt zum italienischen Drehstromnetz, das mit zwei Oberleitungskabeln auskam, über der Lok aufgehängt war und eine Lösung für Weichen und auch die Stromabnehmer fand.

Deutlich wird spätestens jetzt, dass diese Technologie kein rein deutsches Forschungsgebiet war, sondern auch Techniker im Ausland gleichermaßen herausforderte. Seinen Durchbruch feierte es aber in der Tat in deutschen Landen.

Und damit kommen wir der Gegenwart schon näher und mit ihr auch dem Anteil bewegter Farbbilder. Die drei Henschel-Lokomotiven DE 2500 sind zu nennen, die als Diesellokomotiven per Generator ihren Drehstrom erzeugten und damit elektrische Fahrmotoren speisten. Sie sind den Eisenbahnfreunden auch heute noch bestens bekannt.

Eine dieser Maschinen, die ebenfalls mit Messwagen mehrfach im Film zu sehen ist, blieb ebenfalls im Technikmuseum erhalten und wird daher auch ausführlich vorgestellt und als Meilenstein der Entwicklungen ins rechte Licht gerückt. Es handelt sich um die 202 003-0.

Gegenüber ihrer Schwester 202 002-2, die in Kassel im Freien ausgestellt, nur kurz gestreift wird, hatte sie auch entscheidenden Anteil an der Entwicklung der ICE-Drehgestelle mit umkoppelbarer Antriebsmasse („UmAn“). Ihr umgebauter Stromlinienführerstand ist ein „Charakterkopf“ und deshalb in lebhafter Erinnerung geblieben.

Wir sind nun in einem Zeitfenster angelangt, das besonders auch die Freunde der modernen Bahn ansprechen wird: Hier wird die Entwicklung und Bedeutung der Baureihe 120 gewürdigt, die mit fünf Vorserien- und 60 Serienmaschinen auf die Schienen kam oder auch der Bau des ICE als erstes greifbares Ergebnis der überaus schnellen Halbleitertechnikentwicklung.

Nicht vergessen werden durfte auch die erste in Serie gebaute Drehstromlok, die in Diensten der RAG noch vor der Baureihe 120 das Licht der Welt erblickte. Der Weg bis zu den heutigen Fahrzeugen wie etwa dem Vectron von Siemens scheint kurz, bietet aber auch noch spannende Wege.

Da sind Prototypen wie der Eurosprinter (Baureihe 127) oder die 12X (Baureihe 128), deren X ein Platzhalter für eine dritte Ziffer war. Deutlich wird daran, dass sie als mögliche Nachfolgerin der Baureihe 120 ins Rennen gehen sollte, als absehbar war, dass es bei den 60 Exemplaren bleiben würde, weil ihre Technik schon wieder überholt war.

Doch es kam die Bahnreform, der Traum von einer Mehrzwecklok war mit der Spartenaufteilung schon wieder vorüber. Wenigstens die Grundzüge ihres Kastens und der Kopfform gab sie jedoch an die TRAXX-Familie weiter. Der Siemens Eurosprinter führte seinerseits zu den Taurus-Lokomotiven, die ihre Spuren schließlich im Vectron hinterließen.

In Summe ist dies ein äußerst spannender Geschichtsunterricht. An der Qualität von Bild und Ton gibt es ebenfalls nichts zu kritisieren. Und so kann dieser Film sicher vielen Modellbahnfreunden die Wartezeit bis zum Ausliefern des genannten Siemens-Ellokmodells erheblich verkürzen und versüßen. Bis das Modell dann eintrifft, weiß sein Käufer schon ums Vorbild gut Bescheid!

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

Im Gespräch bleiben (Teil 3)

HOS Modellbahntechnik: Leben für den Modellbau

Seit 2013 ist Heinz O. Schramm unter seinem Firmennamen HOS Modellbahntechnik in der Spurweite Z aktiv. Mit seinen feinen Ätzkonstruktionen und im UV-Druck beschrifteten Schildern hat er sich seitdem einen Namen (nicht nur) bei den Zetties gemacht. Heute stellt er sich und sein Schaffen vor und gewährt einen Blick hinter die Kulissen.

Von Heinz O. Schramm. Wie alles begann: Bereits vor über 60 Jahren wurde ich mit dem Virus Modellbahn infiziert. Mein Vater baute für seinen Sohneemann, also mich, eine kleine Spur-H0-Anlage. Mit zarten fünf Jahren habe ich schon Häuschen verkabeln dürfen, auch sonstige Lötarbeiten unter der Platte waren angesagt - mit einem riesigen „Bräter“ mit kupfernem Hammerkopf. Nun, es gab halt nichts anderes...

Nach dem sehr frühen Tod meines Vaters gab es lange keinen Eisenbahn-Modellbau mehr. In den siebziger Jahren begann ich mit dem Schiffsmodellbau, genauer gesagt, mit dem Funktionsmodellbau von Modellschiffen. Damals gab es nur einfache analoge Steuerungen, oft mit vielen Störungen.



Kleinserienhersteller Heinz O. Schramm bereitet das Arbeiten in seiner kleinen Werkstatt sichtlich Freude. Foto: HOS Modellbahntechnik

Zahlreiche Regatten und Meisterschaften konnte ich gewinnen, bis ich diesem Hobby Adieu sagen musste: Ein Umzug auf die Schwäbische Alb beraubte mich allen Seen, die es in der Rheinebene so gab. Auf der Alb gibt es praktisch keine stehenden Gewässer, alles Wasser geht sofort in den Karst, auch fließende Gewässer sind Mangelware.

weiter auf Seite 39



Zum fünfjährigen Firmenjubiläum „gönnte“ sich Heinz O. Schramm 2018 auf dem Spur-Z-Wochenende Altenbeken einen letztlich erfolgreichen Weltrekordversuch: Er baute den kleinsten, funktionsfähigen Hemmschuh der Welt – die Weltbestleistung wanderte damit von der großen Spur 1 (Maßstab 1:32) direkt bis zur Spurweite Z (Maßstab 1:220). Foto: HOS Modellbahntechnik.

So blieben nur zwei Möglichkeiten: Modellflug oder Modellbahn. Und hier spielte das Schicksal abermals mit: Ein Arbeitskollege drückte mir ein „kaputtes“ Krokodil in der Spurweite Z in die Hand. Nach einigen Stunden Basteln lief es wieder und es gab gleich zwei glückliche Spur-Z-Bahner. Ich erkannte die Feinheit und Kleinheit dieser Spur, denn sie passte genau in meine kleine Wohnumgebung!

Das Ende meines Arbeitslebens kündigte sich ca. 2010 an; ich habe weder Enkel noch Hund. Also was soll solch ein Rentner unternehmen? Da ich selbst Baubahner war, stellte ich fest, dass das Angebot an Zubehör sehr, sehr überschaubar war. Und die Qualität erst...



Am Anfang steht eine Zeichnung: Heinz O. Schramm sitzt nach dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben an seinem neuen Arbeitsplatz. Foto: HOS Modellbahntechnik

Schnell reifte deshalb der Entschluss, eine kleine Firma zu gründen: Die HOS Modellbahntechnik erblickte das Licht der Welt. Als „alter Metaller“ sollten Metalle jeder Art die Materialien meiner Wahl sein.

Schnell erkannte ich die Vorzüge von Neusilber und Messing verschiedenster Legierungen. Mein Erstlingswerk war ein kleiner Wasserkran im Maßstab 1:220, daraus entwickelten sich ganz viele weitere Teile für das Bahnbetriebswerk.

