

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



Eine V 188 für jedermann

Waggon-Metamorphose
Als Anfänger zur ersten Anlage

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

erinnern sie sich noch an die Anfänge ihrer „Modellbahnerei“?

Damit meine ich die Bastler, welche seit Jahrzehnten dem Hobby im Maßstab 1:220 nachgehen.

Was haben wir in den siebziger Jahren manchmal geflucht, dass die Warenauswahl so bescheiden war. Ich selbst habe für mich (als Vierzehnjähriger) das „Kitbashing“ erfunden, da es nicht genug Häuser für die Spur Z gab. Kurzerhand wurden 1:160-Bausätze etwas gestutzt. Was nicht passte, wurde passend gemacht.

Und heute? Ein regelrechtes „Waren-Wunderland“ ist entstanden und das Internet unterstützt das Suchen und Finden zusätzlich auf ganz beachtliche Weise. Eines ist aber geblieben: Der geeignete Neueinsteiger in unserem Maßstab steht häufig mit tausenden Fragen vor seinem ersten Gleisoval.

Wir wollen hier im **Trainini®** mit einigen Folgen einen gelungenen Einstieg zumindest etwas erleichtern, zumal wir in dieser Covid-19-Zeit diesbezüglich schon viele Fragen gestellt bekommen haben.

Einen weiteren Tipp haben wir aber auch noch, schauen Sie einfach mal bei ihrem örtlichen Modellbahn-Verein vorbei, hier kann Ihnen bei Bedarf sicher geholfen werden, unabhängig der Spurweite und... allein in meinem Club sind inzwischen drei neue Spur-Z-Bahner vertreten.

Passend dazu erläutert unser Leser und Buchautor Heribert Tönnies in einem Vorabzug aus seinem noch nicht erschienenen, dritten Buch (eBook) eine Methode zum relativ einfachen Bau von Gleisrampen.

Lange vor einer Märklin-Ankündigung hatte NoBa-Modelle verschiedene Kundenwünsche erhört und untersucht, wie die Baureihe V 188 in bezahlbarer Weise per 3D-Druck ins Modell umgesetzt werden könnte. Deren Ergebnis mit unseren Anpassungen zeigen wir ihnen in dieser Ausgabe in Wort und Bild.

Märklins Insider-Jahreswagen 2019 (Kuba-Imperial) ist leider nur ein Kompromiss, wenn wir seine Anschriften zum Maßstab nehmen. Mit wenigen Handgriffen und Kleinserteilen wird aus einem faktischen Gl 11 deshalb der am Modell angeschriebene Gl 22. Natürlich kommt die betriebsgerechte Patina auch noch zum Tragen. Weitere Meldungen aus der Modellbahn- Branche runden diese Ausgabe ab.

Unser regelmäßiger Aufruf hat noch nicht an Aktualität verloren: Wo immer auf dieser Welt diese Zeilen auch gelesen werden, bitte bewahren sie ihre Gesundheit und die ihrer Mitmenschen!

Welch hohes Gut und wie einmalig die Gesundheit ist, wurde Teilen unserer Redaktion in den letzten Wochen auch abseits der weltweit grassierenden Viruserkrankung bewusst. Die Folgen kosten Zeit und häufig auch Nerven. Deshalb erscheint diese Ausgabe auch ungewohnt spät und wir können dies auch für die nächsten Monaten nicht mit Gewissheit ausschließen. Bitte haben Sie dafür Verständnis und Geduld mit uns.

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Der alternative "Bulle" 4
Aufwerten leicht gemacht17

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Planung und Materialsuche27

Technik

Gleisgeometrie und Grundlagen35

Literatur

Ausflug in die Vergangenheit45
Das Erfolgsauto mit dem Stern47

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....49

Impressum67

Wir danken Heribert Tönnies für seinen Gastbeitrag und der Eisenbahnstiftung für das historische Foto.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. Juni 2021

Titelbild:

V 188 002 a/b verlässt mit einem schweren Güterzug einen Tunnel an der Spessart-Rampe, wo sie jahrelang im Güterzug- und Schiebedienst anzutreffen war. Ein besonderer Blickfang im Zug ist der an zweiter Stelle laufende, farbenfrohe Kuba-Imperial-Wagen.

Die V 188 von NoBa-Modelle Der alternative „Bulle“

Als „Bullen“ wurden die zugkräftigen Doppel-Diesellokomotiven der Baureihe V 188 vom Personal bezeichnet, die die Bundesbahn aus dem Vermächtnis der Wehrmacht übernommen und modernisiert hatte. Schon lange vor einer Märklin-Ankündigung hatte NoBa-Modelle verschiedene Kundenwünsche erhört und untersucht, wie diese Baureihe in bezahlbarer Weise per 3D-Druck ins Modell umgesetzt werden könnte. Das Ergebnis wollen wir heute ausführlich vorstellen.

Im Februar 2020 haben wir die bei NoBa-Modelle angebotenen Resindruck-Gehäuse zum Nachbilden einer V 188 (Art.-Nr. 5007R) im Rahmen unserer Spielwarenmesse-Berichterstattung vorgestellt. Zum Lieferumfang dieser beiden Teile für die Doppel-Diesellok gehört auch eine Verbindungsdeichsel für die beiden Hälften samt zwei Schrauben zum dauerhaften Befestigen.



Die Vorlage für unser Modell ist V 188 002. Hier ist sie bereits als 288 002-9 am 22. Juli 1969 vor Dg 5387 in Bergtheim (Strecke Schweinfurt - Würzburg) unterwegs. Foto: Heinz Hangarter, Eisenbahnstiftung

Mittlerweile werden die beiden „Hütchen“ auch in fertig lackierter und beschrifteter Form angeboten (5007L). Wie viele andere Modellbahner reizte uns aber das Selbstgestalten, zumal wir dabei auch noch einige Herausforderungen fanden, denen wir uns gern stellten.

Alles, was der Käufer in unserem Fall noch zusätzlich braucht, zwei Shorty-Fahrwerke von Rokuhan (SA001-1 / Noch 7297903), passende Lacke und Anschriften für die gewählte Betriebsnummer. Diese lassen sich bei einschlägigen Schiebebildherstellern fertigen, womit die fertige Lok schließlich für rund 100 EUR Aufwand vor einem stehen kann.

Damit ist sie eine preisgünstige, aber eben auch von Kompromissen geprägte Alternative oder fallweise auch Ergänzung zum Märklin-Clubmodell 2021. Höchsten Ansprüchen wird sie nicht genügen können, aber wer hier preissensibler ist und die zu besprechenden Vorbildabweichungen in Kauf nehmen mag, ist mit dem Kleinserienmodell gut beraten – den Bastelspaß gibt es gratis dazu.



Probesitzen auf dem Chassis: Um aus den beiden Resin-Gehäusen von NoBa-Modelle eine V 188 aufzubauen, sind zusätzlich nur noch zwei Shorty-Fahrwerke von Rokuhan erforderlich. Die Aufbauten werden einfach aufgesteckt.

Dem Bau voranstellen möchten wir, dass die Lok nach Vorbildunterlagen so maßstabsgerecht wie eben möglich umgesetzt wurde. Dies lässt sich auch unserer Maßtabelle in diesem Artikel entnehmen. Besonders die Lokhälften, aber auch der Abstand der beiden Fahrzeugteile, sind sehr präzise wiedergegeben worden.

Trotzdem konnten wir keine Probleme beim Befahren von Radien ab 220 mm und auch von Weichen-gegenbögen feststellen, was das Modell sehr praxistauglich macht. Die Fahreigenschaften der Shorty-Fahrwerke sind allerdings keine ausgesprochenen Langsamläufer, was natürlich nicht NoBa-Modelle angelastet werden kann.

Daten und Maße zur Doppel-Diesellok V 188 (ex D 311 der Wehrmacht):			
	Vorbild	1:220	Modell
· Länge über Puffer	22.510 mm	102,3 mm	103,1 mm
· Länge je Lokhälfte	11.080 mm	50,4 mm	50,2 mm
· Breite	2.910 mm	13,2 mm	15,0 mm
· Höhe über SO*	4.445 mm	20,2 mm	20,3 mm
· Achsstand (Lokhälfte)	6.000 mm	27,3 mm	26,5 mm
· Achsabstand jeweils	2.000 mm	9,1 mm	9,4 mm**
· Treibraddurchmesser	1.250 mm	5,7 mm	3,8 mm
· Dienstmasse	147 t	---	25 g
· Leistung	1.382 kW / 1.616 kW***		
· Baujahre	1941		
· Beschaffte Stückzahl	4 (2 von der DB übernommen)		
· Ausmusterung	1969 / 1972		

* vor Änderung der Dachpartie durch die DB, entspricht nicht dem Modell
** Achsstand im Drehgestell
*** nach Umbau und Remotorisierung durch die DB

Alle feststellbaren Abweichungen zu den Vorbildmaßen, die nicht aus Messfehlern resultieren können, gehen auf die verwendeten Fahrwerke zurück. Das Bestreben von NoBa-Modelle war es, ein preisgünstiges Modell zu schaffen und auf eine anderweitig nicht wiederverwendbare Fahrwerksneukonstruktion zu verzichten.

Die Shorty-Fahrwerke haben insgesamt recht brauchbare Gesamtmaße und lassen sich gut im Gehäuse der V 188 verstecken. Damit waren sie für dieses Projekt erste Wahl, denn mit diesem Vorbild ist eine Lok gefunden, die nicht gestaucht oder verniedlicht werden muss, um sie über dieses Chassis zu stützen.

In Kauf zu nehmen waren deshalb einzig eine etwas zu große Breite sowie die Abweichungen im Fahrwerk. Neben der Tatsache, dass die Vorlage jeweils vier starre Treibachsen und das Modell stattdessen jeweils zwei Drehgestelle aufweisen, betrifft dies noch Abweichungen bei den



Bevor die 3D-Druckteile lackiert werden, erhalten sie erst ein fünfminütiges Bad in 100% Isopropylalkohol.

material dieser Teile nimmt Farbe schlecht an, weshalb hier eigene Versuche angezeigt sind.

Ein Farbüberzug ist schon deshalb angeraten, um den Plastikglanz zu beseitigen, aber die Fahrwerke des Vorbilds waren bei der DB zudem auch RAL 9005 tiefschwarz lackiert. Als Glücksfall hatten sich in einem früheren Projekt die Sprühgrundierungen (Primer) von Modelmates erwiesen, die leider nicht mehr lieferbar sind.

Zu schützende Teile wie Kontakte und stromabnehmende Radflächen lassen sich mit Maskierband (bevorzugt Tamiya, Vallejo oder Faller) und Maskierflüssigkeiten (wie Humbrol, Vertrieb über Faller) abdecken. Anschließend ist es nur jeweils ein Hub aus der Sprühdose und das zu bearbeitende Teil hat die passende Farbe, ohne seine Strukturen vollends zu verlieren.



RAL 3004 Purpurrot in seidenmatter Ausführung von Oesling-Modellbau verleiht den Lokgehäusen die bereits entscheidende Nähe zum großen Vorbild.

Aufwändiger wird es bei den Aufbauten, denn die Resinteile sollten zuvor in einem Isopropanol-Bad entfettet werden. Dieser Einfachalkohol wird auch beim Hersteller eingesetzt, um nicht ausgehärtete Resinharzreste auszuspülen. Er schadet dem Modell also nicht, garantiert aber ein gutes Lackierergebnis und bewahrt vor Haftungsproblemen durch Fingerabdrücke oder andere Fetthanftungen.

Treibraddurchmessern und Achsständen. Wer den Preisvorteil dieses Modells mitnehmen möchte, wird das gern in Kauf nehmen.

Im Folgenden wollen wir schildern, wie aus den nackten Resin-Gehäusen die der 3D-Drucker ausgeworfen hat, vorzeigbare Modelle geworden sind, die noch eine Besonderheit verbaut bekamen, die uns als Übungs- und Versuchsstück dienen.

Aufbereiten und Lackieren der Teile

Schnell erledigt sind die Arbeiten am Fahrwerk. Die Drehgestelle der Fahrwerke sind ab Werk in einem Grau gehalten und nicht lackiert. Das Mate-

Zwei Lackierdurchgänge mit dem Spritzapparat sind es, bis das Modell erkennbar an Gestalt gewinnt. Zunächst wählen wir eine PUR-Grundierung von Vallejo in neutralem Grau, bevor der nach RAL 3004 purpurrote Decklack in seidenmatter Ausführung von Oesling-Modellbau aufgesprüht wird.

Der Dachbereich ist nach RAL 9006 Weißaluminium zu lackieren, das Material stammt einmal mehr von Oesling-Modellbau. Auch das geschieht per Sprühlackierung, weshalb der Bereich zuvor sauber abgeklebt werden muss. Dasselbe kann auch für den Seitenbereich vorgenommen werden, in dem die gleichfarbigen Zierleisten sitzen. Übung ist hier gefragt, damit es nicht zu Farbunterwanderungen und damit unerwünschten Nacharbeiten kommt.



Nach Auftrag der Dachfarbe, Zierstreifen und schwarzer Farbe für Pufferbohle, Laternen und Handläufe ist die Farbgebung abgeschlossen. Nun stehen eigene Modifikationen und das Beschriften an.

Wir sind mit dem Ergebnis bis hierher sehr zufrieden. Die verbleibenden Farbarbeiten beschränken sich nun auf die tiefschwarz auszulegende Pufferbohle samt unterer Loklaternen und die Führerhausaufstiege. Hier greifen wir zum Pinsel und Aqua Color von Revell in seidenmatter Ausführung.

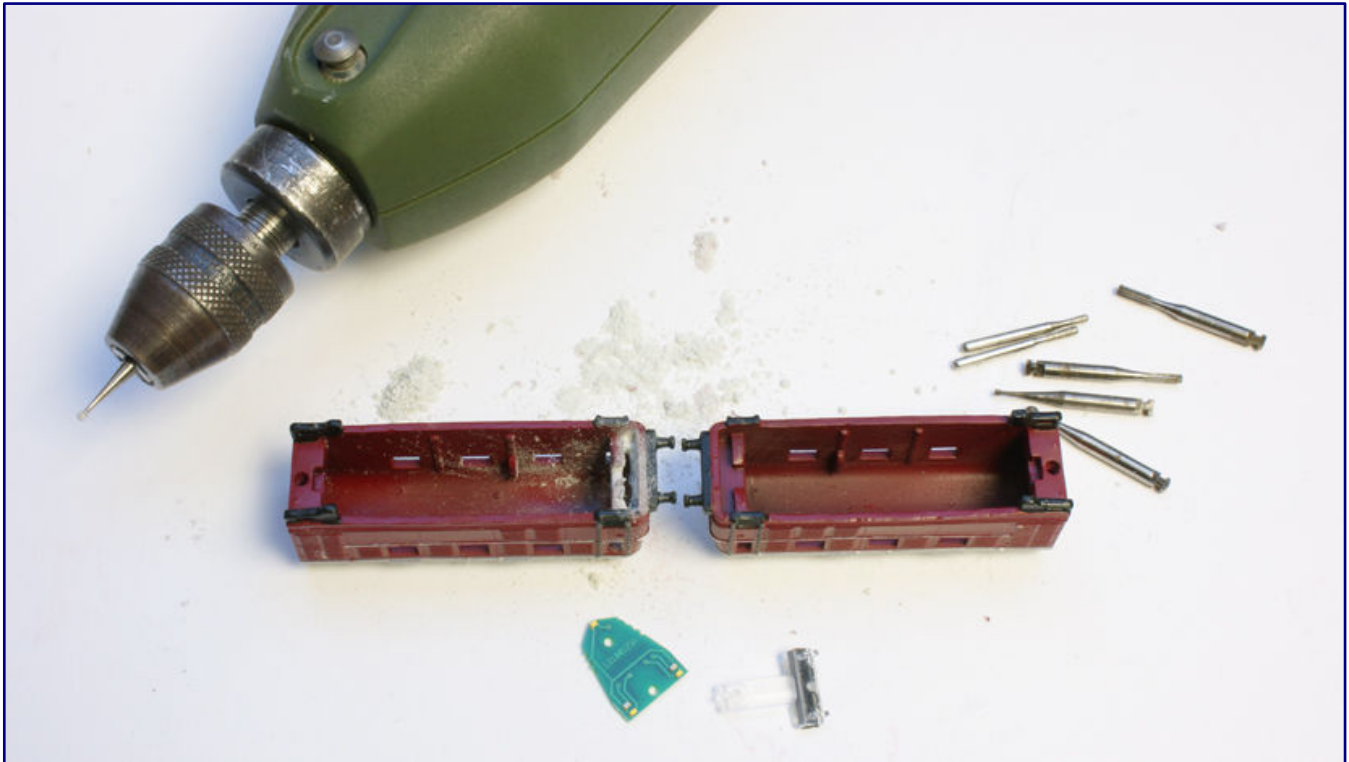
Erwähnt sei an dieser Stelle, dass wir die V 188 002 a/b zur Vorlage gewählt haben, während Märklin ihre Schwesterlok umsetzen will. Unterschiede sind gleich auf Anhieb zu erkennen: V 188 002 trug eine rote Rahmenkante, was uns einen Abklebe- und Lackierdurchgang einspart und auch die Dachfarben waren nicht identisch. Selbst die Anschriften waren anders angeordnet – unterschiedlicher ginge es bei den ungleichen Geschwistern wohl nicht.

Eigene Anpassungen

Sobald beide Lokhälften fertig lackiert sind, könnte es eigentlich ans Beschriften gehen. Bei uns soll es an dieser Stelle bei einer kleinen Probefahrt bleiben, die uns für die bisherigen Arbeiten entschädigt. Weiter geht es anschließend mit Fräsarbeiten im Frontbereich beider Gehäuseteile.

Diese sind vorsichtig von Hand mit einem Mikrobohrschleifer und ausgedienten Zahnarztfräsern durchzuführen und nur deshalb erforderlich, weil wir dem Modell eine Spitzen- und Schlussbeleuchtung mittels LED verschaffen wollen.

Einen größeren Eigenbau können wir uns allerdings sparen, weil wir die Beleuchtungseinheiten von Märklins V 200 (E161319) als passende Leiterplatte ausgemacht haben. Die Seitenabstände der unteren Spitzenlichter und die Höhe zum oberen Spitzenlicht passend hervorragend. Auch die roten



Der Bodenbereich des Führerstands muss aufgefräst werden, um eine Lichtplatine einführen zu können. Die breiten, senkrechten Wände (am rechten Gehäuse zu erkennen) müssen aber stehen bleiben, um das Chassis zu halten. Die Lichtleiterplatte stammt von Märklins V 200 und wurde ihres Lichtleiters befreit.

Leuchtdioden fürs Schlusslicht sind so nah platziert, dass sie die größeren Laternen der V 188 am hinten laufenden Ende mitbeleuchten können.

Wir müssen nur den Zwischenraum zwischen Gehäuseaußen- und Trennwand aufräsen sowie im Bereich des oberen Spitzenlichts etwas mehr Freiraum schaffen, um die Leiterplatte ohne Beschädigung einschieben zu können. Die LED sind dabei besonders abrissgefährdet, weil wir den aufgesteckten Lichtleiter abziehen müssen, denn der passt nicht zu unserem Modell.



Um eine optimale Haftung der Schiebebilder und ein bündiges Anlegen der Folien auf die Strukturen des Untergrunds zu erreichen, kommen Haftgrund und Weichmacher als Hilfsmittel zum Einsatz.

Wie wir die empfindlichen Teile schützen, werden wir später noch erläutern. An dieser Stelle geht es ja erst mal nur um die Vorarbeiten, um das Gehäuse äußerlich fertigstellen zu können und keine Schäden

mehr an Lack oder Anschriften zu riskieren. Die Gefahr, dass der Fräser abrutscht und durch das Resin hindurchgeht, ist nicht zu unterschätzen und kann zum Totalverlust eines Teils führen. Deshalb arbeiten wir vorsichtig und mit möglichst geringer Drehgeschwindigkeit.