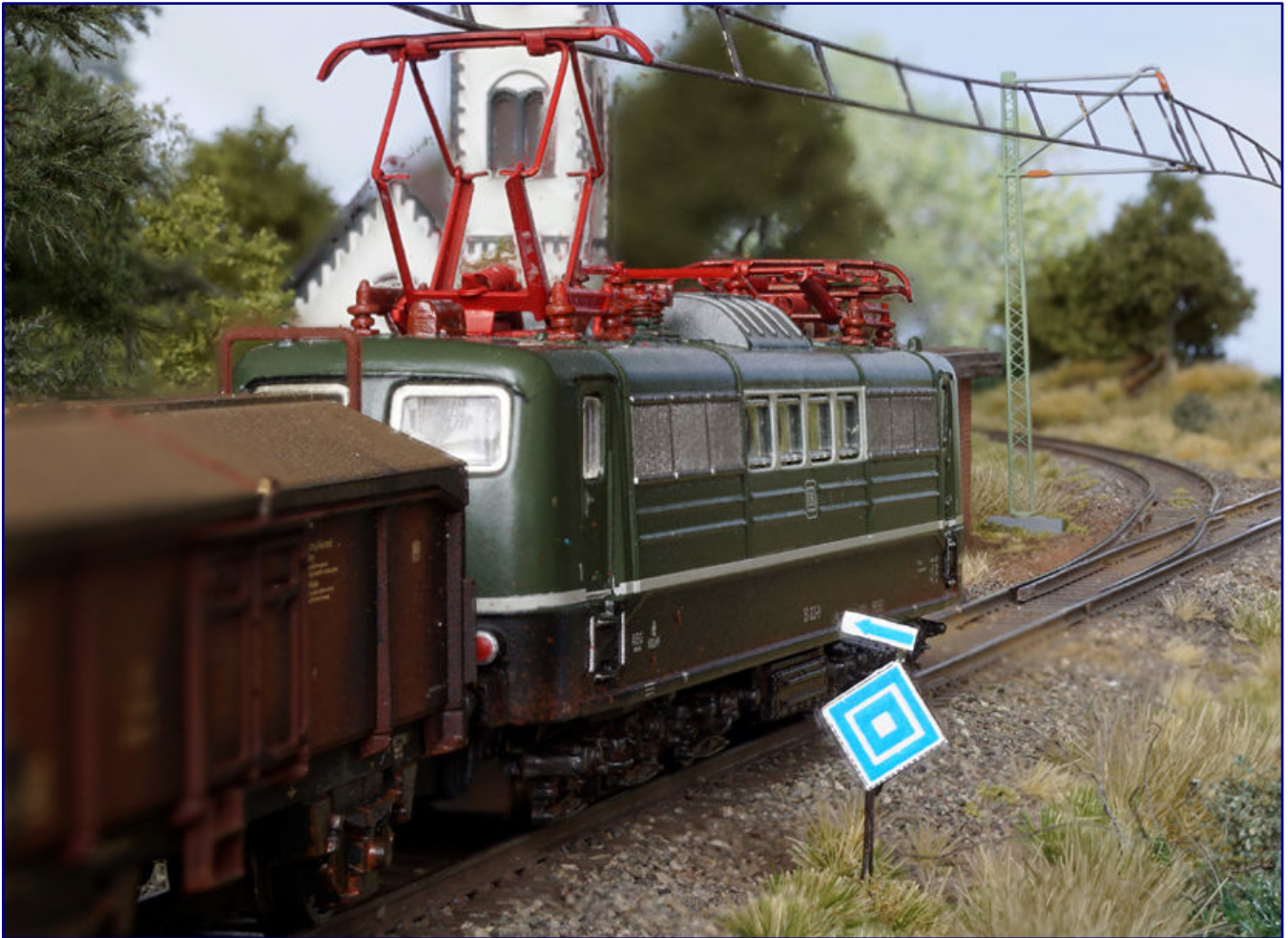
Vorlagen gab es genug, schließlich hatte ich Zugang zum alten Bw Dieringhausen bei Gummersbach: Als Mitglied des Stammtischs Untereschbach e.V. folgten viele Besuche mit Block, Stift, Meterstab und Kamera. Authentischer geht es nicht!

Meine kleine Werkstatt

Glücklicherweise bin ich in der Spur Z unterwegs, da genügt eine kleine 20-m²-Werkstatt für alle Gewerke. Neben mehreren Dreh- und Fräsmaschinen bin ich besonders stolz auf mein optisches Kamerasystem.



Heinz O. Schramm bei Fräsarbeiten für seine Modelle (Bild oben), links von ihm ist auch seine Frässtation zu sehen. Besonders stolz er ist er auf seine Kamera-Lötstation (Bild unten) für kleinste Teile, die eine 48-fache Vergrößerung ermöglicht. Fotos: HOS Modellbahntechnik



Zum Lieferprogramm, das in eigener Werkstatt entsteht, gehören auch ein Oberleitungssystem und UV-Drucke, neben den hier gezeigten Signaltafeln für das Oberleitungsende auf dem abzweigenden Streckenast auch noch Hinweis- und Verkehrsschilder, die anschließend auf dünne Neusilbertäfelchen aufgezogen werden.

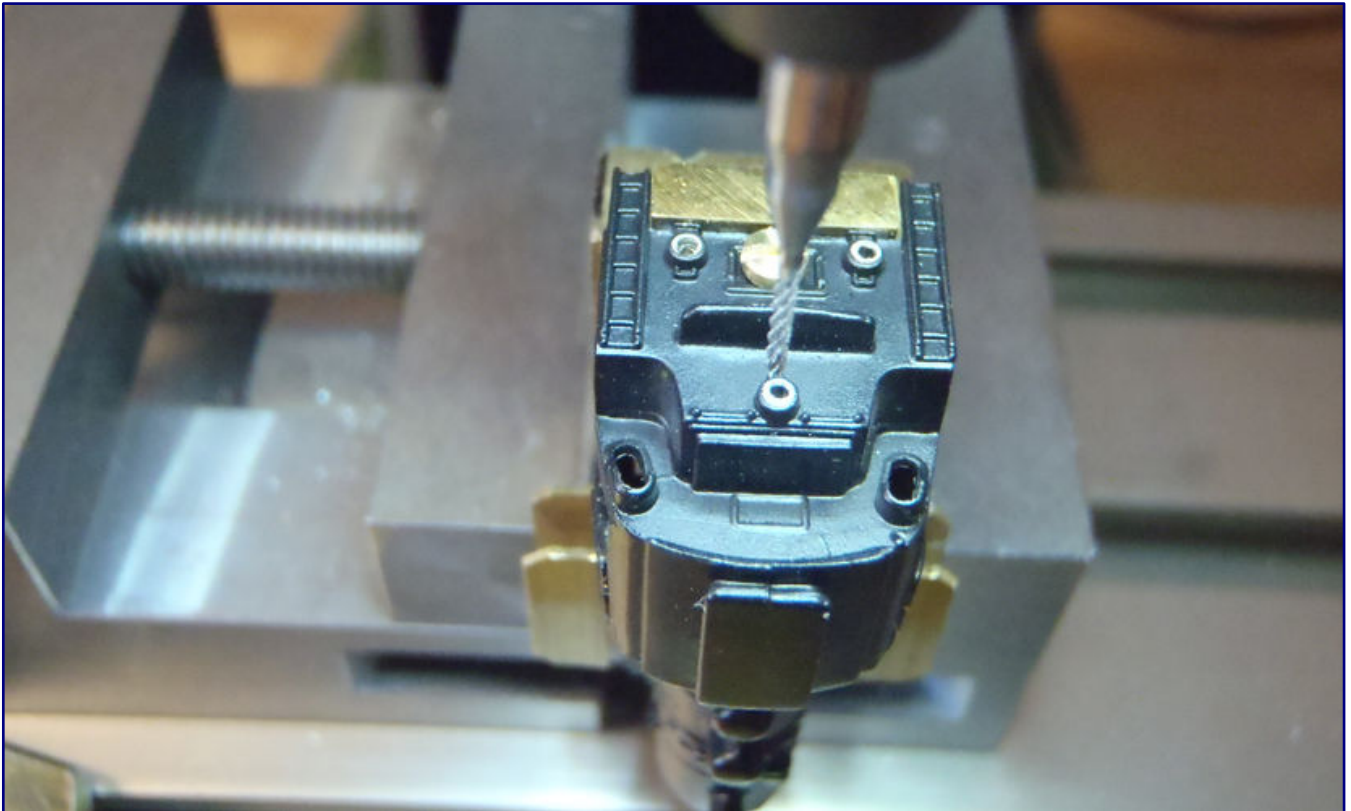
Meine anfänglichen Versuche mit einem Mikroskop verliefen nämlich alle unbefriedigend. Das liegt daran, dass unter der Optik nur eine Tiefenschärfe von einigen Zehntelmillimetern verfügbar ist. Mit Kamera und Bildschirm lässt sich dagegen eine bis zu 48-fache Vergrößerung des Arbeitsbereichs erzeugen - genug für winzigste Bauteile, wie SMD-LED 0201 und passende Litzenadern mit 0,05 mm Durchmesser.