Passt alles, säubern wir das Gehäuse innen durch Ausblasen und mit einem Haarpinsel, um bei den Beschriftungen weitermachen zu können. NoBa-Modelle bezieht die weißen Betriebsanschriften von Z-Doktor Modellbau als Nass-Schiebebilder. So hat uns Björn Plutka hier unterstützt und auch die zuvor fehlenden Anschriften der V 188 002 a/b erstellt und an uns geliefert. Dafür gebührt ihm an dieser Stelle ein besonderes Dankeschön.

Aufgebracht werden sie in bekannter Weise, wobei allen Anschriften stets ausreichend Zeit zum Trocknen gegeben werden sollte, damit sie nicht versehentlich verschoben werden oder verrutschen, wenn das Modell gedreht und von einer anderen Seite bearbeitet wird. Die Vorgehensweise sieht wie folgt aus:

1. möglichst maßgenaues Zuschneiden der jeweiligen Anschrift (wenig Rand lassen, ohne sie zu beschädigen),
2. kurzes Auflegen aufs Modell, um sich zu vergewissern, dass der Zuschnitt passt (besonders an Ecken oder Fensteröffnungen),
3. benetzen der Zielfläche mit einem Haftgrund,
4. eintauchen des Schiebebilds in Wasser, je nach Größe für 5 bis 10 Sekunden,
5. das Schiebbild noch auf einer nicht saugenden Oberfläche „nachziehen“ lassen, anschließend mit etwas Weichmacher benetzen,
6. Schiebbild auf das Modell legen und mit Hilfe eines feinen Haarpinsels auf die Zielfläche schieben,
7. dort vorsichtig ausrichten und mit dem Pinsel ausstreichen, ggf. noch etwas Weichmacher nachträufeln, wenn ein weiteres Verschieben erforderlich wird und
8. zum Schluss gut trocknen lassen.



Alle Fensterflächen werden nach dem Trocknen des Micro Kristal Klear von Microscale innen schwarz mit Revell-Lack hinterlegt, um unerwünschte Lichtausstritte oder einen Blick auf den Shorty-Fahrwerksblock zu unterbinden.

Die Anschriften der V 188 sind recht umfangreich und einige sind nicht leicht aufzubringen, beispielsweise die eingekreisten Fahrzeughälften-Nummern nahe der Pufferbohle. Wenn die ruhige Hand zwischendurch verlorengelht, ist es Zeit für eine Pause.

Dann sollte dem Modell eine zusätzliche Trocknungsphase gegönnt werden und im Zweifel erst am Folgetag die Arbeit fortgesetzt werden. Auch uns haben einige Schiebilder zeitweilig sprichwörtlich an den Rand des Wahnsinns getrieben...



Am stehenden Gehäuse lässt sich erkennen, dass das Revell Aqua Color den Klebelack dabei wieder anlöst, denn die milchige Trübung kehrt zurück. Das bleibt unproblematisch und gibt sich wieder, erfordert aber Vorsicht beim Arbeiten.

Sitzt erst mal alles und ist durchgetrocknet, versiegelt und schützt ein seidenmatter Klarlacküberzug (Bergswerk 83213) die aufgebrachten Anschriften vor mechanischen Einwirkungen. Gearbeitet wird an dieser Stelle wieder mit dem Spritzapparat.

Die Fensterscheiben bilden wir mit Micro Kristal Klear von Microscale nach, das derzeit nirgendwo zu beziehen ist – alle kontaktierten Händler warten auf eine Warennachlieferung. Deshalb geben wir hierzu auch keine aktuelle Bezugsquelle an.

Ist auch dieser Klebelack transparent durchgetrocknet, folgt ein Schritt, der vorsichtig durchzuführen ist, weil er ihn wieder anlöst: Um unerwünschte Lichtaustritte zu vermeiden, lackieren wir die Scheibennachbildungen mittels Haarpinsel von innen mit tiefschwarzen Revell-Aqua-Color, das schon zuvor eingesetzt wurde. Schwarz überdeckt wird großzügig auch der gesamte Frontbereich, in dem wir den Fräser eingesetzt hatten.

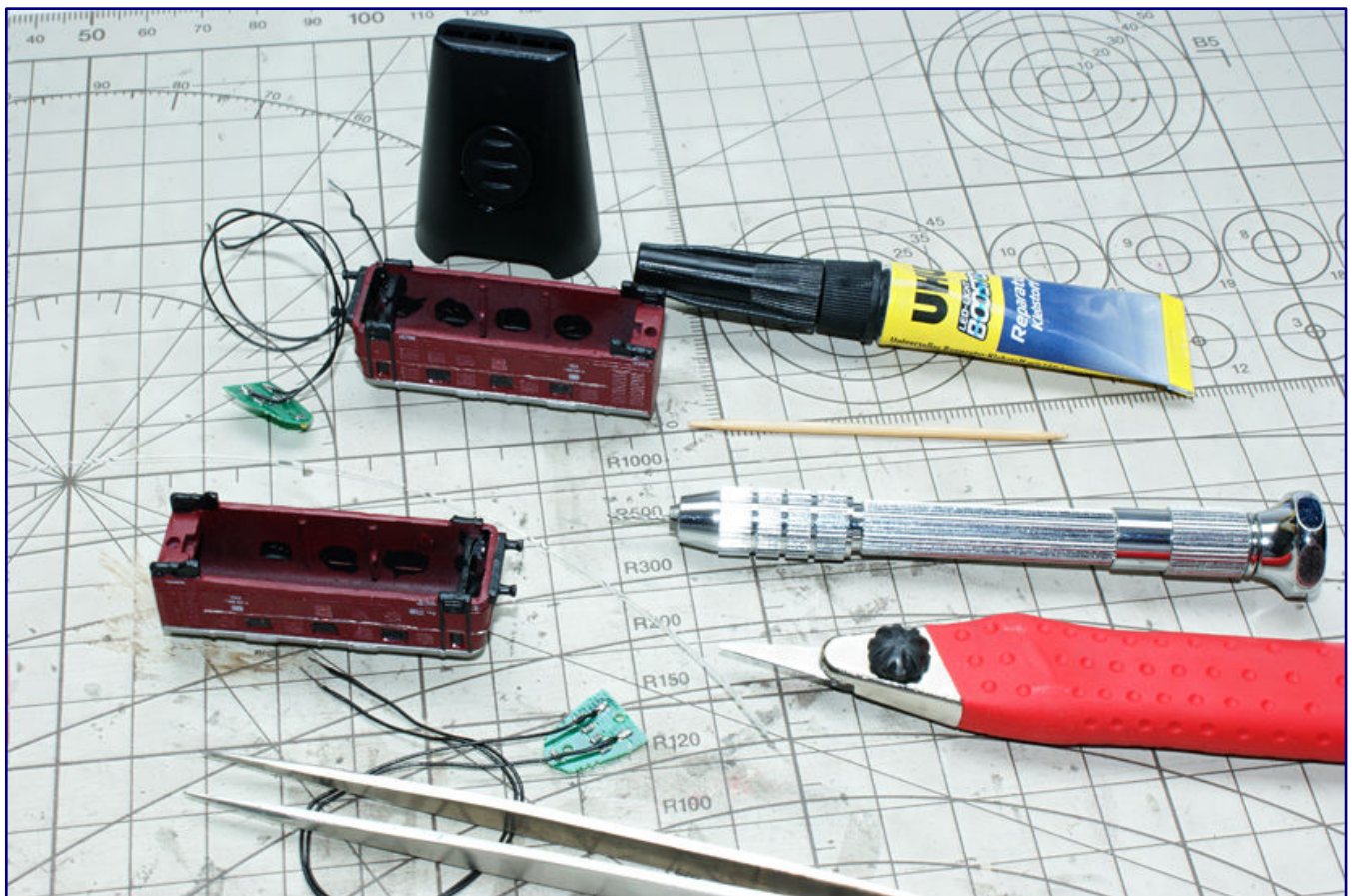
Das Lokgehäuse ist an dieser Stelle fertig und wartet nun auf seinen weiteren Einsatz.

Elektroarbeiten und kritischer Blick

In einer vielleicht unverhofften Wartezeit lässt es sich an den Leiterplatten arbeiten. Die Lichtleiter haben wir schon abgenommen, aber nun müssen wir sie noch verkabeln, denn der Federblechkontakt der Märklin-Lok scheidet hier aus. Die beiden Pole werden vorverzinnt und anschließend ausreichend lange Litze angelötet.

Da diese möglichst flexibel und zudem sehr dünn sein muss, um im Inneren zwischen Fahrwerk und Gehäuse untergebracht werden zu können, fiel unsere Wahl auf das extradünne Kabel mit 0,3 mm² Querschnitt in schwarzer Farbe von Viessmann (6890). Der Ring mit 5 m wird noch für einige Projekte reichen.

Damit bei den Einsetzarbeiten die LED nicht von der Leiterplatte abreißen – uns ist dies bei zwei Exemplaren passiert, die wir manuell wieder in richtiger Polung auflöten mussten – haben wir uns einen wirksamen Schutz einfallen lassen: Der lichtempfindliche Klebstoff Uhu Booster härtet glasklar aus und hält nach unseren Erfahrungen sprichwörtlich bombenfest.



Feine, flexible Litze sind an die Kontakte der Lichtplatten anzulöten, um eine elektrische Verbindung innerhalb des Lokgehäuses herstellen zu können. Einen Abriss der SMD-Leuchtdioden verhindert der Uhu Booster, der gleichzeitig die Lichtemission nicht behindert.

Wir überdecken daher alle Leuchtdioden mit einzelnen Tropfen dieses Klebstoffs und härten ihn mit der UV-LED aus. Aus den Abrisskanten sind nun Gleitkanten geworden, die kein Licht verschlucken werden. Und auch unsere reparierten Stellen erfahren eine zusätzliche und wirksame Fixierung.

Anschließend führen wir die Litzen, deren lose Enden nach oben zeigen, durch den freigefrästen Schacht und im Dachbereich in die größere Öffnung des Gehäuses, wo das Fahrwerk Platz nehmen wird. Diese

ziehen wir nun hinzu, lösen die obere Abdeckung, die zwei Durchführungsöffnungen mit dem Handbohrer erhält, und löten die dadurch geführten Litzen an die Stromabnahmen des Chassis.

Ein kurzer Test zeigt uns nun, ob wir die richtige Polung gewählt haben, die sich über die NEM-Definition durch kurzes Nachdenken leicht ermitteln lässt. Der Test am Transformator beweist auch, dass alle drei Laternen ausreichend und gut ausgeleuchtet werden.



Die Kabelführung will gut durchdacht sein (Bild oben): Die Litzen werden knapp unter dem Dach in den Bereich des Shortys geführt, an dem seinerseits zwei Durchführungen zu bohren sind und am angetriebenen Drehgestell an die Kontaktfahnen mitangelötet. Ist auch dieser Schritt absolviert und sind die Gehäuse aufgesetzt, werden beide Hilfe mittels Kupplungsdeichsel und zwei Schrauben dauerhaft verbunden (Bild unten).



Fertig lackiert, beschriftet und mit eingeklebten Lichtleitern versehen, macht das Modell einen guten Eindruck. Der Kompromiss beim Fahrwerk fällt aus vielen Perspektiven nicht einmal auf.

Andere, unerwünschte Lichtaustritte sind nicht zu beobachten, nur unten müssen wir am Ende des Projekts noch für einen Verschluss (mit einem passend zugeschnittenen Blättchen schwarzem Tonpapier, das mit Klebestift fixiert wird) sorgen.



Auch den warmweiß-roten Lichtwechsel können wir erfolgreich testen. Das Projekt ist bis auf wenige Kleinigkeiten, die uns noch stören, damit erfolgreich abgeschlossen.

Was unserem Modell noch fehlt, sind Lichtleiter. Diese sind im Internet in transparenter Ausführung in verschiedenen Durchmessern aufzutreiben, befinden sich aber vielleicht auch – wie bei uns – in der Bastelkiste. Wir schieben ein passendes Stück in die Laternenöffnungen, bis es hinten auf die LED trifft.

Dann längen wir es passend ab, bringen Uhu Booster in die Laternenöffnung ein, schieben den Lichtleiter ein und härten den Kleber aus. Der Lichtleiter darf recht kurz abgeschnitten werden, dann kann der Klebstoff an der Außenseite auch eine kleine Linse formen. Dafür ist vielleicht noch ein weiteres Tröpfchen erforderlich, das in gleicher Weise zum Aushärten gebracht wird.

Ist dieser Schritt sechs Mal durchgeführt, ist die Lok fertig. Spätestens jetzt werden Fahrwerk und Aufbau fest zusammengedrückt und für uns beginnt ein kritischer Rückblick. Die Länge der Litzen muss reichen, um das Gehäuse problemlos abnehmen zu können und bei Bedarf am Fahrwerk zu arbeiten.



Diese Aufnahme verdeutlicht wie keine zweite das noch bestehende Problem, dass die Litzen den Gehäusesitz verändern und die Doppeldiesellok dann schief stehen lassen.

Gleichermaßen sollen sie so kurz wie möglich sein, um im Inneren wenig Raum zu beanspruchen. Das ist uns noch nicht perfekt gelungen, weil die „Hütchen“ beider Enden sich nach einigen Minuten stellenweise wieder etwas hochdrücken. Die Lok macht dann den Eindruck, als stünde sie mittig „geknickt“ auf dem Gleis.

Auch sind wir mit den Fahreigenschaften eines Fahrwerks noch nicht zufrieden, dass auffallend zu Entgleisungen neigt. Hier haben wir seitens NoBa-Modelle Hinweise zu Nacharbeiten erhalten, die das beheben können, denn ein solches Problem wurde dort fallweise bei diesen sehr preisgünstigen Teilen auch schon beobachtet.

Mitverursacht wird das allerdings auch durch die langen Kupplungsdeichseln mit Märklin-kompatiblen Köpfen. Die kurze Alternative passt nicht an diese Lok, während die langen Rokuhan-Teile zu stark durchhängen. Eine straffere Führung, die weniger Spiel nach unten zulässt, bleibt also auch nachzurüsten.

Bleibt noch eine Eigenentwicklung von Z-Doktor Modellbau, die diesen Fahrwerken bessere Langsamfahreigenschaften verschaffen kann. Ob diese Elektronikplatine einmal in Serie angeboten wird, steht heute noch nicht fest, denn an das Anbieten elektronischer Komponenten werden hohe Hürden des Gesetzgebers angelegt.



Wie geschaffen scheint die Anlage „Werdersheim“ für dieses Modell, auf der V 188 002 nun mit einem langen Güterzug fröhlich ihre Runden dreht.

An uns herangetragen wurde lediglich der Wunsch nach einer Passprobe, ob diese Teile in der V 188 von NoBa-Modell eingesetzt werden könnten. Zweifelsfrei wären sie dort gut aufgehoben und könnten ein gegenseitiges Verkaufsargument sein. Doch dieser Schritt steht ebenfalls noch aus und kann erst erfolgen, wenn wir unser „Kabelproblem“ im Inneren gelöst haben.

Hersteller des Basismodells:

<https://www.noba-modelle.de>

Verwendete Fahrwerke:

<https://www.rokuhan.com/english/>

<https://www.rokuhan.de>

Beschriftungen und Werkstoffe:

<https://www.bergswerk.de>

<https://www.faller.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>

<https://www.tamiya.de>

<https://viessmann-modell.com>

<https://www.z-doktor.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Aus einem GI 11 wird ein GI 22
Aufwerten leicht gemacht

Märklins Kuba-Imperial-Waggon ist nur ein Kompromiss, wenn wir seine Anschriften zum Maßstab nehmen. Der Miele-Wagen gleicher Form trägt hingegen passende Bezeichnungen, besaß aber nur ein ähnliches Vorbild. Mit ein paar Handgriffen und Kleinserienteilen wollen wir das ändern. Anschließend erwarten die Modelle noch eine betriebsgerechte Patina.

Märklins Insider-Jahreswagen 2019 (Art.-Nr. 80329) stand sicher bei vielen Zetties auf dem Wunschzettel. So dürfte es keine Enttäuschung gewesen sein, als statt einer Formneuheit ein gedeckter Güterwagen in hellgrauer Farbe mit großem Miele-Schriftzug vorgestellt wurde.

Beschriftet war das ausgelieferte Modell als GI 11, ein Wagen der Verbandsbauart genieteter Ausführung und eingestellt als bundesbahneigenes Fahrzeug. Dies passt exakt zur Form des gewählten Waggons, wirft in Bezug auf das Vorbild aber dennoch einige Zweifel auf.



Auf Diagonalversteifungen rechts und links der Schiebetür müssen wir wegen der Gestaltung leider verzichten. Die beiden Zurüstteile von Z-Doktor Modellbau für das Sprengwerk am Fahrwerksboden zeigen dennoch deutlich den entscheidenden Unterschied zum GI 11, den Märklins Formenbau wiedergegeben hat.

Bekanntlich waren eigene Güterwagen der DB rotbraun lackiert, dieses Exemplar fiel also irgendwie aus der Reihe. Schlüssig wäre ein Privatwagen gewesen, der bei der Staatsbahn eingestellt ist und die Firmenfarben seines Besitzers trägt.

Wenn wir den Hintergrund dieser Sondergestaltung erläutern, dann führt uns dieser gleich zu einem schnellen und einfach umsetzbaren Projekt, das wir an dieser Stelle vorstellen möchten. Einige



Zum Zeitpunkt unseres Mustertests hatte Z-Doktor Modellbau zwei Ausführungen entworfen, die sich durch ihre räumliche Tiefe und, daraus folgend, ihrer Stabilität unterscheiden. Beiden gemein ist, dass sie an der dem Wagenboden zugewandten Seite eine lange Klebekante für perfekten Halt besitzen.

Ungereimtheiten bleiben dennoch zu erwähnen und erläutern, weil auch sie den Verlauf unserer Anpassungen beeinflussen.

Die Deutsche Bundesbahn begann in den fünfziger Jahren damit, (inzwischen) zu Splittergattungen gehörende GI-Wagen langfristig an Kunden zu vermieten oder auch zu verkaufen. Deshalb konnten sie diese auch in Firmenfarben lackieren und mit werbenden Anschriften versehen. Empfohlen haben sie sich für den Transport großvolumiger, aber relativ leichter Güter wie Konservendosen, aber auch hochwertiger Geräte wie Waschmaschinen.

Gebrauch davon machten unter anderem die Firmen Miele und Kuba-Imperial, was Märklin mit den Insider-Jahreswagen 2019 und 2020 aufgegriffen hat. Miele hat im Lauf der Zeit mindestens zwei Wagen gemietet, Kuba-Imperial hingegen gekauft, wenn wir den Anschriften des Märklin-Modells (80330) vertrauen dürfen.

Das Kuba-Imperial-Exemplar trägt nämlich die Betriebsnummer 566 425 [P]. Interessanter ist aber, dass es als GI 22 beschriftet ist. Dies ist eine der genannten Splitterbauarten, mit denen die Bundesbahn in ihrem Regelbetrieb offenbar nichts anzufangen wusste. In diesem Fall passt aber die Form des Modells nicht ganz zur Vorlage.

Entgegen kommt uns allerdings, dass für diesen ab 1923 gebauten Typ der Austauschbauart die Hauptabmessungen, das Laufwerk und Bremse des Verbandswagens, der später als GI 11 eingereiht wurde, übernommen wurden. So sind die Grundmaße korrekt und die äußeren Abweichungen beschränken sich auf wenige Punkte, die wir teilweise korrigieren wollen.