Solch kleine Bauteile lassen sich mit herkömmlichen Lötgeräten nur schwer löten, also habe ich alle Lötspitzen aus Neusilber für das Ersa-Icon-Lötgerät selbst gefertigt. Das Kamerasystem macht sich dank ausreichender Tiefenschärfe auch bei komplizierten Neusilber-Teilen nützlich.

Nur eine Herausforderung musste ich noch meistern. Die Hand werkelt irgendwo und das Auge sieht das Ergebnis anderswo, und das liebe Gehirn muss beides zusammenbringen. Gar nicht so einfach! Seither habe ich vor den Chirurgen noch mehr Respekt!

Mein Lieferprogramm

Mein Lieferprogramm erweiterte sich stetig, immer im Auge, was die Kollegen Kleinserienhersteller so anbieten. Es macht ja keinen Sinn, uns in diesem kleinen Markt zu kannibalisieren. Mehr und mehr spezialisierte ich mich auf Ätzarbeiten in Neusilber, zunehmend auf Kundenwunsch. Die feinsten



Zum Angebot von Heinz O. Schramm gehören auch individuelle Kundenaufträge, wie hier der Einbau eines Dreilicht-Spitzensignals mittels LED-Technik in eine Baureihe 89 von Märklin. Foto: HOS Modellbahntechnik

Strukturen, die ich bearbeiten kann, messen gerade mal 1/100 mm! Das ist fein genug für die Spurweite Z!

In der Modellbahnwelt sind Signaltafeln und Straßenschilder in hochwertiger Qualität eher selten, aber leider auch in den größeren Spuren. Aus einem Standardsortiment folgend biete ich alle Arten von individuellen Tafeln und Schildern an.

Immer gedruckt in UV-Druck-Technik, anschließend aufgezogen auf feinste Neusilber-Täfelchen. Versuche mit Laserdruckern ergaben leider keine zufriedenstellenden Ergebnisse, die Auflösungen sind für unsere kleine Spur einfach nicht mehr fein genug. Durch die von mir gewählte Technik sind sehr realitätsnahe Schilder möglich - mit allen möglichen (oder auch unmöglichen) Beschriftungen.

Auch vor dem kleinen Ätzteil kommt jedoch erst einmal eine Zeichnung. Ich erstelle alle Zeichnungen am heimischen Rechner selbst. Das Grafikprogramm Corel Draw hat dafür die richtigen Werkzeuge. Die fertige Zeichendatei geht elektronisch weiter zum Spezialisten, der die Filme zur Blechfertigung belichtet. Daraus werden Filmtaschen gefertigt die dann die Vorderseite und die Rückseite des Bleches abbilden.

Die fotopositiv beschichteten Blechplatten werden in diesen Filmtaschen belichtet und nach dem Entwickeln und Fixieren im Säurebad geätzt. Nach einigen Wochen bekomme ich dann die fertigen Bleche aus der Ätzerei zur weiteren Bearbeitung.

Daraus entstehen nun die feinen Objekte für das Bahnbetriebswerk, z. B. Besandungstürme, Schlackenaufzug, Untersuchungsgruben oder auch Rohrblasgerüste. Auch andere Teile „rund um das Betriebswerk“ haben hier ihren Ursprung, beispielsweise Grill- und Getränkewagen, Vorfeld-Lichtmasten, Kohle- und Schlacke-Loren, Gepäckanhänger für den Bahnsteig usw.

weiter auf Seite 44

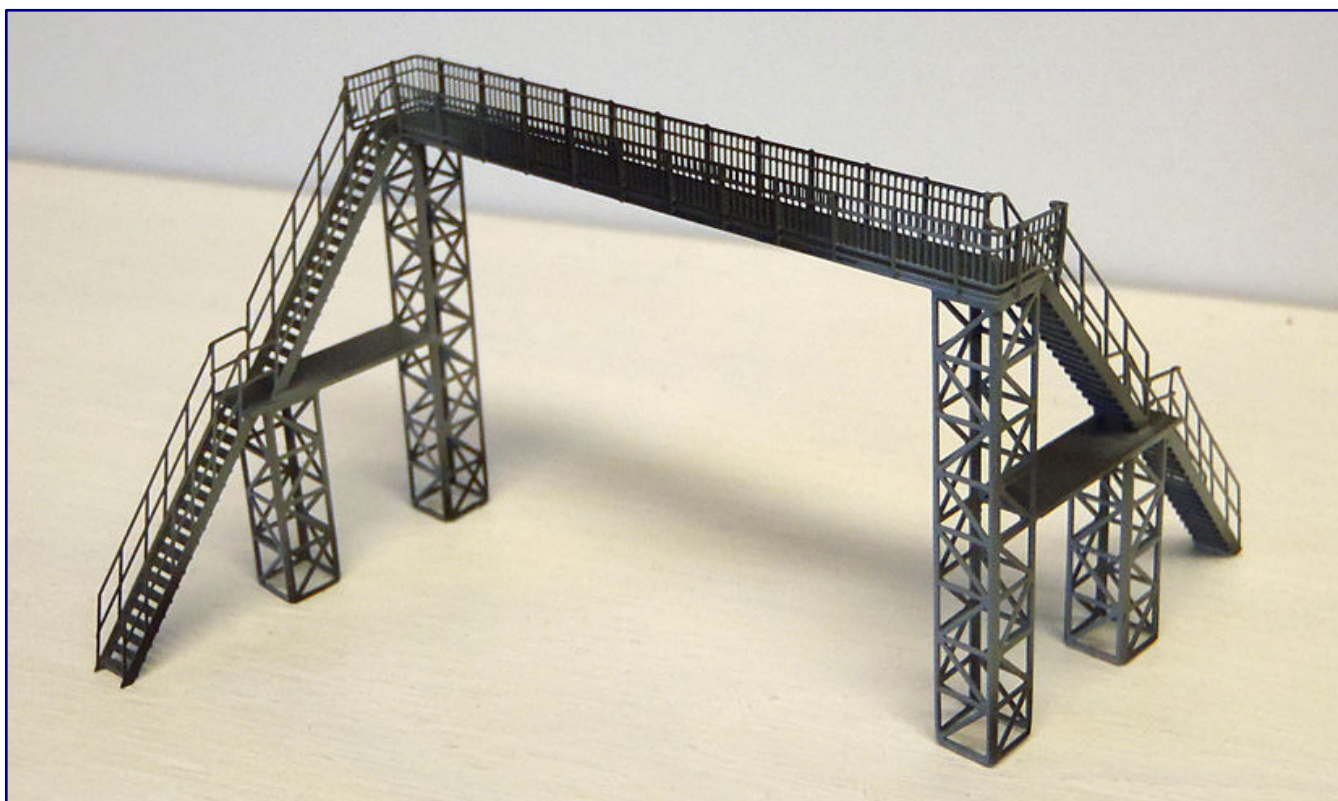


Bild oben:

Ein besonderer Blickfang auf der Anlage von Klaus Sieber ist die von HOS Modellbahntechnik konstruierte Bahnhofshalle mit LED-Beleuchtung, die sechs Gleise überspannt und im Inneren eine vollständige Beschriftung bietet. Foto: Klaus Sieber

Bild unten:

Ebenfalls nach Kundenvorgabe entstand dieser Gleisübergang aus Neusilber, dessen Treppenstufen sogar mit Riffelblech belegt sind. Foto: HOS Modellbahntechnik



Prominentes Schaustück: Auch die Signale, die Lichtmasten, die Lichtbrücke vor dem Tunnel und die Maschendrahtzäune auf dem AZL-Vorfühsegment „Moffat-Tunnel“ stammen aus der Werkstatt von HOS Modellbahntechnik. Foto: Karl Sinn (Spur-Z-Atelier)

Meine neueste Kreation ist eine Schwerölbetankung für die ölbefeuerten Dampfloks der späten fünfziger Jahre.

Neue Projekte

Im letzten Jahr entwickelte ich ein eigenes Oberleitungssortiment. Feinste Fahrdrähte in unterschiedlichen Längen für die HOS-Oberleitungsmasten, aber auch passende Exemplare für die Masten aus Göppingen - als Ersatz für die groben und nicht mehr zeitgemäßen Stanzteile. Dazu können die Fahrdrähte auch in dunkel gebeizter Ausführung bei mir bestellt werden. **Trainini®** hat bereits im letzten Jahr mit seinem Himmelreich-Projekt vorgeführt, wie sie wirkungsvoll einzusetzen sind.

Passend zu den Oberleitungskomponenten gibt es noch das komplette Sortiment der Oberleitungssignaltafeln: Bügel auf, Bügel ab, und so weiter. Ein kleines, aber feines, Detail auf den Modellbahnanlagen sind sie, die ihre Wirkung nicht verfehlen werden.

Ein besonders schwieriges Projekt liegt aktuell gerade vor mir: funktionsfähige Formsignale für die Nenngröße Z. Eine Variante als nicht funktionsfähige Ausführung ist längst serienreif. Die Verwendung kleinster LED wird eine funktionsfähige Variante zur Folge haben, ebenso eine Variante der Vorsignale. Die Steuerung erfolgt dann mittels Mikro-Servomotoren.



Die feinen und zeitgemäßen Oberleitungsdrähte für die Märklin-Systemgeometrie (Bild oben) gehören zu den jüngeren Konstruktionen des Kleinserienherstellers. Einen Vorgeschmack auf die laufenden Entwicklungen bietet der Signalausleger mit zwei Licht-Ausfahrtsignalen und als ungültig gekennzeichneten Flügelsignalen (Bild unten). Foto (Unten): Henry Christophori

Oft sind es die Wünsche meiner Kunden und ihre Freude an den kleinen Teilen, die mich immer wieder dazu motivieren, neue Dinge auszuprobieren und scheinbar Unmögliches doch noch möglich zu machen. Dafür sage ich allen ganz herzlichen Dank und freue mich auf weitere Motivationen!

Erreichbarkeit dieses Herstellers:
<http://www.hos-modellbahntechnik.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

Jetzt
im Handel!

Ab sofort auf www.archistories-shop.de

Art. 702181

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.

Erfreute und erfreuliche Rückmeldung:

Da schaue ich so durch Ihre neue Ausgabe und denk` mir so: „Huch, das Foto kennst du doch...“ Da bin ich doch glatt mit Leserbrief und Bild in Ihrem Journal gelandet - wie schön!

Klasse, vielen Dank, da freue ich mich! Auch nehme ich es als Motivation für zukünftig anstehende Projekte. Werde Ihnen, so die Dinge mal „vorzeigbare“ Dimensionen erreicht haben, gerne berichten.

Zwischenzeitlich habe ich mich im Forum „Z-Freunde international“ angemeldet, welches ein Quell an Wissen, Austausch und Inspiration, da lese ich mich gerade durch. Apropos lesen, da gibt es ja auch im **Trainini®** 4/2021 wieder jede Menge „aufzunehmen“.

Für mich besonders interessant, der Artikel über das Schaffen des Ehepaars Heller im 3D-Druck. Eine Technik, die auch mich begeistert, wenn für mich als Laien auch das Meiste an der Oberfläche bleibt.

Nach meiner Auffassung eine der Technologien (auch für die breite Hobbyanwenderschaft) der Zukunft. Besonders klasse gefällt mir auch der Artikel über den V 23, die Splintlösung bei der Kupplung scheint ja überaus praktikabel.

Es bleibt mir darüber hinaus noch Einiges in Ihrem Magazin zu lesen, vielen Dank für eine weitere, überaus gelungene Ausgabe!

Michael Böttcher, Bremen

Antwort der Redaktion: Herzlichen Dank für diese Bestätigung und hilfreiche Meldung. Zuschriften wie Ihre helfen uns immer wieder, das Magazin konsequent an den Interessen und Erwartungen unserer Leser auszurichten. Und eben das ist unser Anspruch!

Schreibweise russischer Namen:

(Ihr) habt Euch wieder große Mühe gegeben. Aber bei dem Thema Schreibweise russischer Namen müsst ihr noch etwas dazu lernen!



Es handelt sich bei den nach russischen Konstrukteuren benannten Flugzeugen um die Jak (Jakowlew) und IL (Iljuschin). Ich weiß, dass beide Namen im anglo-amerikanischen Sprachraum mit „Y“ geschrieben werden. Nicht so im deutschsprachigen Raum!

Das tut irgendwie weh! Übrigens lässt sich das auch sehr gut im Internet nach recherchieren.

Gunnar Häberer, Potsdam

Antwort der Redaktion: Wir haben uns den Schreibweisen orientiert, die Herpa in seinen Produkttexten gewählt hat, um deren Auffinden bei Interesse nicht zu erschweren. In der Tat sind mehrere Schreibweisen möglich und auch üblich, weshalb wir den Hersteller auch mit dem Inhalt dieses Leserbriefs konfrontiert haben. Von dort erfuhren wir, dass auch dort eine Entscheidung für eine Schreibweise zu treffen war, die es dann auch konsequent anzuwenden galt. Ergänzen möchten wir dazu noch den Hinweis, dass Herpa auch in den wichtigen anglo-amerikanischen Sprachraum exportiert, was die Hausentscheidung sicher maßgeblich mitbeeinflusst hat.

Schwerlastwagen vorzeigbarer machen:

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht zu den SSy 45 von Märklin. Auch ich habe mich sehr über die Lieferung dieser doch lang vermissten Wagen gefreut.