Am ein Jahr früher angebotenen Miele-Waggon, der ja als GI 11 beschriftet ist, gefällt uns nicht, dass es sich bei ihm nach Kriegsende nicht um eine Splittergattung handelte. So bleiben große Zweifel, dass auch ein Exemplar dieser Bauart vermietet worden sein könnte.

Orientieren wir uns an Modellen, die Märklin in größeren Maßstäben produziert hat, und lassen uns auch von Umsetzungen anderer Hersteller inspirieren, kommen wir hier zum Entschluss, den Jahreswagen

2019 umzubeschriften und umzubauen. Auch er soll zum GI 22 mutieren und da wir uns auch noch ein zweites Exemplar beschafft haben, werden sie beide zudem neue Betriebsnummern erhalten.

Schnell und leicht umgesetzt

Die leicht erkennbaren Unterschiede zwischen den Bauarten GI 11 und GI 22 bleiben überschaubar: Da gibt es zum einen eine je Diagonalstrebe als Verstärkung der Felder neben den Schiebetüren, die der GI 11 nicht besaß.

Über diesen Unterschied werden wir jedoch gutmütig hinwegsehen müssen. Zwar wäre das Aufsetzen einer solchen Strebe prinzipiell machbar, doch angesichts der geringen Profilstärke entstände hier schon eine größere Herausforderung. Beinahe unmöglich machen das Unterfangen jedoch die Werbeanschriften auf beiden Modellausführungen, die inklusive der Grundfarbe unterbrechungsfrei zu übertragen wären.



Die beiden Sprengwerke lassen sich leicht einpassen: Sie kommen mittig zwischen den Achshaltern und direkt hinter dem Aufstieg zum Liegen (sich auch Ausschnittsvergrößerung rechts oben). Geklebt wird mit Uhu Booster.

Diese überschaubare Abweichung können und möchten wir deshalb akzeptieren. Anders sieht es allerdings bei einem anderen, charakteristischen Merkmal der Dresden-Weiterentwicklungen aus: Ihre Vorbilder erhielten Fahrwerke, die von Rungenwagen der Austauschbauarten stammten oder abgeleitet waren.

Deshalb fanden sich hinter den Trittbrettern der Ladetüren Sprengwerke, die den Fahrwerken zusätzliche Stabilität gaben. Bereits mit geringem Abstand sind deren Profile trotz schwarzer Rahmenfarbe gut zu erkennen und insofern durchaus „gesichtsprägend“.

Schon früh schienen uns die Formen des Sprengwerks samt Knotenblechen für eine Wiedergabe im 3D-Druck geeignet. Und so nahmen wir das Gespräch mit Z-Doktor Modellbau auf, denn Björn Plutka verstand und versteht es, seinem Drucker äußerst filigrane und saubere Strukturen zu entlocken.



An den Miele-Wagen sind noch die nicht mehr korrekte Bauartbezeichnung und die Betriebsnummern an Aufbau und Rahmen zu entfernen, um sie nachfolgend ersetzen zu können. Bewerkstelligen konnten wir das mit dem leider nicht mehr erhältlichen Tampondruckentferner von Prehm-Modellbahn und einem Mikropinsel aus dem Dentalbereich.

Er ließ sich von unserer Produktidee überzeugen und entwarf die Zurüstteile, die wir für diesen Umbau brauchen (Art.-Nr. ZD-220-20002-1). Um sich an das optimale Produkt heranzutasten, wurden zunächst zwei Ausführungen umgesetzt, die in ihren Längen- und Höhenmaßen identisch sind. Variiert wurde die Tiefe (Dicke in der Horizontalen) der unter dem Wagenboden zu verklebenden Träger, was bei Sicht auf den aufgegleisten Waggon nicht sichtbar ist.

Das Anbringen dieser beiden 3D-Druckteile aus Resin ist wirklich einfach. Sie werden zunächst trocken mit der Pinzette angesetzt, um die korrekte Position direkt hinter den Trittbrettern und zwischen den Achshaltern der behandelten Seite zu bestimmen.

Der Verlauf ist anschließend mit einem geeigneten Klebstoff dünn einzustreichen. Hier empfiehlt sich Uhu-Allleskleber Super „stark & sicher“ (früher „strong & safe“) oder auch der unter dem UV-Licht einer LED aushärtende Uhu Booster, für den wir uns hier entschieden haben.

Unsere Wahl begründet sich dadurch, dass wir hier nur kurz für ein leichtes Andrücken sorgen müssen. Sobald die beiliegende LED-Einheit für 20 Sekunden im Einsatz war, ist der Klebstoff ausgehärtet und entfaltet seine Haltekraft. Wir können schon direkt im Anschluss die Farbgestaltung folgen lassen.

In diesem folgenden Arbeitsschritt passen wir das angesetzte Sprengwerk dem Wagenboden in seinem Erscheinungsbild an. Wir greifen deshalb zu tiefschwarzer, matter Revell-Farbe (Aqua Color 36108) und

einem feinen Haarpinsel und kolorieren das soeben angeklebte Teil, bis der Wagenboden wieder „wie aus einem Guss“ wirkt.

Nach dem Trocknen können wir bei den beiden Miele-Wagen an den Wechsel der Betriebsnummer und angeschriebenen Bauart gehen. Nur der Kuba-Imperial-Vertreter trägt schon die korrekten Bezeichnungen, die wir selbstverständlich belassen werden.



Das restlose Entfernen der nicht mehr erforderlichen (und hier schon ersetzt) Rahmenanschriften ist kaum möglich. Die Pfeilspitze kennzeichnet winzige Reste, darunter das komplette „D“ aus der vorherigen Eigentümeranschrift. Diese mit dem bloßen Auge kaum sichtbaren Rückstände lassen sich nur vorsichtig mit matschwarzer Farbe überdecken.

Bevor neue Bezeichnungen angebracht werden können, sind die alten jedoch auf möglichst schonende Weise zu entfernen. Denkbar ist der Einsatz von Elektroradierern ebenso wie chemischer Hilfsmittel. Ein solches haben wir noch im Bestand, aber es ist unseres Wissens nicht mehr lieferbar: Tampondruckentferner von Prehm Modellbahn.

Zielsicher aufgebracht mit einem Mikropinsel aus dem Dentalbedarf, löst er schon nach kurzem Einwirken die Anschriften so weit an, dass sie vorsichtig abgewischt bzw. abgenommen werden können. Bauartkürzel und Betriebsnummer finden sich in diesem Fall sowohl auf dem linken Bereich des Wagenkastens als auch am Rahmen.

Für die neuen Anschriften der GI 22 haben wir die Betriebsnummern 191 286 und 192 608 gewählt. Beide passen in den Nummernkreis dieser Bauart und sind in vielerlei Hinsicht für unser Vorhaben schlüssig. Wir konnten aber weder belegen noch widerlegen, dass sie tatsächlich mal an Wagen mit Miele-Werbung angeschrieben waren. Auch das Firmenarchiv des Hausgeräteherstellers aus Gütersloh konnte hier nicht weiterhelfen.

Neue Schiebebilder für den Nassauftrag fertigte uns ebenfalls Z-Doktor Modellbau, von dessen Druckkünsten wir inzwischen tief beeindruckt sind. Geringe Schrifthöhe, gestochen scharfes Schriftbild und eine beinahe unsichtbare Trägerfolie, die beim Auftragen nicht gerissen ist, zeugen von höchster Qualität. Weiß drucken können übrigens auch nicht alle Anbieter im Markt.



Mit einem spitzen Haarpinsel, der kleinsten auffindbaren Größe, überdecken wir unter dreifacher Vergrößerung einer Lupe die im vorherigen Bild gezeigten Fehlstellen mit Hilfe von Revell-Farbe (Aqua Color).

Der Auftrag aufs Modell folgt einem vielfach beschriebenen Vorgehen: so klein wie möglich aus dem Bogen schneiden, 10 Sekunden Anlösen im Wasserbad, anschließend noch kurz nachwirken lassen und ein Bad mit Trägerpapier in einem geeigneten Weichmacher („Decal Softener“), während der Untergrund auf dem Waggon mit einem Haftgrund („Decal Setter“) benetzt wird.

Anschließend lässt sich das Schiegebild mit Hilfe eines feinen Haarpinsels (Katzenzungenform) auf das Objekt übertragen, in Position bringen und ausstreichen, bevor es dann in Ruhe trocknen darf. Überschüssige Flüssigkeit lässt sich am Rand mit einem Wattestäbchen aufsaugen.



Die Vorher-Nachher-Gegenüberstellung zeigt den Unterschied zwischen dem umgebauten und umbeschrifteten GI 22 (links) und dem als GI 11 gestalteten Ursprungsmodell (rechts).

Der Weichmacher ist wichtig, damit sich die Trägerfolie auf der Bretterstruktur der Wagenwand, aber auch auf dem Rahmenträger mit feinen Nietennachbildungen eng anlegt und auf dem Relief keine Erhebungen zurücklässt. Ein weiteres Mal ist dann eine Trockenpause angesagt.

Fein- und Alterungsarbeiten

In einem nächsten Schritt nehmen wir eine Lupenkontrolle vor. Wie erwartet, finden wir am Wagenkasten keine Fehler, denn dieser Bereich ist gut zugänglich. Am Rahmen ist das zielsichere Entfernen der alten Anschriften hingegen gar nicht so einfach, und so finden wir hier winzige Überreste, die wir nicht erreicht haben.

Wieder kommt der tiefschwarze Revell-Lack zum Einsatz, der nun treffsicher mit dem feinsten Haarpinsel an die Fehlerstellen zu bringen ist. Das kann nur mit extrem ruhiger Hand und unter Lupenkontrolle gelingen. Das Ergebnis entschädigt uns gleich für diese Momente des Anspannens.



Auch der Kuba-Imperial-Wagen hat bereits das zur schon werksseitig angeschriebenen Bauart passende Sprengwerk erhalten, das bereits schwarz überlackiert worden ist. Nun wartet er auf seine Patina, die ihm noch Betriebsspuren verleihen wird.

Ist auch dieser Lack getrocknet, erreichen wir die finale und auch spannendste Phase der Superung. Kein Güterwagen, auch keiner mit solchem Werbeeffekt, war und ist in stets frischgewaschenem Zustand unterwegs. Staub und Schmutz, dem er täglich ausgesetzt ist, hinterlässt Spuren, die auch die Modelle brauchen, um authentisch und realistisch wirken zu können.

Wichtig ist, dass wir nicht wahllos irgendwelche Farben auftragen, sondern uns gut überlegen, welche Art von Verunreinigung an welchen Stellen zu finden sein wird und wie sie dorthin gelangt ist.

Identifiziert haben wir:

- Regenablaufspuren auf dem Dach,

- verschiedene Arten Dreck, der besonders in den Bretterfugen des Aufbaus hängen bleibt, und
- Flugrost sowie Bremsstaub an Achshaltern, Teilen der Bremsanlage und des Rahmens.

Die ersten beiden Patinierungen lassen sich mit dem Pinsel aufbringen und gestalten. Wieder leistet uns jetzt das matte Schwarz von Revell gute Dienste. Dieses Mal verdünnen wir es aber zuvor mit etwas Wasser und einigen Tropfen Isopropylalkohol.

So fließt es gut in die Ritzen und wir reduzieren gleichzeitig die Deckfähigkeit erheblich in Richtung eines klassischen Washing-Produkts. Auf den Seitenwänden fließt es in die Fugen und hinterlässt dort deutlich sichtbare Spuren, während auf den erhabenen Teilen nur ein leichter Schleier zurückbleibt.



Aus mattschwarzer Revell-Farbe (Aqua Color 36108), Wasser und etwas Isopropylalkohol (96 %) stellen wir uns ein Washing-Präparat her, mit dem wir den Bretterfugen und Nieten auf dem Sprengwerk mehr Plastizität verleihen und zugleich einen beanspruchten Betriebszustand nachempfinden können. Pinsel und Wattestäbchen helfen beim Auftrag, Verwischen und bedarfsweise auch Abnehmen von zu viel Farbe in einem Arbeitsgang.

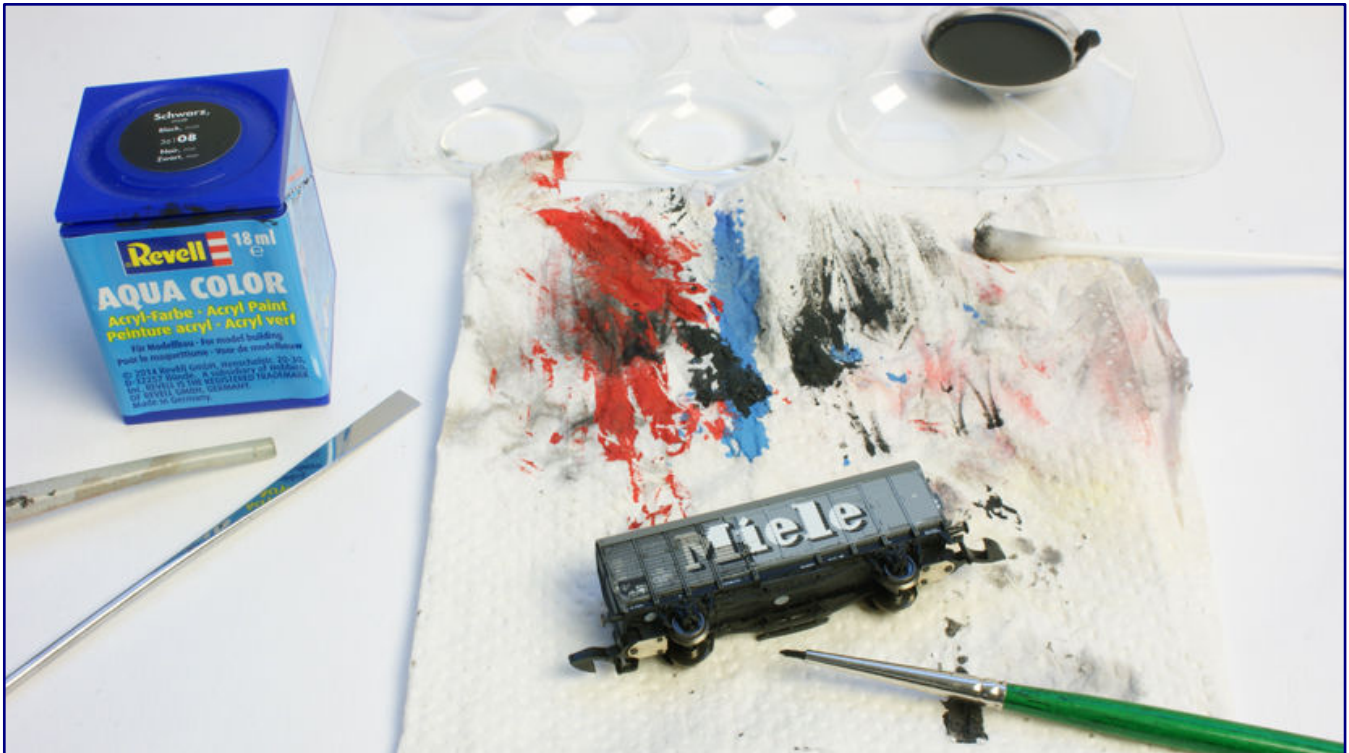
Die Schritte, die wir gerade absolvieren, beanspruchen etwas Zeit, die wir uns gern nehmen. Kaum ist die Farbmischung etwas angetrocknet, wischen wir mit einem Wattestäbchen über die Außenhaut. Immer wieder mal feuchten wir es sogar an. Wir nehmen Farbe ab, wo der Eindruck zu intensiv ist, notfalls auch mit Hilfe des Einfachalkohols.

Kurz darauf kann auch durchaus der Pinsel wieder zum Einsatz kommen. Erst wenn die Fugen die gewünschte Tiefe zeigen und die Kastenstreben und der Türbereich mit den Verschlüssen glaubhafte Schmutzanhaftungen zeigen, die auch feinste Details wie Nieten gut zur Geltung bringen, sind wir hier fertig.

Nach dem Trocknen bearbeiten wir noch das Dach. Flächig bringen wir hier dieselbe Farbe dünn auf, lassen sie kurz anziehen und streichen dann von der Linie der höchsten Stelle des Tonnendachs immer

wieder zu beiden Wagenseiten nach außen. So erhalten wir – ebenfalls nach einigen Korrekturen – die typischen Spuren, die ablaufendes Wasser hinterlässt, wenn es der Schwerkraft folgt.

Der letzte Verwitterungsschritt zielt auf das Fahrwerk. Hierzu wählen wir rostbraune und nicht zu grell wirkende Farben aus dem Vallejo-Sortiment (Vertrieb über Fallert), die auf jeden Fall matt auf trocknend sein sollen.



Die Vorgehensweise ist einfach. Für das gleichmäßige Vertiefen der Bretterfugen wird unsere Lasur mit dem Pinsel flächig aufgetragen. Sobald sie etwas angetrocknet ist, wischen wir mit dem Wattestäbchen über die Oberfläche (Bild oben) und nehmen etwas Auftrag von den Wänden ab. Der Schritt lässt sich wiederholen, bis die Fugen ausreichend dunkel sind und die Wände einen leichten Schmutzschleier zeigen. Ausgewählte Stellen arbeiten wir im Verlauf gezielter nach (Bild unten), um alle Strukturen und Gravuren in gewünschter Weise hervorzuheben.

Aufgebracht werden sie dieses Mal mit dem Spritzapparat in einem feinen Nebel, der die unteren Abschnitte stärker betont als die angrenzenden Rahmenteile am Übergang zum Wagenkasten. Damit sind die Farbarbeiten abgeschlossen und ein matter Klarlacküberzug konserviert unsere Ergebnisse, schützt aber vor allem auch die neuen Anschriften.

Tiefmatter Acryl-Klarlack von Bergswerk (83211) vermag uns an dieser Stelle zu überzeugen, da er wirklich jeden Glanz vom Modell nimmt und es vorbildgerecht stumpf wirken lässt. Gleichzeitig hinterlässt er keinen Grauschleier, wenn er mit Sprühlackierung aufgetragen wird.



Drei auf einen Streich: Während V 160 005 beide Miele-Wagen in einem Durchgangsgüterzug im Schlepptau hat, rangiert 55 2993 auf der unteren Gleisebene den als Privatwagen bei der DB eingestellten GI 22 von Kuba-Imperial.

Wir sind jedenfalls vom Ergebnis sehr überzeugt und freuen uns über drei neue „Individualisten“ im Wagenbestand. Gewiss werden sie durch ihre vom gewohnten Bild abweichenden Farben in Güterzügen auffallen, aber gleichzeitig überstrahlen sie auch nicht mehr mit unnatürlicher Reinheit alle anderen Vertreter im Zug!

Hersteller des Basismodells und der Umbauteile:

<http://www.maerklin.de>
<https://www.z-doktor.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile:

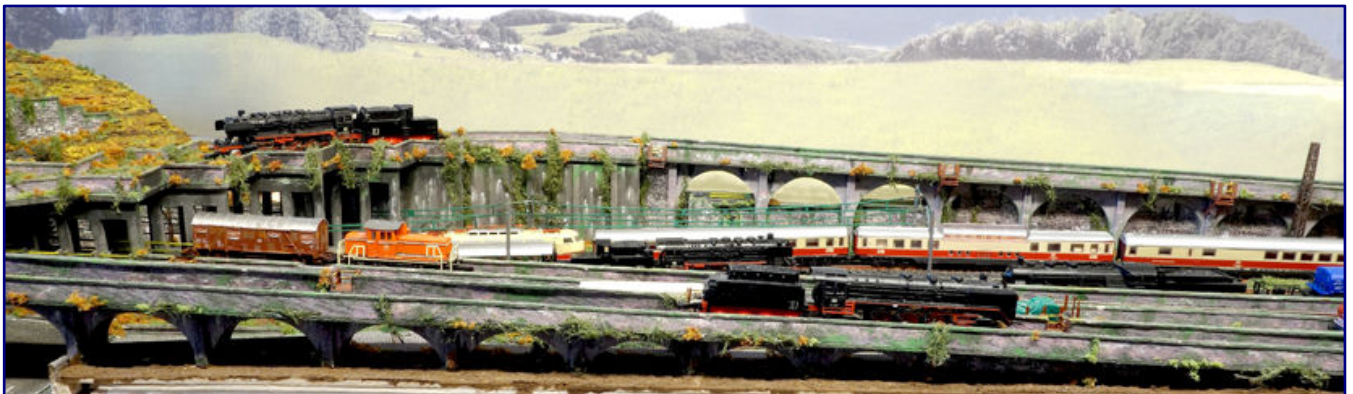
<https://www.bergswerk.de>
<https://www.faller.de>
<https://www.noch.de>
<https://www.premshop.de>
<https://www.revell.de>
<https://www.uhu.de>

Gleisrampen im Eigenbau (Teil 1) Planung und Materialsuche

Unser Leser und Buchautor Heribert Tönnies hat sich dem möglichst einfachen Modellbau verschrieben, der preisgünstig und leicht zu beherrschen bleiben soll. Er bietet deshalb auch besondere Optionen für Neueinsteiger, die noch nicht auf einen über Jahre angesammelten Fundus an Bausätzen und Werkstoffen zurückgreifen können. In zwei Teilen erfahren Sie nun, wie sich mit einfachen Mitteln von Arkaden gesäumte Rampen herstellen lassen.

Von Heribert Tönnies. Heute und in der nächsten Ausgabe von **Trainini®** möchte ich als Vorabzug aus meinem noch nicht erschienenen dritten Buch (eBook) eine Methode zum relativ einfachen Bau von Gleisrampen erläutern.

Für mein auf einer leichten Hanglage stehendes Groß-Betriebswerk Herilingen sind unterschiedliche Höhendifferenzen zwischen der zweigleisigen Hauptstrecke, dem Bw sowie dem Gewerbepark zu überwinden.



Rampen nach individuellem Maß auf möglichst einfache Weise, gleichzeitig wirkungsvoll und preisgünstig mit viel Basteklspaß zu bauen, ist das zentrale Anliegen unseres Autors.

Aufgrund der Topographie und dem bereits in Band I meiner Praxisanleitungen näher beschriebenen Anlagenthema scheidet eine Gleisführung im natürlich vorgegebenen Gelände durch das abfallende Grundstück aus.

Die Werksanlagen befinden sich in unmittelbarer Nähe einer Stadt. Hier wurden in innerstädtischen und stadtrandnahen Lagen zur Überwindung der Höhen Bahnrampen gebaut, oft erforderlich wegen Gleisquerungen.

Sofern sich solche Rampen nicht nur auf eigenen Grundstücken der Bahn, sondern direkt an Grundstücksgrenzen oder bei Querungen auf Fremdgrundstücken befanden, wurden diese mit Arkaden in Stich- oder Rundbogenform errichtet.

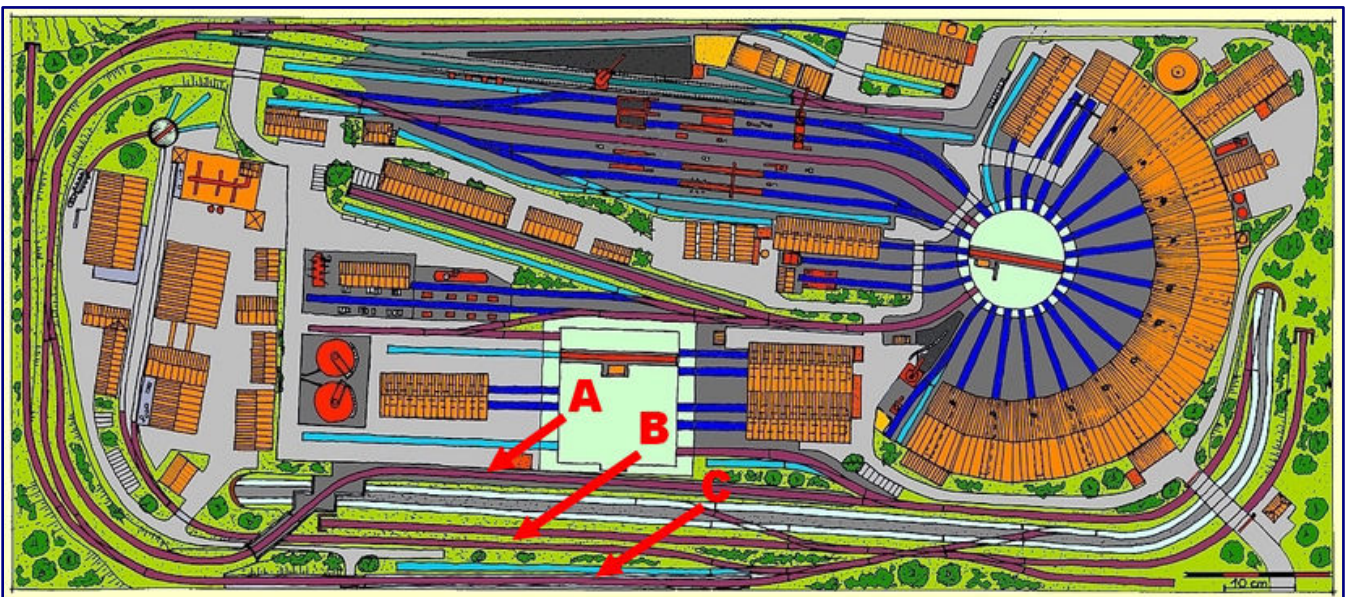
Auf der unteren Ebene konnte damit ein Durchlass geschaffen werden (Gewerbeverkehr, Straßen, Fußgänger, aber auch bei entsprechender Höhe eine Überbauung von Gebäuden / technischen Einrichtungen). Gleichzeitig wurde eine Durchsicht sowie optische Leichtigkeit erreicht, um ein Zerschneiden der Städte mit meterhohen, wandähnlichen Bahnbauwerken möglichst zu vermeiden.



Rampen und Überwerfungsbauwerke finden wir häufig in stadtnahen Gebieten, wo verschiedene Bahnstrecken verzweigen. Das hier gezeigte Beispiel stammt aus Köln.

Zum Betonen der stadtnahen Lage meines Bw und zum Erhöhen der optischen Spannung habe ich mich daher auch zum Errichten von Gleisrampen entschieden. Für meinen Plan brauche ich drei unterschiedlich lange Ausführungen, die ich mit Rundbögen wie folgt umsetze:

- für das von der zweigleisigen Hauptstrecke abzweigende Gleis zum Querungsbrückenbauwerk und weiter als Zuführungsgleis zum Bw mit vorgeschaltetem Abzweig zum Ellok-Betriebswerk (Markierung A im Bild unten),
- Gleisführung unter dem Querungsbrückenbauwerk hindurch, aber über die Straßenzuführung hinweg, zum Gewerbepark (Markierung B) und



Der Gleisplan der Betriebswerksanlage zeigt die Stellen, an denen Rampen für die Überwerfungsbauwerke zu schaffen sind, auf. Die Buchstabenzuweisungen ergeben sich aus den Ausführungen des Artikels.

c) am Anlagenrand für das Abführungsgleis vom Bw zur Hauptstrecke (Markierung C).

Leider gibt es für die Spurweite Z keine Rampenlösungen mit ausreichend hoher Vorbildnähe, weshalb ich, auch aufgrund der gewünschten anlagenspezifischen Individualität, zum Eigenbau greifen muss. Dies eröffnet mir aber auch die Chance, dass ich fast jede anlagentypische Sondersituation meistern kann.



Nach ausführlichen Vorbildrecherchen fiel die Wahl des Erbauers auf eine Kombination aus Betonarkaden in Rundbogenform mit vorgesetzten Verstärkungspfählen in Mauerwerksoptik.

Für das Planen der Rampen sind im Vorfeld einige Dinge bereits schon beim Gleisplan zu berücksichtigen. Beispielsweise ist das Festlegen der erforderlichen Lichtraumprofile (lichte Durchfahrtshöhen) bei Gleisquerungen und Brücken erforderlich oder es sind die zu überwindenden Höhen mit den daraus resultierenden Maximalsteigungen zu planen, aus denen sich wieder die Rampenlängen ergeben.

Grundsätzliches dazu habe ich im Band I meiner Buchreihe teilweise ausführlicher erläutert, weshalb ich hier darauf nicht mehr näher eingehe und Interessenten darauf verweisen möchte. Ich beschränke mich in diesem Baubericht ausschließlich auf den Bau der Rampen.

Nach Recherche von vielen Rampen und Hochgleislösungen des Vorbilds habe ich mich für eine Kombination von Betonarkaden in Rundbogenform (Halbkreis bzw. höhenabhängig nur Kreissegment) und davor gesetzten gemauerten Verstärkungspfählen entschieden.

Diese Bauweise spiegelt auch die bereits fertig gestellte Abmauerung der Kohlebühne des Bw wider, womit auf der Anlage auch eine Kontinuität und Einheitlichkeit in den ortsabhängigen typischen Bauweisen sichergestellt ist.

Für die Absturzsicherung auf der Rampe werden meistens entlang der Rampenkante einfache Stahlgeländer eingesetzt. Weil die drei Rampen auf meiner Anlage zusammengerechnet jedoch eine relativ große Länge erreichen (ohne Nebenbauwerke annähernd 220 cm), werde ich, auch aus bastlerischen und preislichen Gründen, als Absturzsicherung eine gemauerte Brüstung mit Betonabdeckung wählen, die so im Vorbild aber auch vereinzelt anzutreffen ist.



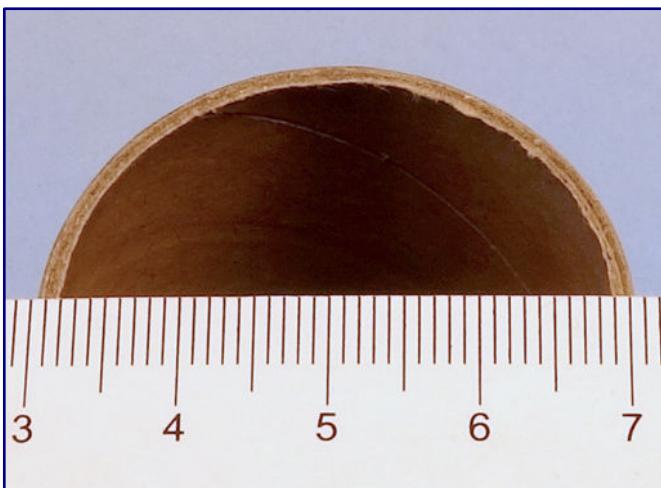
Drei verschiedene Arkadentypen wurden für den Nachbau ausgewählt: vollständig offene Ausführung mit zurückgesetzten Brüstungsmauern (Bild oben links) geschlossene Bögen mit senkrechter (Bild oben rechts) und in gleicher Gestaltung mit schräg stehender Abmauerung (Bild unten rechts).

Im Bereich der sich in Bogenform links anschließenden Rampen werden allerdings auf kleineren Teilstücken auch Stahlgeländer zu Einsatz kommen. Für die Arkaden wähle ich drei Varianten, die auch aufgrund der Geländetopographie der Anlage erforderlich sind:



- vollständig offene Arkaden, teilweise im unteren Bereich mit etwas zurückgesetzten Brüstungsmauern, weil sich zwischen den Rampenvorder- und Rampenrückseiten Geländehöhenversätze befinden,
- geschlossene Arkaden mit senkrecht stehender Abmauerung (statisch-konstruktiv erforderlich, weil auf der Rampenrückseite das Gelände relativ hoch ansteht und es sich um eine hohe Wand handelt) sowie
- geschlossene Arkaden mit leicht schräg stehender Abmauerung (weil auf der Rampenrückseite das Gelände hoch ansteht, die Wandhöhe aber relativ niedrig ist).

Im Vordergrund steht für mich mit Blick auf eine Transportfähigkeit der ca. 0,90 x 1,95 m großen Anlage der Leichtbau, weshalb schwere Holzkonstruktionen oder Gips ausscheiden. So wähle ich für diese Konstruktion wieder Balsaholz, welches sehr leicht, aber bei richtiger Baukonstruktion trotzdem stabil und vor allen Dingen sehr leicht zu bearbeiten ist: Schneiden mit dem scharfen Bastelmesser statt Sägen.



Als Basis für den Bogenbau entdeckt wurde eine Kartonrolle mit Innendurchmesser von 3,5 cm (Bild links). Überlegt zu arbeiten ist mit der Handsäge, um passende Streifen sauber abzutrennen (Bild rechts).

Tipp „Freihandsägen“

Wenn keine Sägelehre oder Gehrungssäge im Zugriff ist, können die kleinen Rollenstreifen auch freihändig abgetrennt werden.

Allerdings ist die Gefahr groß, dass beim Sägen des doch relativ großen Durchmessers das Sägeblatt verkantet oder schief geführt wird, so dass der abgetrennte Ring keine gleichbleibende Breite hat.

Um dies weitestgehend auszuschließen, markiere ich vorab die abzutrennende Ringbreite umlaufend mit dicht aufeinanderfolgenden Markierungen. Ich säge dann nicht von oben nach unten in einem Zug durch, sondern drehe die Rolle ein Stückchen weiter, nachdem das Sägeblatt die Wandstärke des Materials durchtrennt hat.

Und ich führe dann erst den Sägeschnitt fort, bis die Materialstärke wieder durchtrennt ist. Durch die langsame Führung des Sägeblatts von Markierung zu Markierung erhalte ich einen relativ gleich breiten Ring.

Tipp „Breitendifferenzen beseitigen“

Sollten sich durch das freihändige Sägen leicht unterschiedliche Breiten des Rings ergeben, schleife ich diese später ab, nachdem die Rundbögen (meistens halbe Kreise) bereits einseitig auf dem ersten Balsaholzbrett aufgeklebt sind.

Damit habe ich eine größere, stabilere Auflagefläche und kann das Bauteil auf einem glatten Untergrund aufliegendem Schleifpapier sauber führen.

passgenaue Bearbeitung (vertikal auf das erforderliche Breitenmaß kürzen) aufgrund des Kunststoffmaterials zu aufwendig ist.

Fündig geworden bin ich dann in der Haushaltsabteilung eines Supermarkts: Fusselrolle (Ersatzrollen).

Diese Rollen haben einen Kartonkern, der relativ stabil ist (ca. 1,5 mm Wandstärke) und einen Innendurchmesser von ca. 3,5 cm - das entspricht in der Spurweite Z etwa 7,70 m, also einem idealen Maß für die Arkadenbögen.

Aus der ca. 10 cm langen Rolle kann ich 10 Einzelrollenstreifen zu je 8 mm Breite schneiden oder sägen, die dann 20 Rundbögen ergeben. In der Packung für ungefähr 1,80 EUR sind zwei Rollen, was bereits 40 Bögen ergibt.

Das dürfte reichen und der Preis ist hierfür unschlagbar günstig! Das Bearbeiten mit einer kleinen Handsäge und dem Skalpell sowie Schleifpapier ist einfach, also perfekt für den geplanten Zweck.

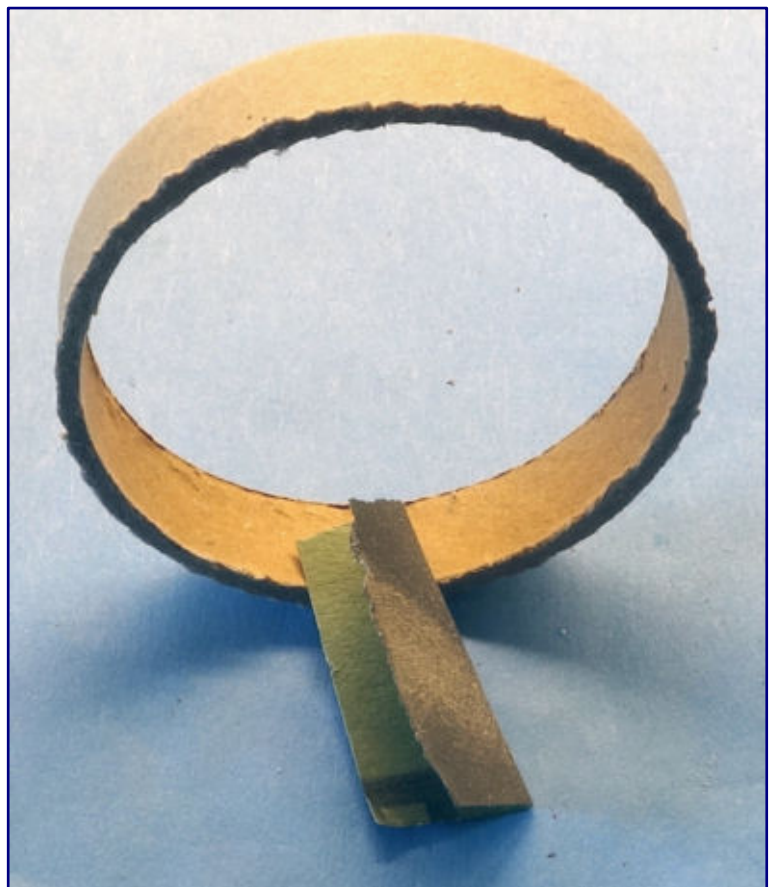
Wer meine Bücher kennt, der weiß, dass ich auf möglichst einfache Weise meine Anlage baue, also ohne aufwändige, technische Ausstattung und Werkzeuge. Darum greife ich auch hier nicht zur

Vorab stellt sich für mich jedoch die Frage, wie ich die Rundbögen, von denen ich eine größere Zahl brauche, schnell und gleichförmig herstelle.