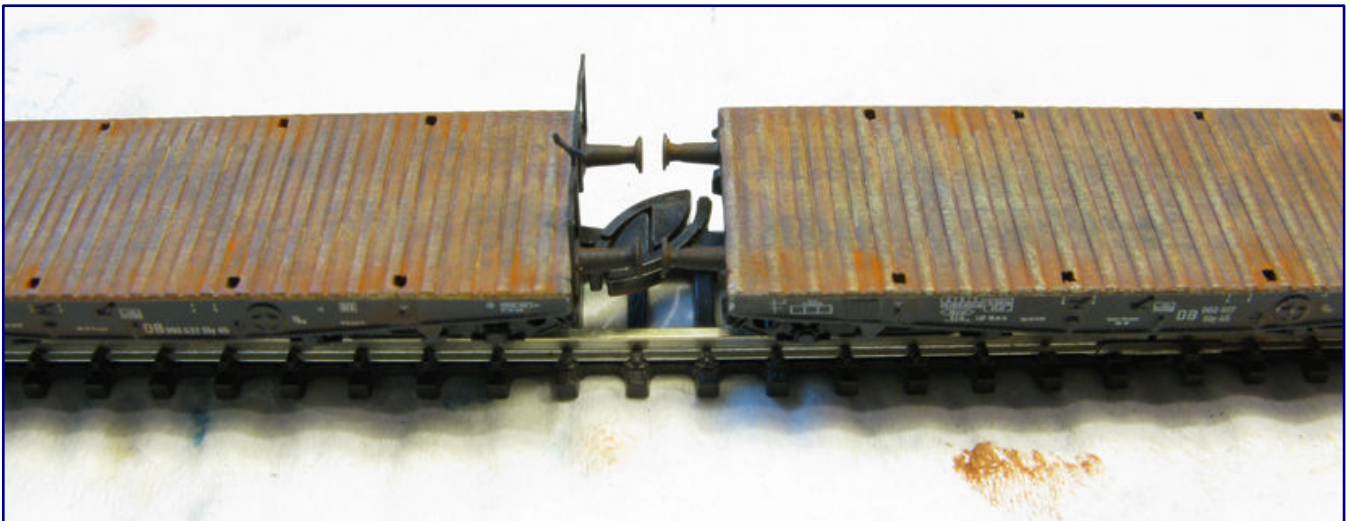
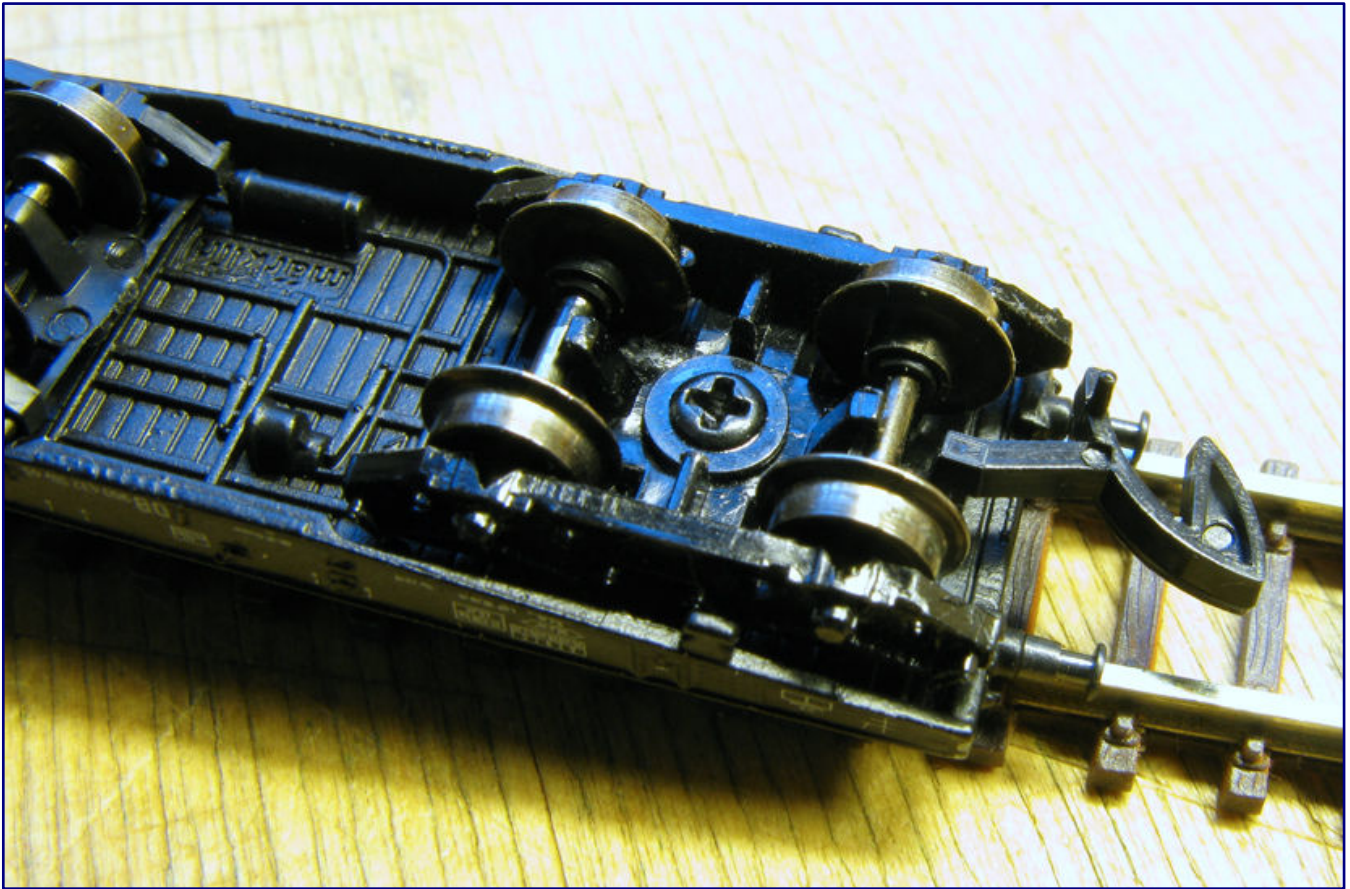
Leider kam mit den Wagen auch die Ernüchterung, wenn sie miteinander gekuppelt sind. Dieser „Riesenabstand“ ist nicht mehr zeitgemäß und schmälert die Freude über diese Wagen gewaltig. Nachdem ich mir die Konstruktion angeschaut habe, überlegte ich, wie man das verbessern kann. Als Idee nahm ich eine MTL-Kupplung 907.

Für den Umbau ist allerdings einzukalkulieren, dass ein Rückbau zum Ursprung nicht mehr möglich ist.



Nachdem der Kuppelabstand als unbefriedigend und nicht zeitgemäß empfunden wurde, musste Hand angelegt werden. Die drei Schwerlastwagen aus der Märklin-Packung 82229 zeigen sich nun modifiziert und auch leicht gealtert. Weitere Bilder zum Umbau sehen Sie auf der nächsten Seite. Foto: Dirk Rohwerder

Die Aufnahme der neuen Kupplung MTL 907 ist zu hoch, diese muss flacher geschnitten werden. Im Drehgestell muss bis zu einer Mitte Achse alles weggeschnitten werden, damit die Kupplung Freiraum hat.



Mit Hilfe einer MTL-Kupplung 907, deren Aufnahme flacher zu schneiden war, damit sie unter das ebenfalls modifizierte Drehgestell passt (Bild oben), gelang ein verkürzter Kuppelabstand. Das Ergebnis (Bild unten) rechtfertigt den Aufwand. Fotos: Dirk Rohwerder

Auch die Puffer wurden ausgetauscht und durch Heckl-Puffer ersetzt. Anschließend wurden die Wagen noch gealtert. Im Anhang ein paar Bilder zum überarbeiteten SSy 45.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Späterer Start für unsere neuen Internetseiten:

In der letzten Ausgabe hatten wir zum Stand der neuen Seiten und ihrem Inhalt erstmals ausführlicher informiert. Den geplanten Termin fürs Umstellen konnten wir leider jedoch nicht halten. Zwar sind

inzwischen auch Seiten von Einzelpersonen und Vereinen integriert worden und vor allem auch die lizenzierten **Trainini Archive**, aber es gab auch noch einige offene Fragen zu klären.

Dies betraf vor allem den Umgang mit Impressum und Datenschutzerklärung für unsere englischsprachigen Seiten, die nach deutschem Recht zu den Pflichtangaben gehören und daher treffsicher und ausschließlich auf unsere Gesetze und Rechtsnormen zielen müssen.

Nachdem diese Fragen geklärt sind, stehen wir exakt zum Erscheinen dieser Ausgabe vor einem neuen Problem: Der bereits am Vortag eingeleitete Schwenk zieht bislang nicht und wir warten auf technische Hilfe unseres Dienstleisters. Wir hoffen sehr, dass sie unseren optisch und inhaltlich „erfrischten“ Auftritt schnell genießen können, denn mit ihm ändern sich auch die Pfade zu den jeweiligen Ausgaben.

Unser großer Dank seitens Redaktion und Übersetzern gebührt an dieser Stelle Stephan Bauer, der den technischen Teil verantwortet, die Seiten aufgesetzt hat und auch weiter für uns betreuen wird. „Willkommen in der Mannschaft von **Trainini®**“, möchten wir ihm an dieser Stelle sagen!

Nur eine einzige Märklin-Auslieferung:

Zum letzten Monatswechsel hat Märklin die Containerwagenpackung (Art.-Nr. 82663) aus den Herbstneuheiten 2020 ausgeliefert. Entgegen der Produktbeschreibung handelt es sich um eine Zusammenstellung aus drei Güterwagen der späten Deutschen Bundesbahn (Epoche V).

Bestandteil der dreiteiligen Wagenzusammenstellung sind ein vierachsiger Containertragwagen Sgs 693, beladen mit drei 20-Fuß-Containern „Hamburg Süd“ und zwei zweiachsige Lgjs 598, die jeweils zwei Tankcontainer der Firma Bertschi AG befördern.



Mit der jetzt ausgelieferten Containerwagenpackung (Art.-Nr. 82663) lassen sich modernere Bundesbahn-Züge sinnvoll verlängern und ergänzen.

Mit dieser Neuheit bereichert Märklin den modernen Güterverkehr auf den Spur-Z-Anlagen, wie er sich ab den Siebzigern immer mehr bis zur heute dominierenden Form des Transports von Frachten zwischen Seehäfen und Binnenland entwickelt hat.

Neuer Eigenverlag von Stefan Carstens:

Stefan Carstens, als fundierter Kenner von Güterwagen durch seine Fachbuchreihe bestens bekannt, hat bekannt gegeben, dass er seine Bücher künftig wieder selbst verlegen wird. Er firmiert hierzu unter Eisenbahn-Dokumentation (<https://www.stefancarstens.de>), wobei in seinem Logo Wortteile zu „Bahndoku“ verschmelzen.

EISENBAHN
DOKUMENTATION
STEFAN CARSTENS

Bereits 1996 hatte er nach dem Verlust des ersten Verlags, mit dem er zusammengearbeitet hatte, bereits Band 3 der Güterwagen-Reihe im Eigenverlag veröffentlicht. Anschließend folgte eine 20-jährige Zusammenarbeit mit der Miba bzw. der Verlagsgruppe Bahn (VGB), in der er sich auf die Recherche, das Anfertigen von Zeichnungen und die Herausgabe von Büchern konzentrieren konnte.

„Leider ist durch den Eigentümerwechsel der Spaßfaktor auf der Strecke geblieben“, schreibt Stefan Carstens nun auf seinen neuen Seiten. Das hat dann wohl zur nun verkündeten Entscheidung geführt. Die nächsten anstehenden Titel, die hiervon betroffen sind, werden „Güterwagen Band 9.1“ (geplantes Erscheinen im Juli 2021) und „Güterwagen Band 9.2“ (Herbst 2021) sein.

Als Vertriebspartner hat er neben zwei weiteren Partnern die Lokomotive-Fachbuchhandlung (<https://www.lokomotive-fachbuchhandlung.de>) und die Modellbahnunion (<https://www.modellbahnunion.com>) gewinnen können. Letztere hat den größten Teil der Auflage gekauft und ist daher auch auf dem Buchdeckel vermerkt.

Auch Planungen für die nächste Zeit sind dem neuen Auftritt zu entnehmen: So soll der vergriffene Band 2 überarbeitet und in zwei Nachfolgebände 2.1 (Kühl- und Bierwagen) und 2.2 (Wagen mit öffnungsfähigem Dach und Schiebewandwagen) aufgeteilt werden. Das angekündigte Buch über Tiefladewagen wird ebenfalls weiterverfolgt.

Partnern die Lokomotive-Fachbuchhandlung



In einer neuen Buchreihe sollen Bahndienstfahrzeuge und Dienstgüterwagen fundiert von Autor Wolfgang Henn aufbereitet werden.

Artitec-Neuheit ausgeliefert:

Neu von Artitec ausgeliefert werden konnte die mobile Viehrampe (Art.-Nr. 322.037), die gewohnt fein gestaltet ist und hoch aktuell auch die jüngst erschienenen Kleinviehverschlagwagen bei Szenen an der Ladestraße bereichert.



Frisch ausgeliefert ist die mobile Viehrampe (Art.-Nr. 322.037) von Artitec, über die Schlachttiere im Modell ihre letzte Reise antreten.

Der von uns im letzten Jahr als Neuerscheinung des Jahres 2021 in der Kategorie Zubehör ausgezeichnete Krupp-Dolberg-Bagger (322.025) wurde zwischenzeitlich wieder lieferbar, ist ab Werk schon wieder ausverkauft. Interessierte Kunden können aber bei vielen Händlern derzeit noch ein Exemplar erwerben.



Der unverändert stark nachgefragte Krupp-Dolberg-Bagger (322.025) ist nicht nur ein besonders gelungenes Modell, sondern eben auch ein typischer Vertreter der früheren Seilbagger.

Decoder-Entwicklung mit D&H:

Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) teilte mit, derzeit zusammen mit D&H neue Decoder zu entwickeln. Bestimmt seien diese beispielsweise für die AZL-Modelle der Alco RS / RSD und die angekündigten Rangierlokomotiven SW1500. Aber auch weitere Decoder-Entwicklungen seien bereits in Arbeit.

Die aktuellen Neuheiten von AZL:

Farbenfroh präsentiert sich die erst jüngst erstausgelieferte EMD E7 als Packung aus A- und B-Einheit. Sie trägt jetzt nämlich das Farbkleid der Seaboard Air Line (Art.-Nrn. 64611-1 / -2). Auffallen kann durch ihre Dachantennen aber ebenso die im als „Toskanarot“ bezeichneten Rotbraunton ausgeführte Version der PRR (64604-1 / -2).



EMD E7 A-B (Art.-Nr. 64611-1; Bild links) in den Farben der Seaboard Airline und wiederaufgelegte A-B-B-A-Einheit der EMD F7 von Santa Fe (63001-1; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

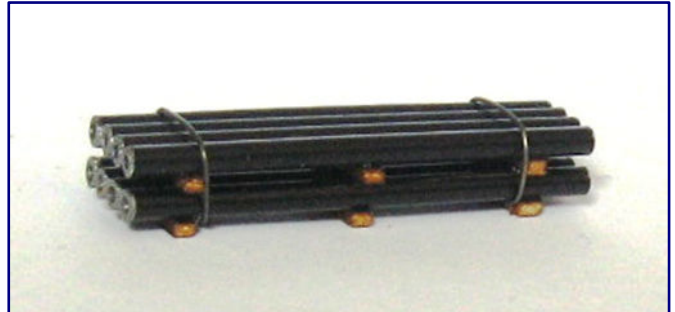
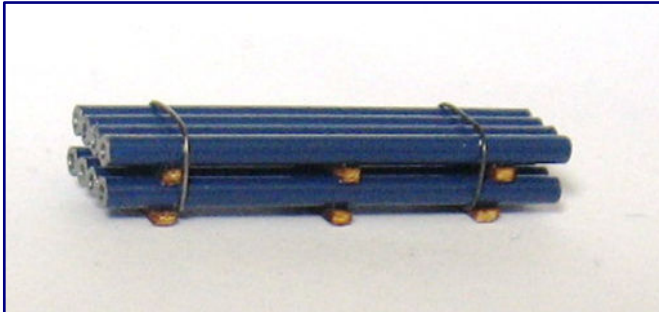
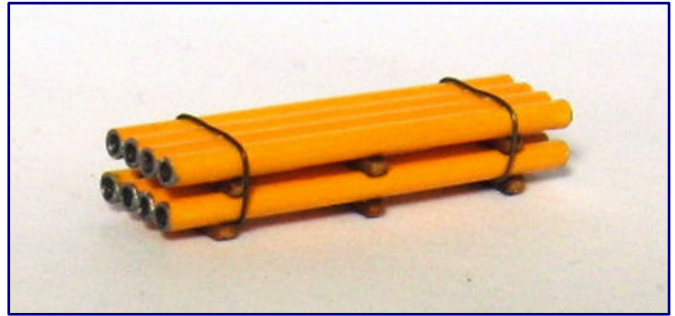
Ergänzend werden wegen der großen Nachfrage neue A-B-B-A-Zusammenstellungen der EMD F7 in Gestaltung der Santa Fe (Warbonnet-Lackierung) nachgeschoben. Die neuen Betriebsnummern passen ebenfalls zum Super-Chief-Zug (63001-5 / -7 / -9) oder sind kleine Folgeauflagen der bereits ausgelieferten Modelle (63001-1 / -3).

Die 8.000-Gallonen-Kesselwagen von 1917 fahren nun in der Gestaltung „Warren“ einzeln (915002-1), zu zweit (915032-1) und zu viert (905002-1) vor.

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

Ladegut-Idee von Küpper:

Basalt-Splitt aus Originalmaterial bietet Spur Z Ladegut Josephine Küpper aktuell für Märklins Modelle 8622 (Art.-Nr. Z-1-4) und 8650 (Z-11-4) an. Für den Niederbordwagen 8610 oder auch die vergleichbar langen, aber realistischer gestalteten Märklin-Modelle des R 10 und Rmms 33 gibt es neue Rohrladungen.



Vier neue Rohr-Ladegüter hat Spur Z Ladegut Josephine Küpper nun im Angebot: Gelbe Rohre gibt es als Sechser- (Art.-Nr. Z-301; Bild oben links) wie auch Achterbündel (Z-302; Bild oben rechts). Zu jeweils acht Exemplaren niedergebunden und mit Hölzern gesichert stehen noch blaue (Z-303; Bild unten links) und schwarze Exemplare (Z-304; Bild unten rechts) zur Auswahl. Foto: Spur Z Ladegut J. Küpper

Diese sind mit gelben Rohren als Sechserbündel (Z-301), sowie als Achterbündel in den Farben Gelb (Z-302), Blau (Z-303) und Schwarz (Z-304) im Angebot. Diese Neuheiten sind äußerst präzise von Hand hergestellt. Die Wagen werden von ihnen nicht stark belastet, da sie nur jeweils um 0,8 Gramm wiegen.