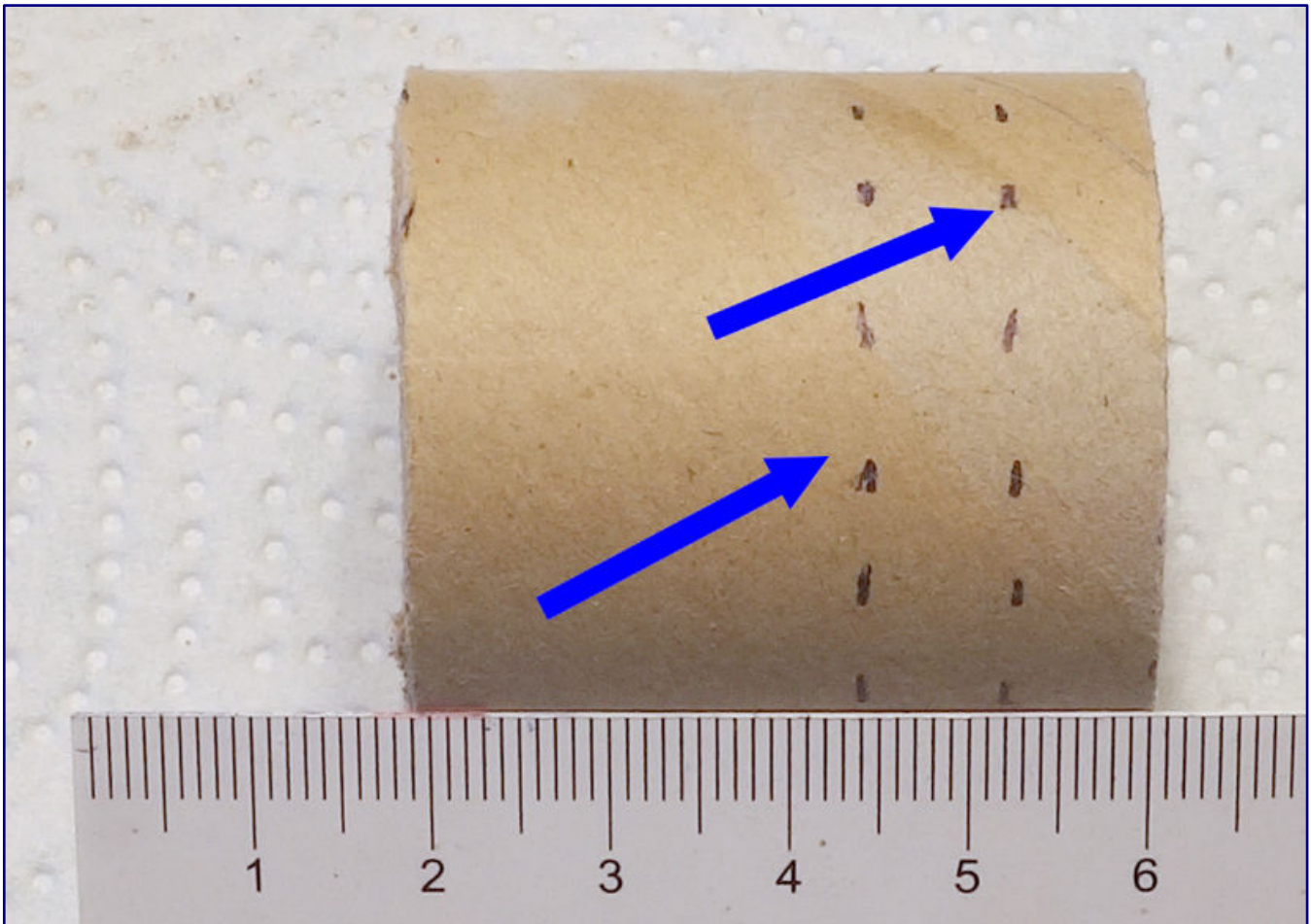
Das an anderer Stelle für eine breite Untertunnelung verwendete Verfahren des Biegens von Balsaholz scheidet dieses Mal aus, weil einerseits die Rundbögen einen (zu) engen Radius haben und andererseits der Aufwand zu hoch ist.

Aber wie ich ebenfalls im Band 1 beschrieben habe, sollte der ambitionierte Modellbahner immer mit offenen Augen durch die Geschäfte gehen!

Ich hatte zuerst die Kunststoffrollen der Klebefilme im Auge, diese aber wieder verworfen, weil einerseits bei der erforderlichen Anzahl zu teuer und andererseits die



Raue Kanten, die beim Sägen entstehen, lassen sich mit Schleifpapier abziehen und glätten.



Dich aufeinanderfolgende Markierungen mit dem Filzstift bieten Orientierung und sollen verhindern, dass die Bogenstreifen versehentlich schief abgesägt werden. Schließlich wird hier frei Hand gearbeitet!

(vorhandenen) Gehrungssäge, sondern zur einfachen Handsäge, um die ca. 8 mm breiten Rollenstreifen von der langen Rolle abzutrennen.

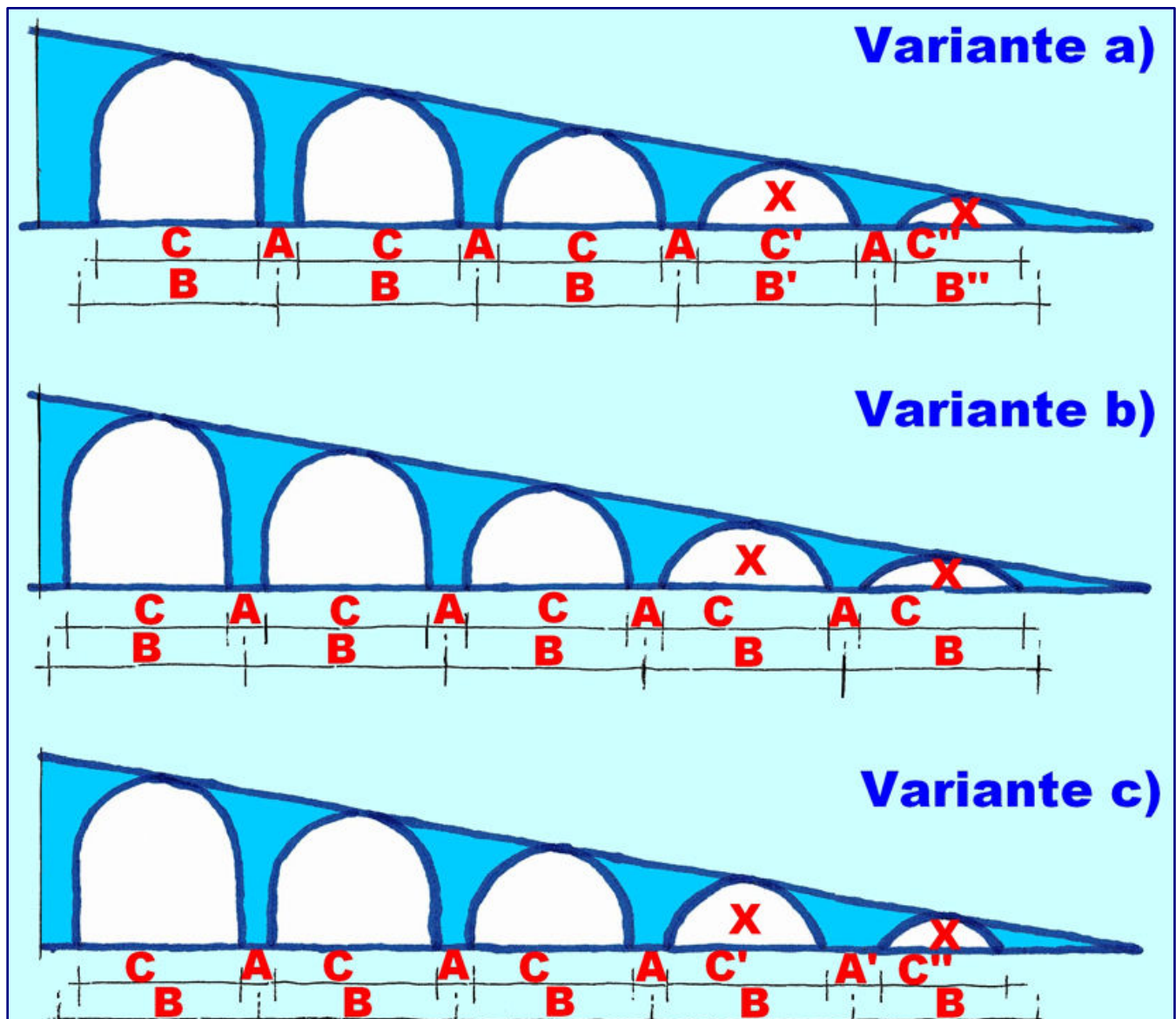
Ich verwende für die Papprolle übrigens kein Holz-, sondern ein Metallsägeblatt. Einerseits sind die Sägeschnitte einfacher zu dosieren, weil durch die feinen Zähne ein ruckfreies, gleitendes Sägen möglich ist, andererseits reißt der Karton aufgrund der feineren Sägeblattstruktur nicht so schnell ein, was im Resultat noch einen sauberen Schnitt ergibt.

Nachdem ich die Rollenstreifen abgetrennt habe, führe ich diese mit der Schnittkante über ein auf einer glatten Unterlage aufgelegtes Schleifpapier mit Körnung 400 oder 600. Damit eliminiere ich kleinere Ungenauigkeiten. Die durch das Sägen ggf. leicht ausgefranzten Kanten breche ich ebenfalls mit dem Schleifpapier. Das kann aber auch später noch nach dem Verkleben erfolgen.

Nachdem ich die Ringe vorbereitet habe, muss ich die Aufteilung und Abstände der Rundbögen festlegen. Hierbei ist eine Besonderheit zu berücksichtigen: Dort, wo die Rundbögen aufgrund der niedriger werdenden Rampe am Rampenbeginn keinen vollen Radius in der Höhe haben, sind drei Varianten möglich:

- a) Die Pfeiler zwischen den Arkadenbögen haben alle dieselbe Breite, dann verringert sich in Richtung Rampenbeginn von Arkade zu Arkade der Abstand zwischen den Pfeilern (bei Beibehalten desselben Radius bei allen Bögen, weil sich die Höhe des Teilbogens in Richtung

- Rampenbeginn immer mehr reduziert und damit das Bogenaußenmaß auf der Grundkante immer geringer wird).
- b) Die Pfeiler zwischen den Arkadenbögen haben alle dieselbe Breite, der Abstand zwischen den Pfeilern bleibt immer gleich, dann vergrößert sich in Richtung Rampenbeginn von Arkade zu Arkade der Radius des (vollen) Rundbogens. Die Bogenstreifen mit nicht vollem Höhenradius müssen alle unterschiedlich weit aufgebogen werden, die Bogenaußenmaße auf der Grundplatte bleiben gleich.
 - c) Der Radius aller Arkadenbögen und die Abstände zwischen den Arkadenbögen bleiben gleich, dann vergrößert sich in Richtung Rampenbeginn von Arkade zu Arkade die Breite der Pfeiler zwischen den Bögen. Das sieht optisch nicht schön aus und der Grund für die unterschiedlich breiten Pfeiler kann vom Laienbetrachter nicht nachvollzogen werden.



Ich habe mich daher für die Variante a) entschieden, weil sie einerseits symmetrisch wirkt und andererseits die (geringe) Verringerung des Abstands zwischen den Arkadenachsen im niedrigen Rampenbereich kaum auffällt - mit später davorstehenden Büschen schließlich gar nicht mehr.

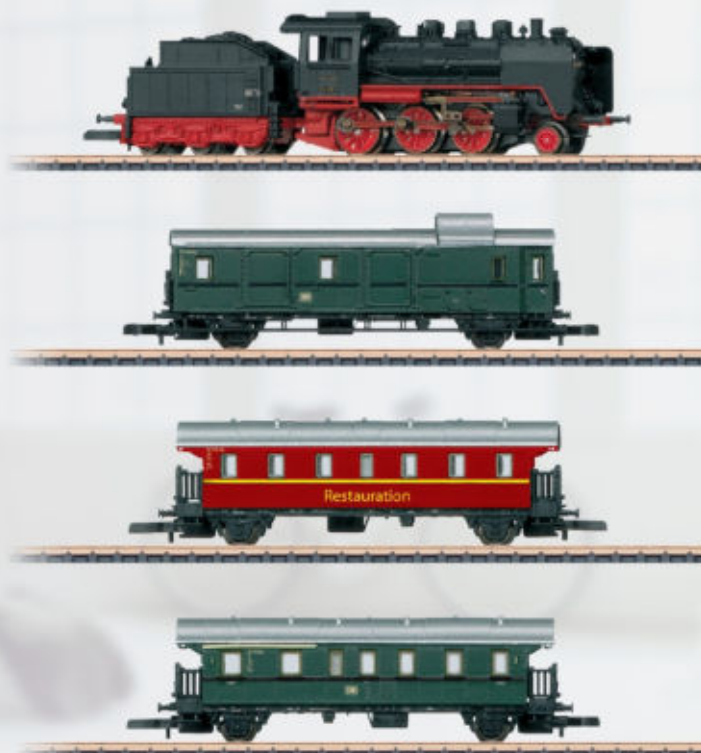
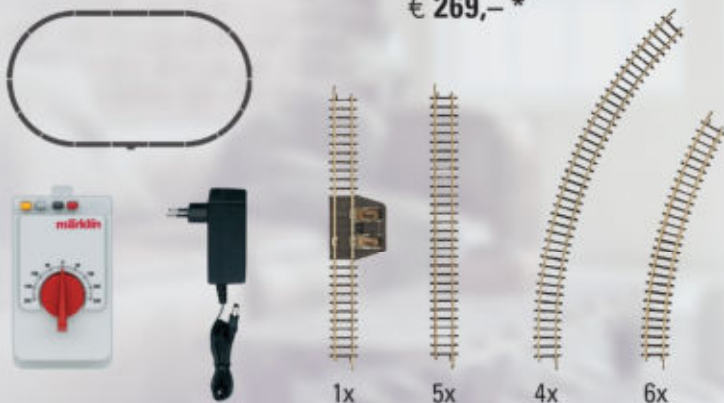
N VI

81874 Startpackung „Museums-Personenzug“

Startpackung

Für alle Ein- und Umsteiger genau der richtige Start. Neben einem vier teiligen Set aus Lok und Wagen erwartet Sie eine Startpackung mit vergrößertem Gleisoval und Stromversorgung.

€ 269,- *



Unterschiedliche Gleiserweiterungen erhalten Sie mit den Sets 8190, 8191, 8192, 8193 und 8194.

Uerdinger Schienenbus

N

88168 Schienenbus mit Beiwagen

Motorwagen BR 796 (Ex VT 98) und Steuerwagen BR 996 (Ex VS 98) der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Purpurrot der Epoche V um 1997.

- Nachbildung Inneneinrichtung
- LED-Innenbeleuchtung in Steuer- und Motorwagen
- Glockenankermotor

€ 209,- *



Die ersten Fahrversuche (Teil 1)

Gleisgeometrie und Grundlagen

Die Leidenschaft am Hobby ist geweckt, der Traum von einer eigenen Anlage lebt. Dieser Moment kann einen Scheideweg bedeuten: Euphorie, viele Themen, große Pläne und am Ende ein frustrierter Rückzug oder praktisches Lernen an überschaubaren Werken und später groß wie auch erfolgreich durchstarten. Dirk Kuhlmann zeigt in einer neuen Reihe typische Anfängerfehler auf, vermittelt Grundlagen und stellt erste Arbeitsaufgaben, die Schlüsselcharakter haben.

Von Dirk Kuhlmann. Herzlich Willkommen zu unserer neuen Berichtsreihe, welche sich um die wichtigsten und grundlegendsten Themen dreht, die sich rund um das Hobby der Modellbahn in der Spurweite Z bieten. Gerade der Neu- oder Wiedereinsteiger sucht nach Tipps oder Kniffen, um seine kleinen „Schätzchen“ wirkungsvoll in Szene zu setzen.



Das Lietwerk - ein kleines Stück heiler Welt; gleichzeitig ist es auch gutes Objekt zum Üben und Einstudieren eigener Fertigkeiten.

Vermeehrt sind in den letzten Monaten die Mitglieder der **Trainini®**-Redaktion mit Fragen rund um den Grundaufbau konfrontiert worden. Diesem Wissensdurst unserer Leserinnen und Leser, die das schönste Hobby der Welt erstmals oder wieder für sich entdeckt haben, möchten wir mit einer eigenen Reihe Rechnung tragen.

Wir werden hier aber nicht auf Allgemeingültigkeit pochen, sondern eher unterstützend mit Vorschlägen auftreten, welche sich über die Jahre hinweg als praktikabel erwiesen haben. Meist geht das Vergnügen Modelleisenbahn mit einer Startpackung los. Warum auch nicht?

Schließlich sind dort alle Komponenten wie Gleise, Rollmaterial, Fahrregler mit Steckernetzteil und ausführliche Beschreibungen vorhanden, weshalb der Spielspaß schnell beginnen kann.

Während der Zug seine Runden auf dem Oval dreht, wandern die Gedanken dann natürlich direkt in Richtung einer Modellbahnanlage mit all ihren Ausstattungen und Möglichkeiten. Der Blick in die Literatur und Kataloge läuft nun fast parallel ab. Doch was wäre eine weitere sinnvolle Anschaffung?



Eine Kenntnis der Gleisgeometrie individuell berücksichtigter Gleisanbieter ist eine Grundvoraussetzung für erste Pläne. Abbildung: Märklin

Gönnen Sie sich recht früh eine vierachsige Lokomotive (z.B. V 100, V 160 oder andere) und genießen die Fahrkultur dieser modernen Produkte.

Extreme Langsamfahrten sind in dieser Baugröße wahrlich kein Hexenwerk mehr: Wir haben Fahrzeuge getestet, die mit weniger als umgerechneter Schrittgeschwindigkeit über die Gleise schleichen können!

Und wir möchten hier bewusst und ausdrücklich ergänzen: Wir sprechen nicht von den digitalen Möglichkeiten. Saubere Schienen und möglichst viele Stromabnahmepunkte an den Rädern einer Lok ermöglichen dies neben einem guten Motor mit ausgewogenem und leichtlaufenden Getriebe.

Gleisgeometrie

Unser einfaches Oval aus der Startpackung können wir nun um einige sinnvolle Schienen und Weichen erweitern. Dazu empfehlen wir im Vorfeld aber einen genauen Blick auf die Gleisgeometrie der Großserienhersteller, z. B. im Internet oder in Gleisplanbüchern.

Für einen recht schnellen Überblick sorgt die folgende PDF-Datei auf den Märklin-Seiten:

www.maerklin.de/fileadmin/media/produkte/SpurZ/0296_Gleisanlagen-Buch_Spur_Z_komplett.pdf

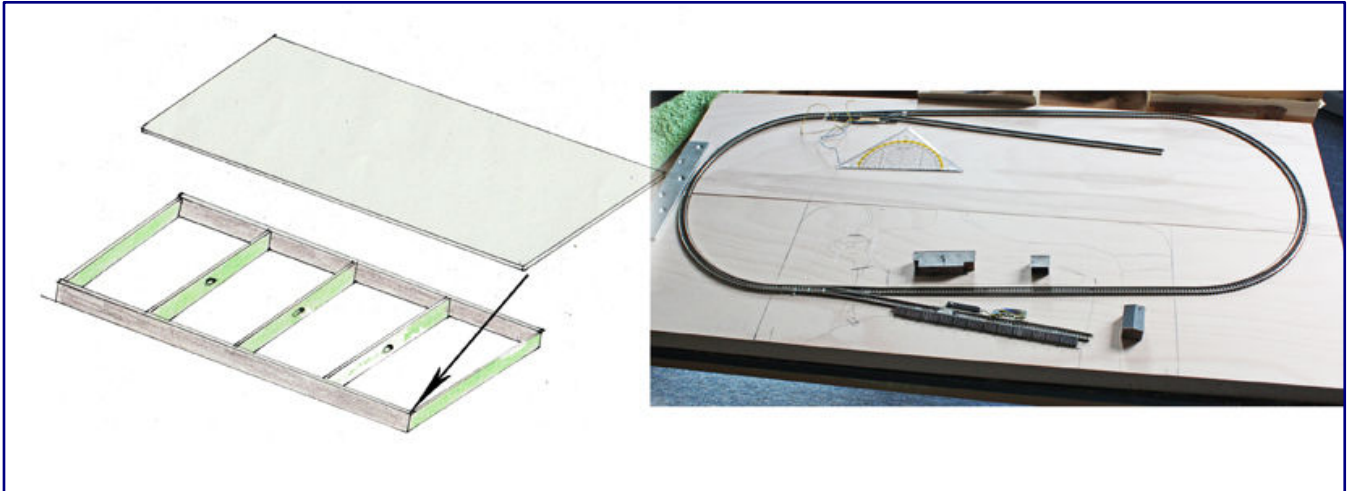
Von Rokuhan gibt es diesen Informationsservice:

www.1zu220-shop.de/media/content/rokuhan/Flyer_Rokuhan_2017_12Seiter_A4.pdf

Märklin und Rokuhan haben ihr Schienenmaterial sehr sinnvoll aufgebaut. Für viele Gleisfiguren sind in ihren Anleitungsdokumenten Beispiele dargestellt.



Für eine erste Teststrecke sollte nicht ein einfaches „Eisenbahnbrett“ als Unterlage dienen, sondern direkt ein heutzutage üblicher Kasten mit einem Hohlraum für die erforderlichen Verkabelungen unter Tage. Dazu gebe ich ihnen nun eine Skizze an die Hand.