Zu beziehen sind alle genannten Ladegüter und viele weitere unter <https://spur-z-ladegut.de>.

Generationenwechsel bei Simba-Dickie:

Die 1982 noch als „Simba Toys“ gegründete und zur internationalen Simba Dickie Group ausgebaute Firmengruppe startet nun in die dritte Generation. Zum 1. Mai 2021 hat Michael Sieber (65 Jahre) die Verantwortung für 2.950 Mitarbeiter und 715 Mio. EUR Umsatz an seinen Sohn Florian Sieber (34 Jahre) übergeben.

Florian Sieber ist nach dem Erwerb Märklins seit 2013 deren geschäftsführender Gesellschafter und stieg 2018 als Co-Chef neben seinem Vater auch in die Geschäftsführung des Familienunternehmens ein. Mit Ablauf des Geschäftsjahres zog sich sein Vater nun zurück und übergab die Verantwortung vollständig.

Die Staffelstabübergabe erfolgte mit folgenden Worten des scheidenden Vorsitzenden: „Zusammen mit einem engagierten Team in Göppingen hat mein Sohn Florian Märklin wieder auf Kurs gebracht – sein Meisterstück, ich bin sehr stolz auf ihn. (...) Ich vertraue darauf, dass er mit seinem Wissen und den Perspektiven einer neuen Generation unser Familienunternehmen erfolgreich in die Zukunft führen wird.“

Ein hervorragend ausgebildeter und gut auf seine Aufgaben vorbereitete Florian Sieber erwiderte diesen Vertrauensvorschuss mit passender Aussage: „Vor der neuen Verantwortung, die ich für unser Familien-



Staffelstabübergabe: Michael Sieber (rechts) hat die Leitung des Familienunternehmens Simba-Dickie nun vollständig in die Hände seines Sohns Florian Sieber (links) gegeben. Foto: Simba-Dickie / Lisa Gimpel

unternehmen übernehme, habe ich großen Respekt, ich freue mich aber auch auf die neuen Herausforderungen und Aufgaben.“

Ob und welche Veränderungen oder Ergänzungen sich daraus für die zukünftige Geschäftsführung bei Märklin ergeben könnten, erfahren wir noch nicht.

Neuheit bei NoBa-Modelle:

Neu im Programm von NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) ist der schwere Mähdrescher Claas Tucano 560 als Resinrohling (Art.-Nr. 6619R) oder lackiertes Fertigmodell (6619RF). Das zur Ernte großer Feldflächen gedachte Fahrzeug besteht als Miniatur ebenso aus dem Mähdrescher, abnehmbarem Mähbalken und einem Anhänger, auf dem dieser beim Transport über die Straße abgelegt hat, weil das Fahrzeug sonst Überbreite hätte.



Archistories-Windmühle ausgeliefert:

Darauf haben einige gewartet, wie wir wissen: Archistories hat seine Windmühle „Am Geestenveen“ (Art.-Nr. 702181), einen auch in Deutschland einst weit

Der Mähdrescher Claas Tucano 560 wird wahlweise auch als Fertigmodell (Art.-Nr. 6619RF) angeboten. Foto: NoBa-Modelle.

verbreiteten Galerie-Holländer, ausgeliefert. Ausführlich beschrieben hatten wir den Bausatz in der Februar-Ausgabe.

Er besteht aus durchgefärbten Hartkartonteilen und bedarf keiner farblichen Behandlung mehr. Der Hersteller hat zudem großen Wert darauf gelegt, einen geeigneten Antrieb für die Mühle zu finden, der zum einen in die Kappe passt und die Flügel auch in einer vorbildgerechten Geschwindigkeit bewegt.

Eine große Herausforderung war das Nachbilden der Kappe mit ihrer typischen Form, die eben auch Rundungen zeigt und mit Laserschnitt-Teilen nicht korrekt nachzubilden ist. Gelöst wurde dieses Problem mit einem 3D-Druck-Teil, das von Z-Doktor Modellbau zugeführt wird.

Der hervorragend gelungene Bausatz, den wir auch noch in einem Bastelbeitrag ausführlicher vorstellen möchten, ist direkt beim Hersteller (<https://www.archistories-shop.com>) oder auch seinen Vertriebspartnern zu beziehen.



Eigenmarken-Neuheiten der Modellbahnunion:

Eine kleine Neuheit für die Spurweite Z teilte uns die Modellbahnunion mit. Die kleine Stahlträgerbrücke mit Widerlager (Art.-Nr. MU-Z-L00133) als lasergeschnittener Hartkartonbausatz aus eigener Produktion überspannt wirkungsvoll kleinere Landschaftsabschnitte.

Ein Schmuckstück ist die neue Windmühle ‚Am Geestenvveen‘ (Art.-Nr. 702181) von Archistories. Foto: Archistories

Kleine Meisterwerke sind die neuen, ebenfalls hauseigenen Bäume einer Finescale-Serie, da deren Exemplare in der EU mit Liebe zum Detail in Handarbeit hergestellt werden. Sie erfüllen höchste Ansprüche der Modelleisenbahner. Bedingt durch die Fertigungsweise kann die Höhe jeweils leicht variieren.

Da Modellbäume in größeren Spurweiten stets zu klein wiedergegeben werden, lassen sich die Spur-N-Exemplare, die über DM-Toys (<https://www.dm-toys.de>) bestellbar sind, in maßstäblicher Umrechnung für die Nenngröße Z einsetzen.



Die jeweils für die Nenngröße N deklarierte Eiche (Art.-Nr. MU_N-L00236; links) und Fichte (MU_N-L00233; rechts) zeigen wir hier beispielhaft als optisch gelungene und maßstäblich zur Spur Z passende Bäume der Modellbahnunion.

In Frage kommen die mit jeweils 8 – 12 cm angegebene Kiefer (MU_N-L00232), Fichte (MU_N-L00233), Lärche (MU_N-L00234), Ahorn (MU_N-L00235) und Eiche (MU_N-L00236), wenn sie das Toleranzmaß nicht vollständig ausreizen.

Falls bei einer persönlichen Suche nicht alle Baumarten zur Anzeige kommen, kann das daran liegen, dass einzelne Modelle vorübergehend nicht auf Lager sind: Es handelt sich hier schließlich nicht um industriell gefertigte Massenware.



Kesselwagen „Flo-Sweet“ (Art.-Nr. 530 00 510). Foto: Micro-Trains

Die aktuellen Auslieferungen bei Micro-Trains:

Erhältlich ist jetzt der dritte Sweet-Liquid-Kesselwagen in hellgrauer Lackierung mit schwarzen Anschriften und zusätzlichem Flo-Sweet-Werbehinweis (Art.-Nr. 530 00 510). Ebenfalls zur Auslieferung kommen Schüttgutwagen der Great Northern (533 00 161 / 162), Frisco (533 00 171 / 172) und Pennsylvania Railroad (534 00 111 / 112).

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

Die Sommerneuheiten 2021 von Märklin:

Mit den Sommerneuheiten 2021 wusste Märklin die Zetties zu überraschen, aber bewahren wir uns das Beste für diese Meldung noch bis zum Schluss auf. Zu erwarten war der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2021 in blauer Lackierung (Art.-Nr. 80831). Er ist dieses Mal ein Selbstentladewagen mit Klappdeckeln der Bauart Tad-u 961.

Die neue Startpackung „Museums-Zug“ (81874) wird die Lücke füllen, die nicht lieferbare Einsteigerpackungen aktuell aufgetan haben. Die Zusammensetzung aus Gleisoval, Fahrgerät und drei Donnerbüchsen ist bekannt, aber neu ist hierzu die Schlepptenderdampflok 24 009, die zugepackt wurde. Hier handelt es sich um eine einfache Ausführung ohne Bremsennachbildung oder Detailsteuerung.