Dies waren die ersten Schritte zur späteren Anlage „Strandgatan“. Ein solcher Kasten verbirgt alle Verkabelungen in seinem Untergrund.

Dieser „Kasten mit Schienen“ könnte ohne Landschaft in Zukunft z.B. auch als Teststrecke für Ihr Rollmaterial dienen. Damit unsere kleinen „Schätzchen“ auch leise vor sich hin surren, ist eine Unterlage aus 2-mm-Kork anzuraten. Diese bekommen sie als Rolle in den meisten Baumärkten. Mit Uhu Kraft lassen sich Kork und Holz gut verkleben.

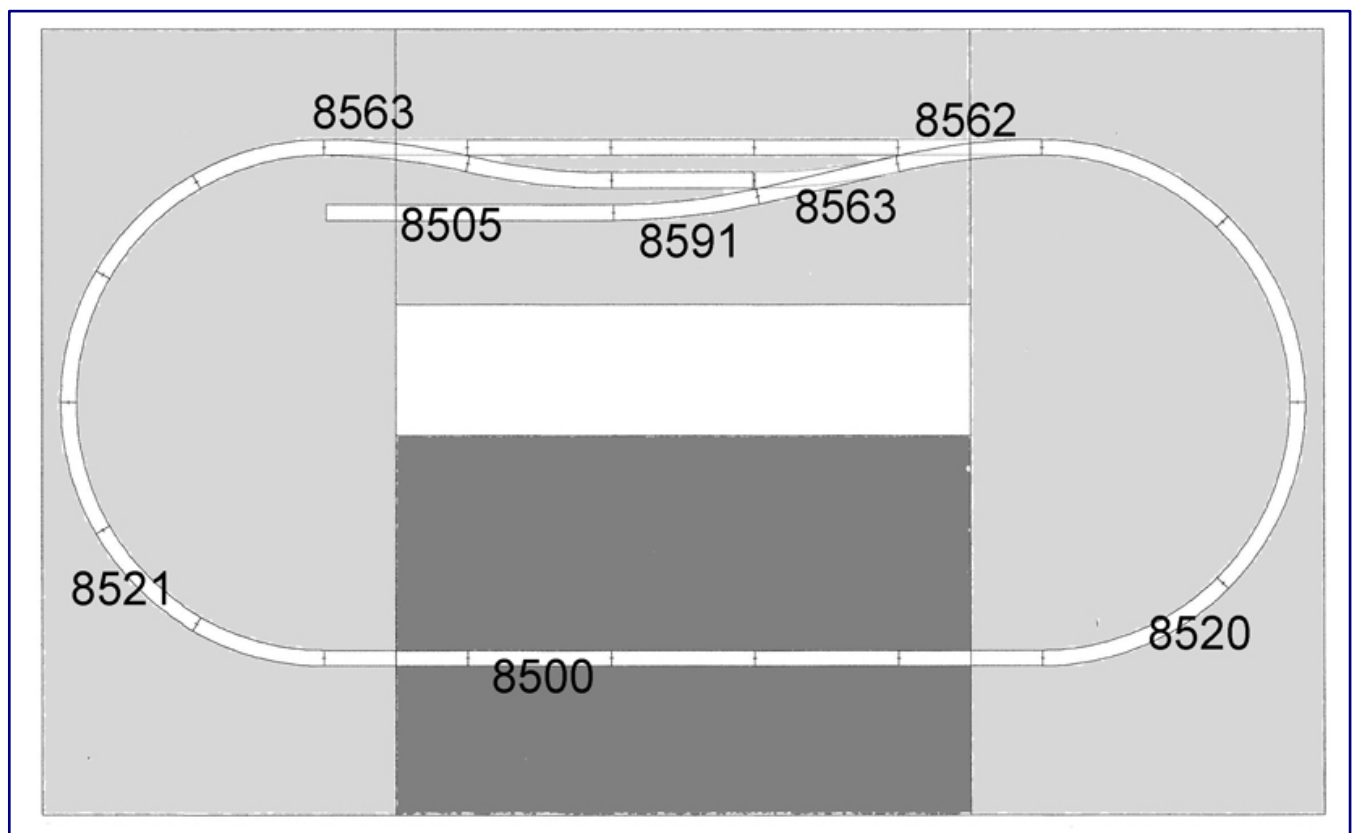


Nur zum Vergleich, selbst die spätere Anlage „Bad Rothenzell“ (200 x 70 cm) wurde nach diesem Kastensystem aufgebaut.

Die Kunst des Selbstbeschränkens

Wichtig: Planen sie ihr erstes Schaustück in einer überschaubaren Größe. Nur so besteht die Möglichkeit, alle erforderlichen Bastelarbeiten zeitnah zu erlernen und/oder zu intensivieren. Wird gleich zu Beginn (zu) groß geplant, stellt sich häufig Frust ein: Anfängerfehler geschehen und durchziehen das gesamte Werk, ein langes Zeitfenster für alle Bauschritte und am Anfang noch kaum sichtbare Baufortschritte lassen die anfängliche Euphorie schnell vergehen.

Eine schöne Modellbahnanlage braucht Zeit und Erfahrung. Sie beginnt mit den Holzarbeiten und endet mit dem Platzieren von kleinen Figuren oder anderen Details. Dazwischen sind viele Basteleinheiten unterschiedlichster Art zu absolvieren. Die Modellbahnerei ist und bleibt damit das umfangreichste Hobby unserer Zeit.



Dies ist der kleine Plan für das Schaustück „Am Lietwerk“. Die Umfahungskästen werden je nach Umfang angesetzt.

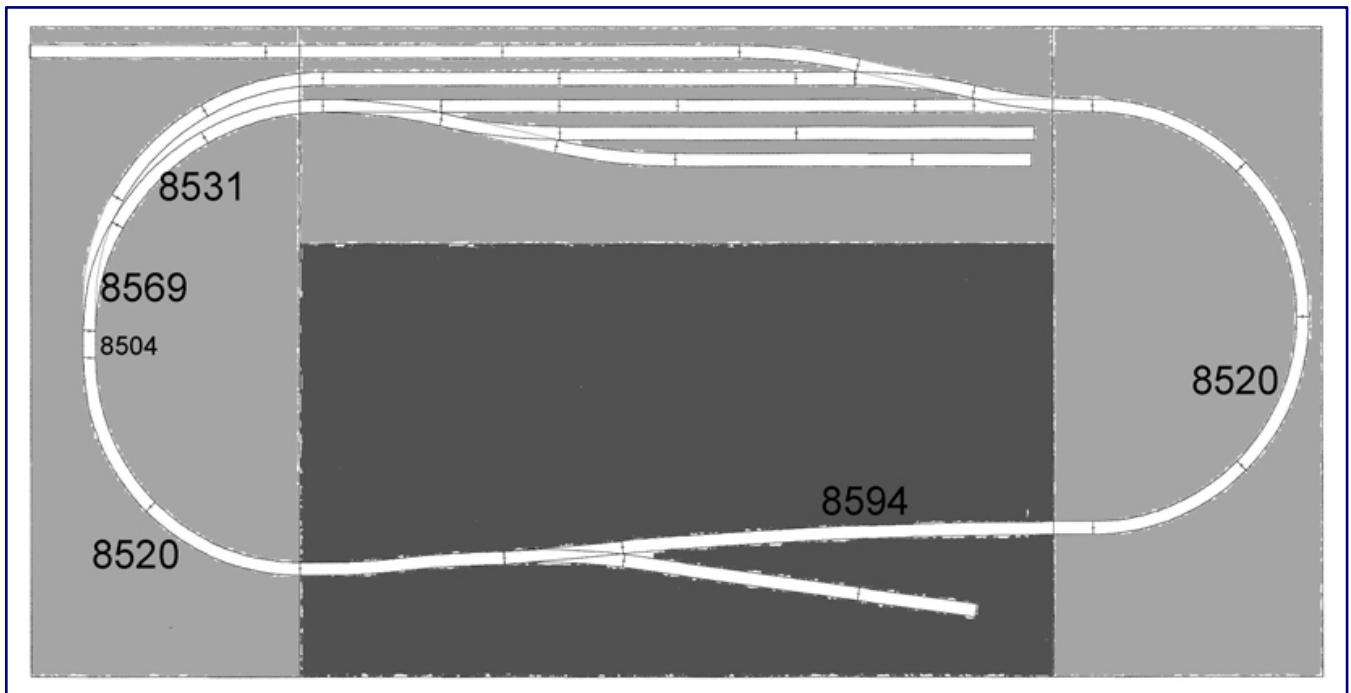
Wer am Anfang zunächst klein beginnt, kann sich in überschaubarer Zeit viele unterschiedliche Fertigkeiten aneignen, (auch aus eigenen Fehlern) Erfahrungen sammeln, schneller für die wichtigen Erfolgserlebnisse sorgen und einen Grundstock auch für größere Vorhaben der Zukunft legen.

Damit das ganze Prozedere nicht in einer rein theoretischen Anleitung endet, zeigen wir Ihnen anhand von ausgewählten Schaustücken ganz alltägliche Vorgehensweisen.

Seit ein paar Monaten baue ich an zwei kleineren Anlagen, welche vorzüglich für eine Dokumentation geeignet sind. Etwas ausführlicher kommen wir dazu aber erst in der zweiten Folge. Genau diese zwei Gleispläne dienen uns vorab als Vorlage für alle weiteren Arbeiten.

Die erste Version ist weiterhin ein einfaches Oval mit einem zusätzlichen Ausweichgleis für einen zweiten Zug. Mit Set 1 (Art.-Nr. 8191) von Märklin wäre sogar alles in einer Packung vorhanden. Die zweite

Version ist etwas größer und hat zusätzlich drei Abstellgleise. Hier wurden die weiteren Schienen und Weichen einzeln gekauft.



Beim Schaustück „Upland“ kommt ein System für Wechselmöglichkeiten ins Spiel. Weiter unten werden wir dies mit einem Viererbild veranschaulichen.

Jetzt gebe ich Ihnen vorab ein paar Tipps, um gerade in der später gestalteten Umgebung den Schienenkörper gut aussehen zu lassen.

Märklin bietet z.B. mit dem Anschlussgleis (8590) und dem Trenngleisstück (8588) zwei wirkungsvolle Komponenten an, jedoch stören selbst den Anfänger nach kurzer Zeit bereits die recht klobigen Ansätze für die Leitungszuführungen.

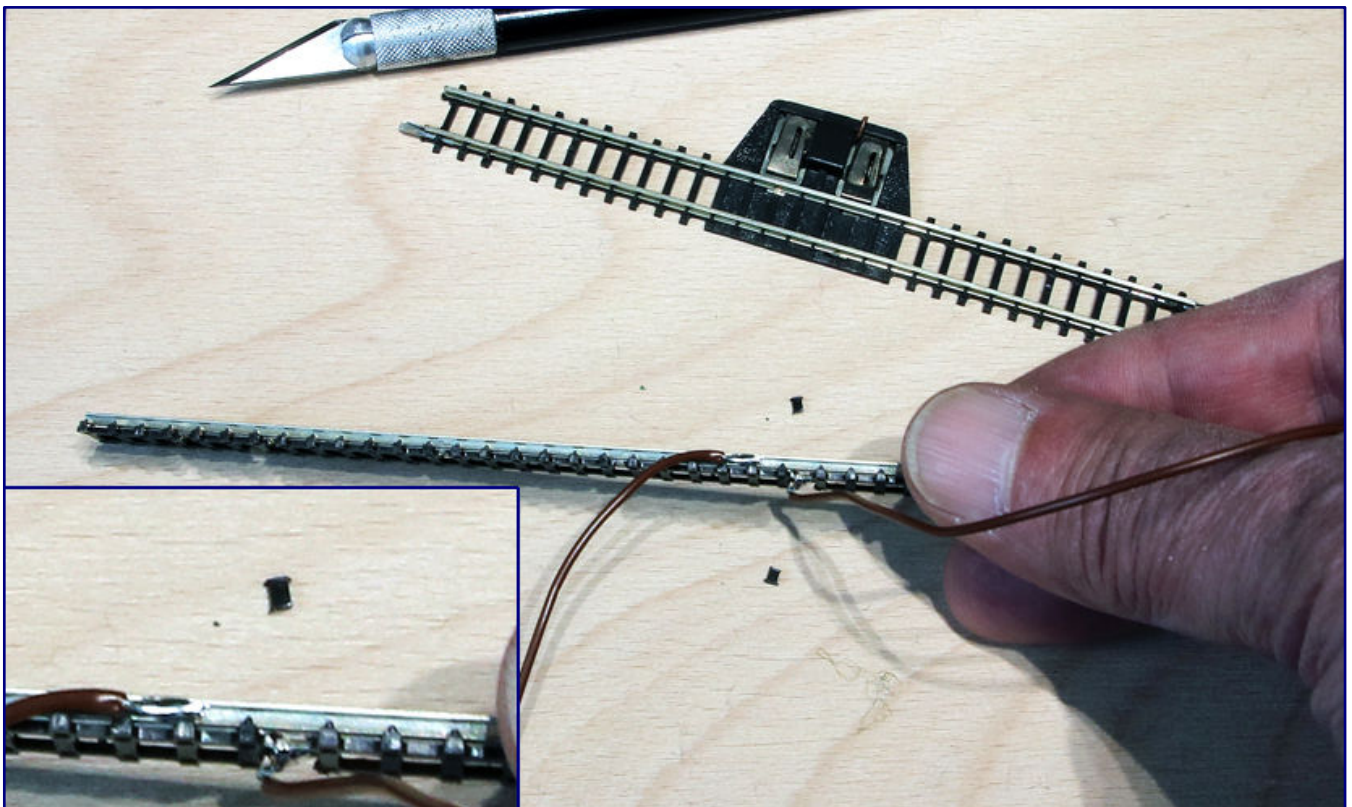
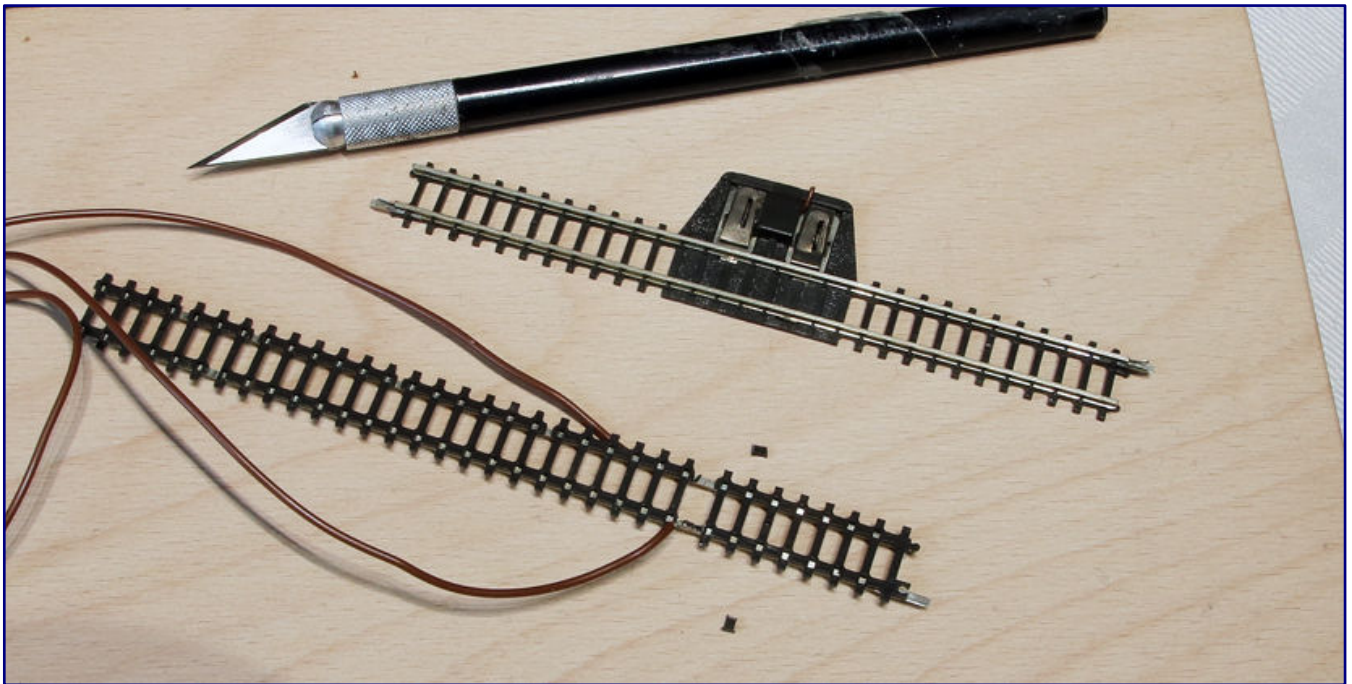
In beiden Fällen lötet der erfahrene Zettie die erforderlichen Kabel (meist) selbst an die Schiene. Für den rein stationären Betrieb entfernen wir an dem Schwellenband ein Stück des Verbinders und löten die Litze von unten an die Schiene. Bei einer Ausstellungsanlage setze ich die Lötstellen meist an der äußeren Flanke einer Schiene (siehe Fotos auf der nächsten Seite).

So wäre bei einem technischen Defekt das Suchspiel nach der Ursache deutlich schneller abgeschlossen. Wer hat schon Lust, die halbe Zeit einer Modellbahnausstellung unter der Anlage zu liegen?

Damit ein Streckenabschnitt (z.B. ein Ausweichgleis) vom ganzen Bahnstrom isoliert wird, benutzen wir die Trennlaschen der jeweiligen Schienenanbieter. Dies sind in der Form ganz gewöhnliche Verbindungslaschen, aber eben aus Kunststoff statt leitendem Metall.

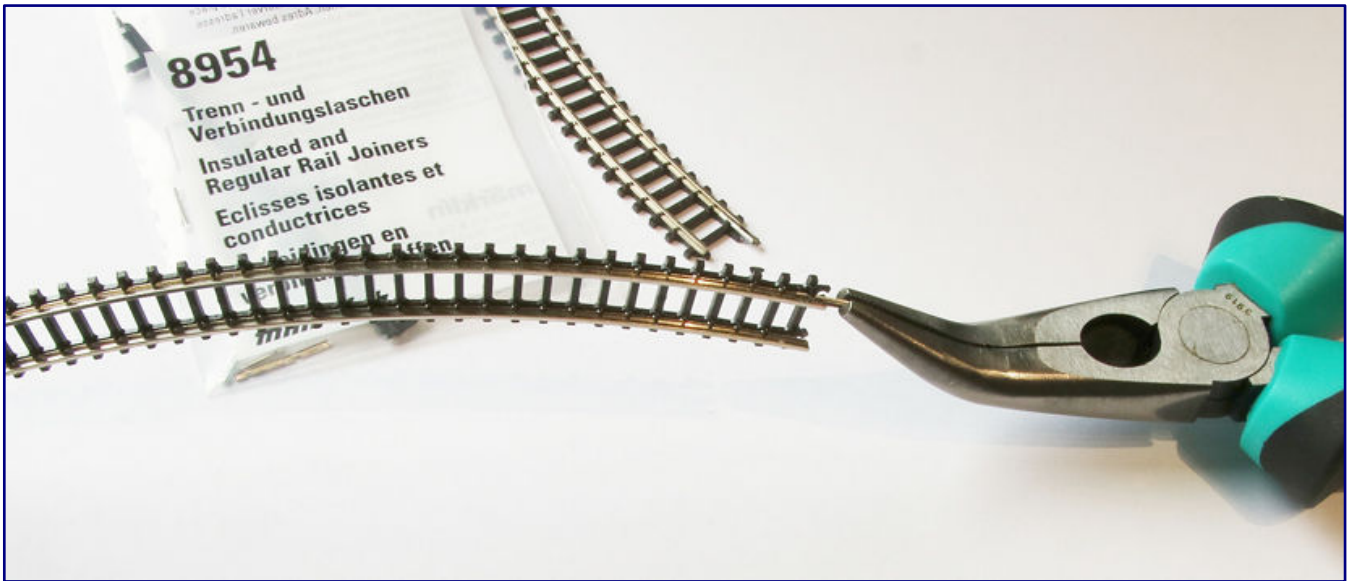
Dazu wird das Schwellenband ein wenig vom Schienenprofil gelöst und die metallische Lasche mit einer Feinmechanik-Spitzzange abgezogen.