Der Schienenbus mit Beiwagen (88168) erscheint in der neuen, verfeinerten Ausführung nun erstmals als auf Einmannbetrieb umgebauter Zug Baureihe 796 / 996 der Deutschen Bahn AG, der den markanten Dürr-Keks auch auf den Fronten des altbekannten Lacks trägt, in dem die Fahrzeuge seit ihrem ersten Dienstjahr unterwegs waren. Vorlagen waren hier die letzten Tübinger Exemplare, die erst zur Jahrtausendwende ausschieden.



Erstmals erscheint eine Schienenbusgarnitur als Baureihe 796/996 (Art.-Nr. 88168) der Deutschen Bahn AG. Foto: Märklin

Ebenfalls noch nie als Modell angeboten wurde die Diesellok der Baureihe 2018 in purpurroter Lackierung mit den Vereinfachten Ege-Kekschen, die sie bei Anlieferung trugen (Epoche IV). Als 218 151-9 in überarbeiteter Form mit Glockenankermotor (88792) erscheint sie nun in einmaliger Auflage für die MHI.

Da Märklin stets in Zügen denken möchte, fehlen noch die passenden Wagen dazu, die ebenfalls als MHI-Sonderserie angeboten werden und eine Formneuheit beinhalten. Die dreiteilige Wagenpackung „Nahverkehr“ (87189) besteht nämlich neben je einem Silberling Bnrzb 719 (2. Klasse) und ABnb 703 (1. / 2. Klasse) noch aus einem Steuerwagen BDNf 738.

Hinter dieser Gattungsbezeichnung versteckt sich der seit Jahren immer wieder erhoffte und herbeigewünschte „Hasenkasten“, der seinen Spitznamen aus dem engen Steuerabteil neben einer Übergangstür hatte.



Ein toller Zug ist auch als MHI-Sonderserie im Anmarsch: Die Baureihe 218 war in purpurroter Lackierung (88972; Bild oben) zuvor noch nie mit dem vereinfachten DB-Logo ihrer ersten zehn Dienstjahre im Sortiment. Ein typischer, von ihr geführter Nahverkehrszug ergibt sich zusammen mit einer dreiteiligen Wagenpackung (88972 / 87189; Bild Mitte). In dieser steckt mit dem „Hasenkasten“ BDNf 738 zudem eine lange erwartete Formneuheit (Bild unten). Fotos: Märklin

Passend zur frühen Epoche IV tragen alle Wagen Computernummer, schwarze Unterkante und voraussichtlich unterschiedliche Ausführungen des Ege-Keks (Positiv- und Negativdarstellung). Der formneue Wagen zeigt natürlich fahrtrichtungsabhängig auch warmweißes Spitzen- oder rotes Schlusslicht, umgesetzt mittels wartungsfreier Leuchtdioden.

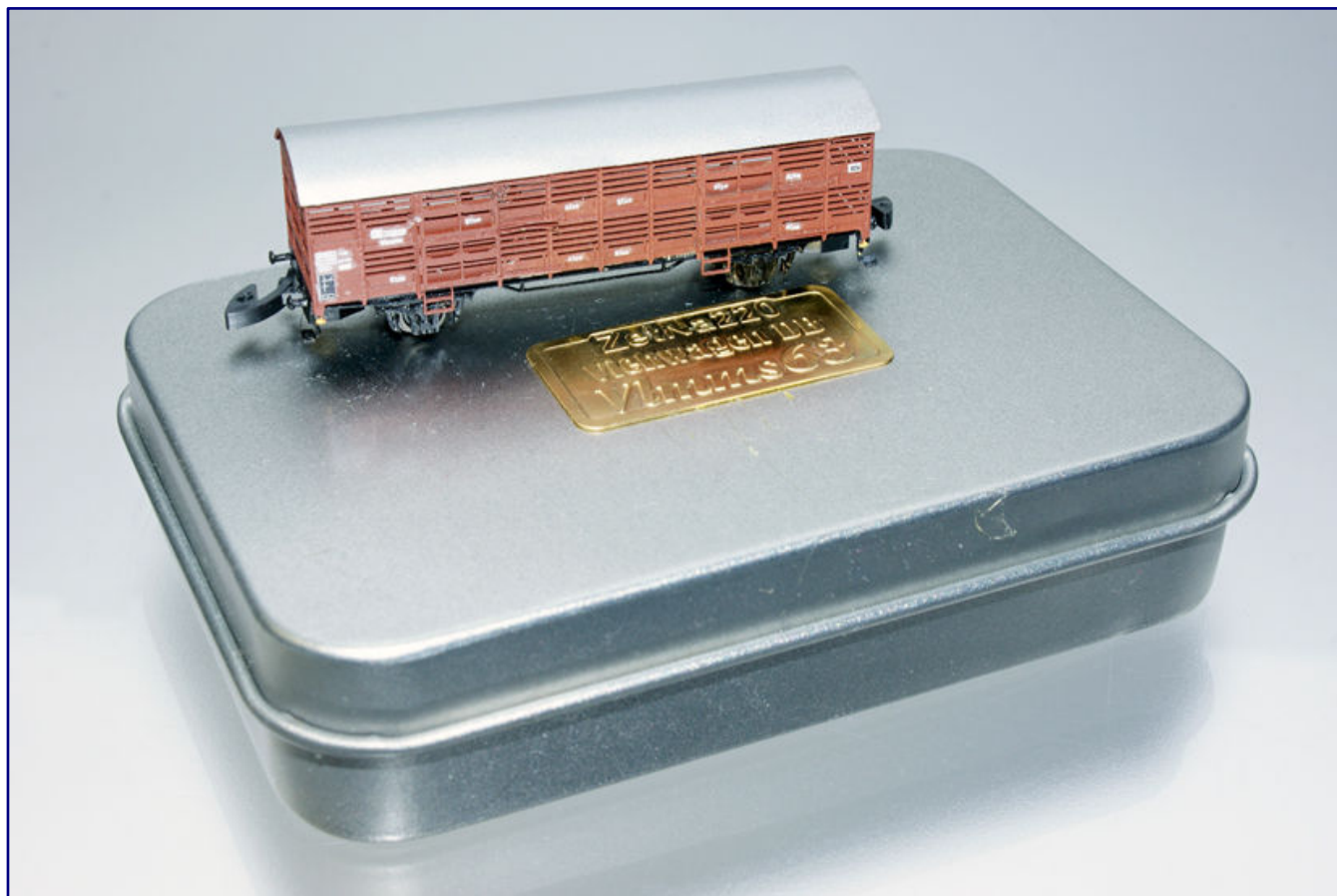
Ein Kupplungshaken am Steuerabteil-Ende ist offenbar nicht vorgesehen, den Produktfotos folgend besitzt er auch auf dieser Seite aber noch Gummiwülste.

Erstauslieferung des Vlmms 63:

Als neues Modell von ZetNa 220 geht jetzt auch der von der Bundesbahn neu gebaute Verschlagwagen Vlmms 63 (Art.-Nr. B002) in die Auslieferung. Wir hatten vom laufenden Projekt und einem ersten Handmuster in der Februar-Ausgabe berichtet.

Inzwischen wurde der Waggon überarbeitet und weist nun die korrekte maßstäbliche Länge auf, auf den eigenen Seitenfotos ist bislang noch das fehlerhafte Handmuster zu sehen. Die ab jetzt ausgelieferte,

endgültige Version macht einen guten Eindruck und soll von uns auch noch mal ausführlicher vorgestellt werden, zumal wir sein Vorbild auch im Einsatz zeigen können.



Gelungen wirkt auch der DB-Neubauwagen Vlmms 63, der die alten Kleinviehverschlagwagen ab Mitte der sechziger Jahre abzulösen begann.

Das Interesse an den Modellen des sizilianischen Kleinserienherstellers hatte nach unserer Messe-Ausgabe (Februar 2021) und dem Bericht in der letzten Ausgabe weltweit stark zugenommen, wie uns zurückgemeldet wurde. Die Gesamtzahl der bestellten Exemplare habe alle Erwartungen übertroffen, wurde uns zurückgemeldet.

Erstaunt zeigte sich das Duo hinter dieser Marke auch von den vielen Ländern bis weit nach Übersee, aus denen Bestellungen eintrafen. Das bedeutet aber auch, dass längere Lieferzeiten fallweise mal in Kauf genommen werden müssen.

Erreichbar ist der Kleinserienhersteller unter <https://sites.google.com/view/zetna220>.

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.