Natürlich müssen wir nun auch dieses isolierte Schienenstück noch mit Strom versorgen. Dies erfolgt in gleicher Weise der gerade gegebenen Anleitung. Abweichend wird jetzt nur noch mit einem kleinem Kippschalter (z.B. Donau-Elektronik, Art.Nr. KS501C oder KS134; Endkundenbezug über Mercur-Versand) versehen, dann können wir unseren Zug einfach stromlos schalten.



Die Bilder zeigen die üblichen und auf der vorherigen Seite erwähnten Anlötversionen der Fahrstromdrähte bei vielen Modellbahnen. Die untere wird bei Ausstellungsanlagen bevorzugt gewählt.

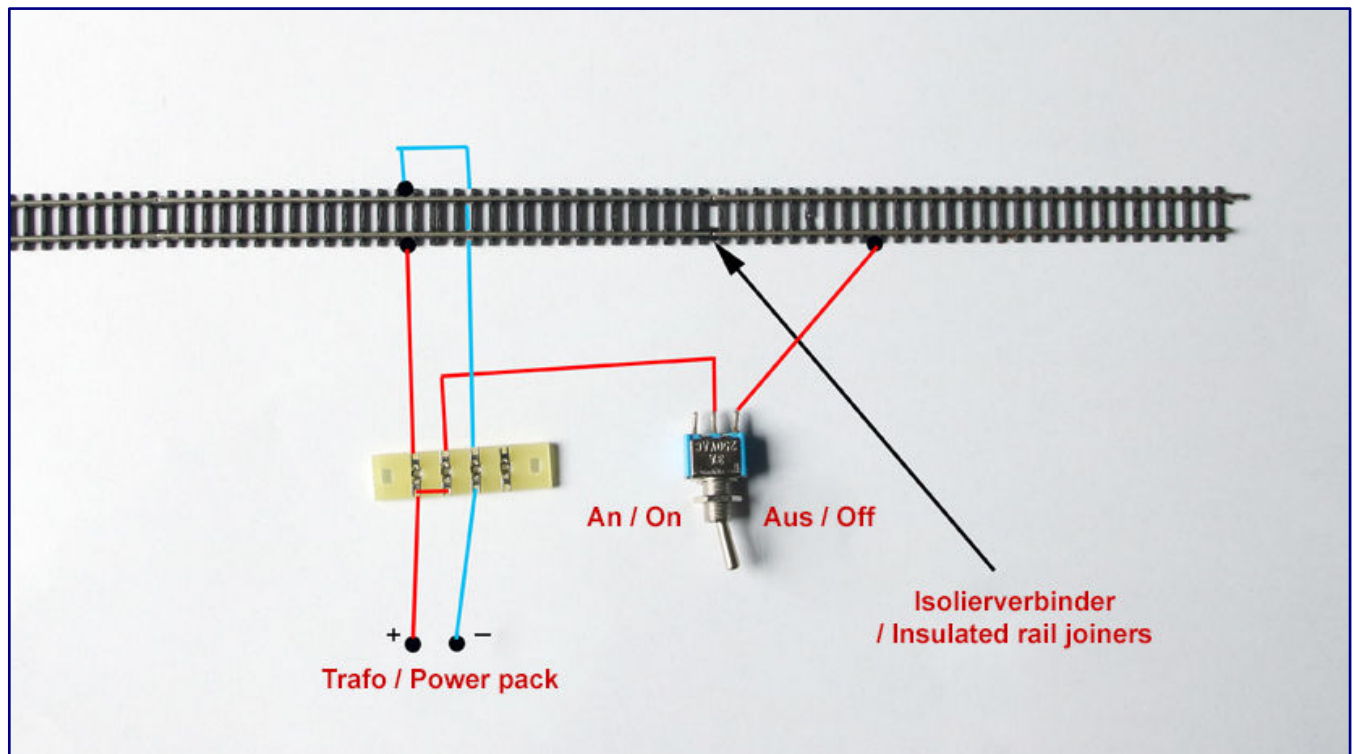
Beim Einbau einer elektromagnetischen Weiche halten Sie sich einfach an den Anschlussplan, welcher in jeder Verpackung vorhanden ist. Es ist wirklich einfach. Mit den Gleisnägeln von Märklin können sie nun ihren Kreis fixieren, zur einer Verklebung rate ich nur bei finalen Gleisstrukturen.



Mit ein wenig Geschick und einer Spitzzange lassen sich die Schienenverbinder recht schnell entfernen (Bild oben). Trennlaschen sorgen später für ein isoliertes Gleisstück (Bild unten).

Mit diesen einfachen Möglichkeiten können Sie nun schon ein wenig Betrieb machen und spätestens jetzt müsste mit jedem die Phantasie durchgehen: Ein Bahnhof muss her, begleitet von einer größeren Betriebswerkstätte für Lokomotiven, ... ach ja, ... eine Güterabfertigung, ...stopp!

Beschränken Sie sich anfangs auf ein oder zwei Themen, welche auf unseren Vorschlägen aus Platzgründen umsetzbar sind. Keine Bange, selbst die größten Modellbahn-Profis haben bisweilen damit zu kämpfen - immer und immer wieder.



Dies ist ein einfacher Plan für einen isolierten Gleisabschnitt. Damit ist jederzeit eine Lokomotive stromlos schaltbar, während ein weiterer Zug seine Runden dreht.

Wieder zu unseren zwei Beispielen: „Am Lietwerk“ (ca. 40 x 25 cm) spielt in der Umgebung der Stadt Warstein und zeigt in der Hauptsache eine einspurige Strecke an einem Blockstellwerk. Die leicht erhöhte Position auf einem Bahndamm lässt unser Rollmaterial sehr gut zur Geltung kommen. Abgerundet wird die Szenerie nur durch viel Landschaft. Das Werk beschränkt sich auf ein einziges Thema.

„Upland“ ist mit 66 x 36 cm in der Fläche über zweimal so groß wie unser erstes Beispiel und bietet damit zwei Themenbereiche an. Zum einen ist dies ein einfacher Haltepunkt für Nahverkehrszüge und zum anderen eine Kohlehandlung, welche über einen Gleisanschluss verfügt. Hier könnten Nahgüterzüge den Brennstoff anliefern und leere Wagen abziehen. „Upland“ bezieht sich übrigens auf eine Gegend bei Willingen und Diemelsee im Hochsauerland.

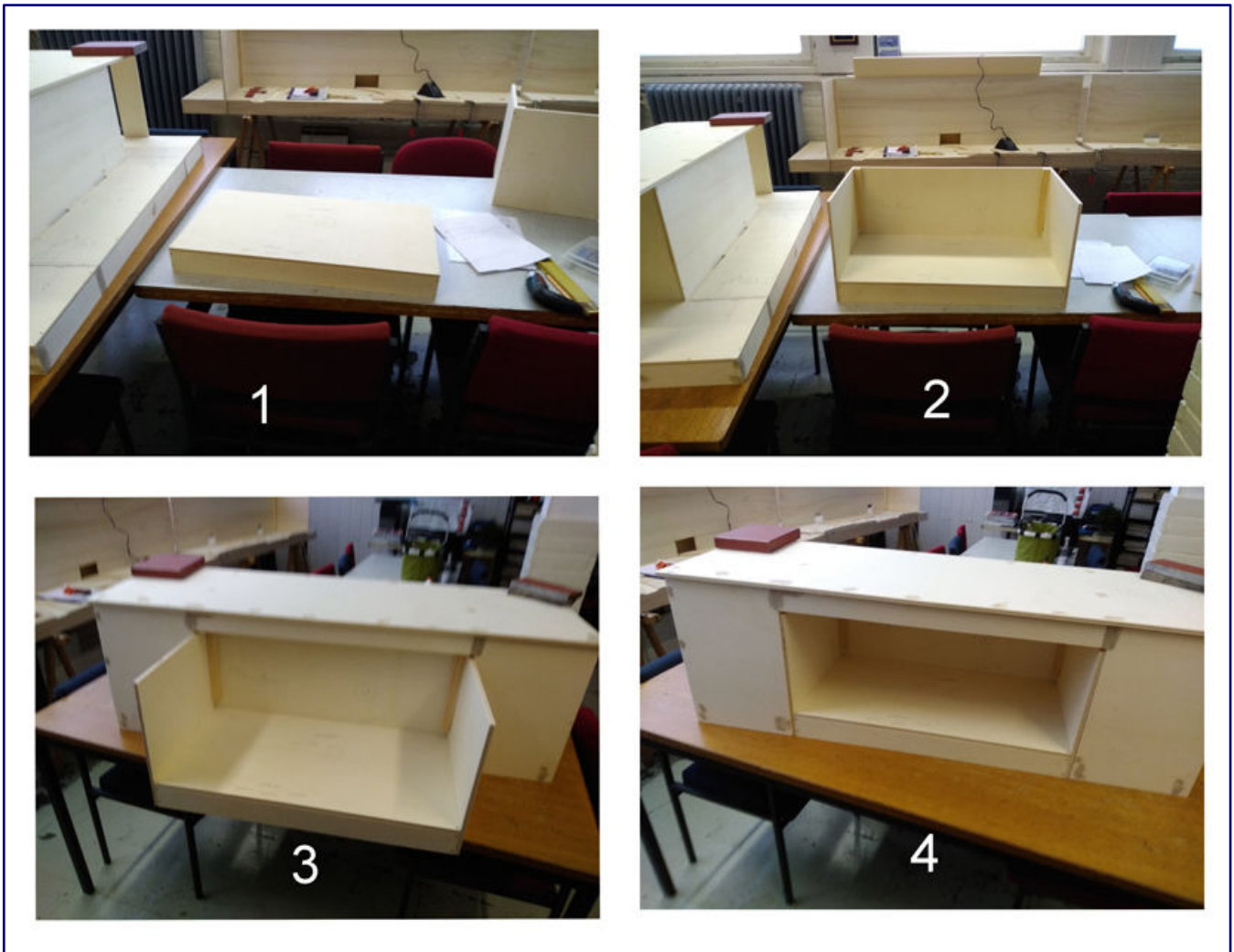
Haben Sie etwas bemerkt? Nur die genannten Beispiele werden hier mit einer Landschaft ausgestattet, nicht aber die sogenannte Umfahrung. Und es kommt noch schlimmer!

Die gestalteten „Szenekästen“ sollen in Zukunft entfernbar sein und eine neue Szene mit gleichem Maß könnte die Lücke füllen. Ein höchst modernes Konzept, und es besteht die Möglichkeit, dass es später sogar als Blickfang im Wohnraum von dem/der Ehepartner(in) zugelassen wird. Selbst die Profis greifen immer wieder diese Bauart auf.

Auf dem vierfach geteilten Foto können sie die Umsetzung bei „Upland“ nachvollziehen. „Am Lietwerk“ hat dagegen offene Segmentkästen, eine Vergrößerung der Fahrstrecke ist hierbei jederzeit möglich.

Sie haben vielleicht beobachtet, dass ich das Thema einer digitalen Bahn überhaupt nicht beleuchtet habe. Ich bin kein Gegner dieser Technologie. Ein langsames und kontrolliertes Einlesen in das Metier wäre jedoch höchst ratsam.

Lassen sie sich auch nicht direkt von erfahrenen Modellbahnern ein System „aufdrücken“. Jeder ist nun mal von seiner Technik überzeugt und geht gerade in den Vereinen und Foren missionarisch seine Wege.



Ein Fahrdiorama ist ein geeignetes und überschaubares Erstlingswerk zum Erlernen und Üben verschiedener Techniken. Pfiffig angelegt, lässt es sich jederzeit auch zu einer kleinen Anlage ausbauen, wie hier in vier Bildern veranschaulicht werden soll:

- Bild 1 zeigt den Kasten für das spätere Upland-Motiv.
- Bild 2 zeigt „Upland“ mit passenden und entfernbarem Hintergrundkasten.
- Bild 3 zeigt den Einschub von „Upland“ in den großen Umfahungskasten.
- Bild 4 zeigt den kompletten Rohzustand der neuen Anlage.

Das Nachrüsten Ihrer Bahn ist jederzeit möglich und der Grad der Zufriedenheit steigt eher, wenn Sie sich die Chance geben, in sinnvollen und in sich geschlossenen Einzelschritten – quasi Etappen – zu lernen.

Aus all diesen Erläuterungen ergibt sich geradezu ein Merksatz, der nicht aus dem Bewusstsein weichen sollte: Geben Sie den wichtigen Themen der Gestaltung den zeitlichen Raum und ein Ergebnis ist erreichbar.

In der nächsten Folge zeige ich Ihnen den Aufbau eines Sägeplans für unsere beiden Anlagen und weitere kleine Schienenarbeiten.



Diese abschließende Fotomontage zeigt das „Lietwerk“ fertig (links) und im Rohbau (rechts).

Wer sich bis dahin schon ein wenig im Landschaftsbau „ausprobieren“ möchte, dem seien die **Trainini®**-Ausgaben vom Mai bis Dezember 2017 ans Herz gelegt. Fürs Planen einer späteren größeren Anlage wäre ein Blick in die **Trainini®**-Ausgaben 2020 ein weiterer Tipp. Dort ist der Aufbau von „Diemeltal“ dokumentiert.

Seiten des Autors:

<http://www.helenensiel.com>

Bezugsquellen für vorgestelltes Material:

<https://shopware.donau-elektronik.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.mercur-versand.com>

<https://www.rokuhan.de>

<https://www.uhu.de>

Modellgebäuden Wirkung verschaffen Ausflug in die Vergangenheit

Wenn ein Buchtitel den Begriff „Perfektion“ benutzt, dann fühlen sich besonders erfahrene Leser angesprochen und wittern eine spannende Lektüre. In diesem Fall lenkt das Wort jedoch von der Zielgruppe ab und weckt das Risiko, den Buchkäufer zu enttäuschen. Woran der Titel krankt und für wen er dennoch sinnvoll und hilfreich ist, das arbeiten wir in unserer Besprechung heraus.

Thomas Mauer
Modellgebäude in Perfektion
Vom Bausatz zum Supermodell: Farbe, Details, Inneneinrichtung, Licht

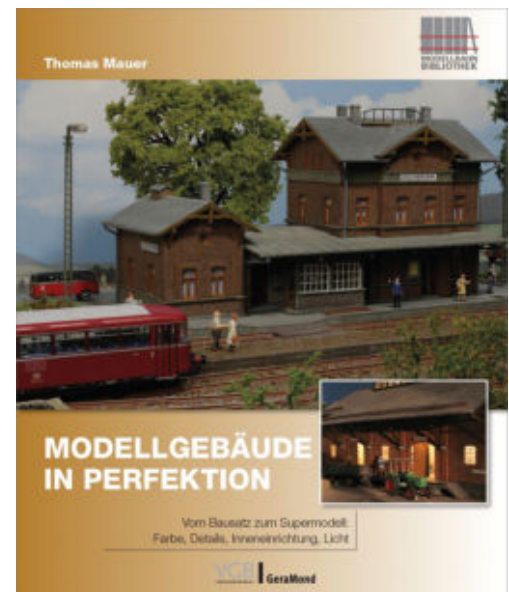
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
München 2021

Gebundenes Buch
Format 22,2 x 26,5 cm
112 Seiten mit ca. 300 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96453-299-2
Preis 24,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

„Endlich Leben in der Bude!“, verspricht Autor Thomas Mauer in seinem Vorwort zum vorliegenden Titel. Das trifft völlig unseren Nerv und so sind wir gespannt auf die Lektüre. Am Ende können wir ein positives Gesamtfazit ziehen, doch dieses Buch lässt leider auch viele – zu viele - Möglichkeiten aus.



Das Themengebiet, das der Titel verspricht, scheint schier unerschöpflich. Es würde jeden Beitrag in einem Modellbahnmagazin sprengen: Gebäude lassen sich schon mit Farben verändern und aufwerten, mit eigenen Details individualisieren oder näher an ihr Vorbild rücken, mit einer Inneneinrichtung zum Blickfang des Betrachters machen und effektiv beleuchten.

Blicken wir auf den Umfang von gerade mal 112 Seiten, stellt sich schon vor dem Lesen die Frage, wie viele Fortsetzungen und Vertiefungen es wohl geben mag. Und genau hier liegt der Kern des Problems: Es werden viele Themen angerissen und vorgestellt, aber irgendwie bleiben sie alle an der Oberfläche. Das Buch bleibt eher mit vertanen Chancen als mit seinen Inhalten in Erinnerung.

Wie ein Synonym dafür stehen schon die Bilder im Vor- und Nachsatz: Sie zeigen eine Laderampe und eine Gleiswaage, die allenfalls als Randerscheinung mit Gebäuden zu tun haben. Und so fährt der Autor zwar ganze 18 Kapitel auf, aber wenn wir inhaltliche Überschneidungen und „Randnotizen“ streichen, dann wird die Luft schön dünn.

Der Verlag schreibt in seinem Kurzportrait: „Das Angebot an Gebäudemodellen für die Anlagenausstattung ist schier unüberschaubar.“ Dem stimmen wir zu, nur vermittelt das Buch eben das überhaupt nicht. Die moderne Laserschnitt-Technik, die sich immer größerer Beliebtheit freut, ist gerade ein einziges Mal in diesem Werk vertreten.

Die sich mindestens ebenso rasant verbreitende 3D-Druck-Technik kommt in diesem Buch überhaupt nicht vor, auch den Kleinserienklassiker des Resingusses, lange Zeit nicht nur von Artitec praktiziert,

suchen wir vergebens. Allenfalls ein vollständiger Eigenbau oder auch der Papiermodellbau wären in diesem Werk wohl wirklich fehl am Platze gewesen.

Und so spielt der verbleibende Plastikmodellbau mit Polystyrol hier nicht nur eine Hauptrolle, sondern fast den Alleinunterhalter. Einer Technik aus dem letzten Jahrhundert, die langjährige Modellbahner bestens beherrschen sollten, bietet Thomas Mauer hier eine Bühne für ihre Abschiedsvorstellung.

Nur ein einziger Hersteller hält mit seinen Marken bis heute verbissen an ihr fest und ignoriert beharrlich die moderneren Alternativen. Genau diesem widmet der Autor übrigens fast das gesamte Buch und macht Markenklassiker wie Faller oder auch Auhagen zu Statisten am Rande.

Gerade in der ersten Hälfte der Lektüre haben wir mehrfach das Buch zugeschlagen, um den Titel noch einmal zu überprüfen. Wir waren unsicher, ob wir hier nicht ein bezahltes Firmenportrait vorliegen haben. Das gibt es nämlich auch, stammt vom gleichen Autor und ist im selben Verlag erschienen. Dieses Buch könnte daher eine Resteverwertung nicht veröffentlichter Kapitel sein.

Das klingt vielleicht böse, ist es aber nicht. Es zeugt nur nicht von journalistischer Sorgfalt und dem Ziel, breit zu informieren. Der Autor entwertet seine Arbeit selbst, indem er sie zu nah an einen einzigen Anbieter im Markt rückt. Und damit kommen wir nun zum Thema Licht, das hier auch ausführlich behandelt wird.

Die Zeiten, in denen ein Glühlampensockel mittig in ein Haus gestellt wird und alle Fenster be- und Wände durchleuchtet, sollten lange vorbei sein. Abschirmmaßnahmen für Mauern, dunkle Zimmer und ein Blick auf Möbel und Menschen in beleuchteten Räumen sind das, was modernen Modellbau ausmacht.

Das wurde richtig erkannt und wird durchaus mit guten Ideen präsentiert. Unglücklich erscheint aber der Hinweis, dass es beim lang zurückliegenden Bau vieler Häuser noch keine Alternative zu (Mikro-) Glühlampen gab – also doch alter Wein in neuen Schläuchen? Auch bei den neuen Angeboten scheint die Zeit stehen geblieben zu sein, denn wieder beschränkt er sich unnötig auf den einen einzigen Anbieter, dessen Häuser er hier schon fast aufdringlich bewirbt.

Was die jüngere Vergangenheit an Effektbeleuchtungen, darunter startende Leuchtstoffröhren oder Fernsehsimulationen, hervorgebracht hat, werden Sie in diesem Buch nicht finden. Dieser Platz wurde für Laderampen und Gleiswaagen verschenkt.

„Alte Hasen“ und marktkundige wie versierte Modellbahner können auf dieses Buch daher getrost verzichten, weil es ihm an Vielfalt fehlt. Neu- und Wiedereinsteigern bietet es hingegen eine gute Plattform, denn es ist ein Anfang und ein guter Start ins neue Hobby.

Die Schritt-für-Schritt-Anleitungen und auch ein durchdachter Umgang mit verschiedenen Farben liefern für diese Zielgruppe wertvolle Informationen. Sie erleichtern den Einstieg ins Hobby, ohne die Themen zu überfrachten und ihren Leser zu überfordern. Und damit passt dieser Titel sehr gut zum Start unserer kleinen Artikelreihe für Anfänger.

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

Legendärer Mercedes-Benz /8 Das Erfolgsauto mit dem Stern

Autos waren das Sinnbild für den Wirtschaftsaufschwung nach 1949 und bezeugten den Status ihrer Besitzer. Einen Stern auf der Haube konnte sich wahrlich nicht jeder leisten, als Taxi ließ sich aber durchaus in solchen Genuss kommen. Und doch wurde der Strich-Acht zum ersten millionenfach verkauften Mercedes-Benz. Damit gehört er auch auf die Modellbahn und hat sich ein eigenes Portrait wahrlich verdient.

Alexander F. Storz
Mercedes-Benz/8
Der Millionen-Seller

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2020

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 28,0 cm
144 Seiten mit 200 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04315-2
Titel-Nr. 04315
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Alexander Franc Storz, Jahrgang 1965, hat Geschichte, Deutsche Literaturwissenschaft und Philosophie studiert. Er arbeitet als Journalist im Bereich Automobilhistorie für verschiedene Fachmagazine. Auch als Buchautor ist er uns aus dem Motorbuch-Verlag durch einige Titel bekannt.



Der Name verspricht uns eine gute Besetzung für das Portrait eines Autos, das eine Legende geworden ist und einen Meilenstein in der Firmengeschichte von Mercedes-Benz darstellt. Leider klafft hier im Maßstab 1:220 immer noch eine Programmlücke.

Gerade mal das Coupé hat es als Modell ins Märklin-Programm geschafft. Die viel wichtigere Limousine, die als einziger Mercedes in Deutschland sowohl die Taxi-Farben Schwarz als auch Hellelfenbein getragen hat, lässt bis heute weiter auf sich warten.

Das vorliegende Buch kann die Lust auf ein solches Modell bei den Modellbahnern wecken und vielleicht auch einschlägige Kleinserienhersteller auf den Plan rufen: Dieses Auto fehlt und das zu besprechende Typenportrait führt es auch dem letzten Autofreund vor Augen.

Dieses vollmundige Fazit gleich zu Anfang wagen wir, weil der fachlich versierte Autor keinen der wichtigen Aspekte auslässt, die diesen Fahrzeugtyp zum Erfolgsmodell (und heute beliebten Klassiker) gemacht haben.

Für viele unserer Leser wird er damals ein Traum gewesen sein, der im Gegensatz zu manch anderen noch das Potenzial hatte, Wirklichkeit zu werden. Wer dienstlich reisen musste und ein Geschäftsauto bekam, der wird sicher Bekanntschaft mit ihm gemacht haben. Alle anderen haben zumindest mal als Taxi in ihm gesessen.

Der Strich-Acht war und ist sprichwörtlich bekannt wie ein bunter Hund: Als er 1968 erschien, kannte ihn schon bald jeder. Diese Mittelklasse-Limousine war damals eben auch der Mercedes für Markeneinsteiger.

Mit knapp zwei Millionen gebauten Exemplaren brachten es die Vier- und Sechszylinder-Baureihen zusammen auf die Gesamtzahl aller vorangegangenen Mercedes-Nachkriegsbaureihen. Und heute treffen wir historische, bestens gepflegte Fahrzeuge auf Ausstellungen, wo sie stolz vorgeführt werden.

Alexander F. Storz versteht es wieder einmal, diese besondere Geschichte zu strukturieren und zusammenzufassen. Er beschreibt die Generationen der Mittelklasse-Fahrzeuge, die die Marke mit dem Stern nach 1945 angeboten hat und ordnet diesen Erfolgstyp in den geschilderten Kontext ein.

Gefolgt wird dieses Kapitel von seiner eigenen Entwicklungsgeschichte sowie den ausführlichen Vorstellungen der einzelnen Baureihen und der folgenden Modellpflege. „Die nüchternste Form der Perfektion“ beschreibt dieses Auto kurz, aber absolut treffsicher. Nicht vergessen wurde auch das bereits erwähnte Coupé – das erste überhaupt auf Basis der Mittelklasse bei Mercedes-Benz.

Doch was wäre eine solche Abhandlung ohne den Blick auf all die Kuriositäten oder auch Alltagsbegegnungen? Taxis im In- und Ausland, Kilometer-Millionäre, Umbauten oder auch Sonderfahrzeuge wie Bestattungswagen und Ambulanzen belegen, wie vielseitig das Gesicht des Strich-Acht in aller Welt einmal gewesen ist.

Unterlegt mit technischen Daten und einem weiteren Kapitel, in dem er sich als Versuchsträger zeigt, wird das Portrait rund und schlägt sogar eine Brücke in die Zukunft zu seinem Nachfolger, ebenso schon lange Geschichte ist (und auch noch eine Buchwürdigung in diesem Verlag findet).

Eine gute Mischung aus Werks-, Werbe- und Alltagsfotos unterstreicht die vielen Facetten, die sich in diesem Buch wiederfinden und zu einem runden Ganzen verschmelzen. Den meisten ist ihr Alter anzusehen und besonders Alltagsaufnahmen mit Auto aus dem Familienalbum sind handwerklich häufig nicht perfekt.

Aber – und das ist entscheidend – sie sind und wirken authentisch. Schließlich liegt keine historische Werbebroschüre der Daimler-Benz AG vor uns. Die Begeisterung für dieses Auto, die immer zu spüren ist, wirkt ehrlich und packend. Und so sind auch der Lesefluss und das Lesevergnügen von der ersten bis zur letzten Zeile gegeben.

Bei Freunden historischer Automobile und besonders dieser Marke sollte dieses Buch im Regal stehen. Modellbahner mit automobiler Bezug und Wunsch nach zeitgenössisch korrekter Anlagenausstattung sollte es ebenso wenig fehlen.

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

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Lob für die Mai-Ausgabe und unsere neuen Seiten:

Danke für ein wieder sehr interessantes Heft! Und die neue Homepage sieht auch nicht schlecht aus.

(...) Und eine weitere Frage: Könnte man den Button „Runterladen“ nicht im korrekten Deutsch „Herunterladen“ beschriften?

Kyrill Makoski, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Dieses Lob und viele weite begeisterte Rückmeldungen, natürlich auch Verbesserungshinweise, zu unserem neuen Seitenangebot haben uns sehr gefreut. Nicht alle davon erhielten wir als zur Veröffentlichung bestimmte Leserbriefe. Die Resonanz hat uns überwältigt und gibt uns frischen Schwung. Das Umbeschriften der Schaltfläche haben wir gleich umgesetzt, ebenso weitere Hinweise auf Verfeinerungen der Gestaltung seitens anderer Leser.

Unsere neuen Seiten begeistern:

Herzlichen Glückwunsch zum neuen Webauftritt. Aus meiner Sicht ist Euch die Umsetzung der vom Magazin gewohnten „Designsprache“ sehr gut gelungen.

Die Webseite sieht nun nicht nur modern aus; sie ist auch klar strukturiert. Klasse gefällt mir neben der Kurzvorstellung der einzelnen Ausgaben Eures Magazins (Magazin > Ausgaben > [Jahr]) auch der News-Bereich (Aktuelles > Nachrichten).

Dafür ein ganz großes Lob - neben dem schon obligatorischen Dankeschön für Eure unermüdliche Arbeit rund um unsere Spur Z.

Thomas Heß, per E-Mail




Inhaltsverzeichnis

Das folgend verlinkte Inhaltsverzeichnis hilft Ihnen, über Magazinrubriken und Überschriften historische oder aktuelle Artikel zu finden und seitengenau aufrufen zu können. Es ist nach verschiedenen Kriterien sortierbar.

Zum Inhaltsverzeichnis

2021 2020 2019 2018 2017 2016

Springe zu Heft



Trainini 05/2021
Ausgabe 190
Erscheinungsdatum:
25.05.2021
Letzte Änderung: 26.05.2021
Dateigröße: 6,1 MB
60 Seiten

Themen:

Modell
Überarbeitete NOHAB von Märklin
Ein neues Schwergewicht
MAN 630 von Ratimo-Z
Die perfekte Ergänzung

Technik
Leitfaden zur Modellbahn-Fotografie (Teil 1)
Modellbahnen gelungen fotografieren

Literatur
Vierbändiges Deutsches Lok-Archiv
Klassiker der Dampflokom-Literatur
Von ersten Versuchen zum technischen Standard
100 Jahre Entwicklung zum Drehstrom

Aktuelles
Im Gespräch bleiben (Teil 3)
HOS Modellbahntechnik: Leben für den Modellbau

Rückmeldung und Wünsche zu den neuen Seiten:

Herzlichen Glückwunsch zur Neugestaltung der Trainini-Homepage. Da habt ihr aber eine Menge Arbeit reingesteckt, alle Achtung.

Insgesamt wirkt die Seite jetzt viel moderner. Besonders toll finde ich die Hingucker-Fotos in schwarz-weiß. Ich bin ein großer Fan von s/w, die Fotos haben viel mehr Flair. Super ist natürlich auch die Suchfunktion über die Ausgaben.

Schade finde ich, dass Deine bisherigen Bastel-Projekte keinen Platz gefunden haben. Da hast Du so viel Arbeit und Mühe reingesteckt und interessante Sachen gemacht. Das sollte nicht hinten runterfallen.

Schade ist auch, dass die Seite für übliche PC-Bildschirme nicht ausreichend skaliert. So ist z.B. die Seite der Anbieter (<https://www.trainini.de/spur-z-welt/anbieter>) auf 3 Spalten beschränkt, 6 hätten wohl auf allen üblichen 16:9-Bildschirmen Platz, 8 würden bei meinem Bildschirm passen. Klar, dass bei Laptops und Handy kleine Bildschirme drin sind. Und wenn jetzt schon alles perfekt wäre, hättet Ihr ja gar nichts mehr zum Verbessern :)

Ich wünsche Euch weiterhin ausreichend Elan, es ist unglaublich, was Ihr in Eurer Freizeit auf die Beine stellt. So manches kostenpflichtige Magazin kann sich bei Euch eine Scheibe abschneiden.

Kay Anbuhl, Berlin

Antwort der Redaktion: Die Linklisten unter der Seitenrubrik „Spur-Z-Welt“ haben wir auf diesen Hinweis hin noch mal eingesehen und nachgearbeitet. Dabei haben wir statt drei nun vier Einträge je Zeile untergebracht, was sich bei den geprüften Monitor- und Browsereinstellungen als Optimum darstellte. Die Seitengestaltung passt sich ansonsten dem Ausgabegerät an und verändert die Darstellung bei 4:3-Bildschirmen oder Geräten mit einer Hochformatanzeige wie Mobiltelefonen.

Bastelprojekte oder Modellideen sollen nicht auf Dauer entfallen. Zusammen mit Galeriebildern von Lesern und auch Filmbeiträgen sind sie als weitere Ausbaustufe vorgesehen, die wir zu einem noch nicht bestimmbareren Zeitpunkt ergänzen werden.

Vorbilddetail an Märklins Panzermodellen erklärt:

Leider kam ich erst jetzt dazu ihr spannendes Magazin zu lesen. In ihrem Artikel sind mir folgende kleine Details aufgefallen: Bei dem Zusatzgerät auf der Blende des Leopard 1A1 handelt es sich nicht um ein Wärmebildgerät, sondern um einen klassischen Zielscheinwerfer mit weißem oder infrarotem Licht. Er hatte eine Reichweite von bis zu 800 m.

Das Gerät wurde auch auf den anderen Varianten bis zum 1A4 einschließlich und auch auf älteren Typen wie M47, M48 oder Kanonenjagdpanzer verwendet. In allen Typen gab es Infrarot-Nachtsichtgeräte, die dann nachts an Stelle der gläsernen Winkelspiegel eingebaut wurden. Ich selbst habe auf dem Leopard 1 noch bis 1982 mit dem Scheinwerfer geschossen. „Echte“ Wärmebildgeräte gab es erst in den achtziger Jahren mit dem 1A5 und dem Leopard 2.

Der Kampfpanzer Leopard 1 wurde in den fünfziger Jahren entwickelt. Das erste Baulos (0-Serie) war bereits seit 1963 im Einsatz auf Truppenübungsplätzen. Die ersten Serienmodelle wurden an den damaligen Verteidigungsminister (Kai-Uwe von Hassel) 1965 übergeben.

Von daher hätte es gut noch SSy 45 geben können, die 1965 noch nicht umgezeichnet waren oder sie transportieren 1963 die 0-Serie vom Werk zur Panzertruppenschule in Munster. Bleibt also nur noch das unstimmmige Fahrwerk des Sym45.



1988 werden in Stetten am kalten Markt Kampfpanzer des Typs M48 der Bundeswehr verladen. Erahnen lässt sich die Präzision, mit der die überbreiten Fahrzeuge auf die Schwerlastwagen zu bewegen sind. An der Rückseite des Turms ist fast mittig der Scheinwerferkasten zu sehen, der beim Leopard 1A1 (Märklin-Modell) auf der Vorderseite sitzt. Foto: Christian Liebau

Trotzdem bin ich mit beiden Modellen, insbesondere mit dem Detailgrad der „Leos“ hoch zufrieden, man sieht sogar das außen befestigte Werkzeug und kleine Wartungsöffnungen sowie die überstehenden Auspuffblenden, super!

Anbei noch ein Foto vom Verladen der M48 über eine Kopframpe auf solche Waggons, 1988 in Stetten am kalten Markt (...). Der große viereckige Kasten am Turm des Kampfpanzers nimmt den besagten Scheinwerfer auf, es gab ihn genau so auch am Leopard 1 wie man ja auch bei den Modellen sieht. (...) Fahrerisch war das Verladen immer eine große Herausforderung, musste man doch die überbreiten Panzer zentimetergenau in der Spur halten um das Lademaß nicht zu überschreiten.

Statt mit Knete haben wir die Panzer (...) dann mit Keilen und kreuzweise gespannten Ketten an Bodenringen fixiert, die manuell mit Spindeln gespannt wurden. Gab es, glaube ich, sogar mal als Modellkette in 1:220. (...)

Beim Verladen Pflicht war der in Ausgabe Mai 2021 von Herrn Schnittjer dargestellte Sanitätstrupp, da kann man z. B. auch einen M113 von Z-Panzer nehmen. Normalerweise fuhren die Begleitfahrzeuge auf der Straße aber „am Set“ war dann auch immer der VW-181-Kübelwagen oder der MB-Geländewagen des Kompaniechefs, ein 2-Tonner-Unimog zur Versorgung (mit Essen und für die Ketten und Keile) und ein Bergepanzer, in den Achtzigern auch auf Leopard-1-Basis (...).

Die Soldaten waren in einem „schön gealterten“ 2.-Kl.-Wagen untergebracht, z. B. ein grüner 8721, genau wie Herr Schnittjer das gemacht hat. Vorgespannt war die BR 216 oder 218 in Altrot (komischerweise hab ich die beige-blauen in Süddeutschland sehr selten gesehen).

Christian Liebau, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Unser Leser hat im weiteren Briefwechsel noch etwas nachgeforscht und uns bestätigt, dass die Ausrüstung des Panzers mit dem Zielscheinwerfer erst in den siebziger Jahren erfolgte, weshalb eine Waggonbeschriftung vor 1964 nicht zu dieser Ausführung passt. Eine dreiteilige Wagenpackung ist ebenso nicht „treffsicher“. Sinnvoller wären wenigstens vier Wagen und Panzer gewesen, das wäre ein Panzerzug (Gruppe --> Zug --> Kompanie) in der damaligen Gliederung. Eine volle Kompanie bestünde aus zwölf Panzern plus einem Chefpanzer, ergäbe also sogar 13 Panzer, die auf 13 Schwerlastwagen zu verladen wären.

Reaktion auf den Fotokurs der Mai-Ausgabe:

Ich habe einmal versucht, Dirks Kuhlmanns Fototipps umzusetzen und habe die Bilder in meine Cloud gestellt. Dabei habe ich sowohl die Originalbilder als auch 1 -2 Ausschnitte pro Bild hochgeladen.



So sieht eines der Ergebnisse aus, die beim Fotografieren der Modellbahn nach Tipps von Dirk Kuhlmann entstanden. Foto: Jörg Endreß

Bei den Autos handelt es sich um Märklins berühmte „Radiergummis“, die ich farblich aufgepeppt habe. Viele Teile sowie die Innenseiten der 4 Eaos habe ich mit Rostpaste und Rostfluid (gemischt) behandelt, die ich im Bastelbedarf gesehen hatte.

Jörg Endreß, Bremen

Folgende Leserfrage hatten wir zu beantworten:

Da ich seit Jahren ein begeisterter Leser bin und auch einige Tipps aus dem Magazin entnommen habe, und zurzeit die Vorbereitungen für eine Anlage betreibe, möchte ich heute fragen:

Gibt es bei 3D-Druckmodellen eine einfachere Möglichkeit, um das Druckspurenraster bei, z. B. Automodellen wegzubekommen ohne viel spachteln und schleifen, da dies bei den Formen von z. B. Oldtimermodellen eigentlich unmöglich ist, ohne die Grundform zu verlieren.

Aber vielleicht hat ja einer von Euch auch schon diese Erfahrung gemacht und ein bisschen rumexperimentiert und eine passable Lösung gefunden. Ich bin für jeden Tipp dankbar.

Peter Lambert, München

Antwort der Redaktion: Das Druckspurenraster lässt sich im 3D-Druck nicht verhindern. Es ist nur, abhängig vom Drucker und seiner Auflösung, dem Druckverfahren und der Druckausrichtung im Ausgabegerät, mehr oder minder stark sichtbar. Alternativen zum Schleifen sehen wir nicht, allerdings lässt sich bisweilen auf Spachtel verzichten, die von Hand aufgetragen werden. Denkbar ist hier der Einsatz feiner Spritzspachtel mit dem Spritzapparat, ein Verfahren, das im Automobilbau auch beim Vorbild zum Einsatz kommt – dort wird diese Auflage zum Glätten feinsten Unebenheiten „Füller“ genannt.

Das erfordert natürlich Vorversuche, geeignetes Material und ein wenig Übung. Bei den folgenden Anbietern von Automodellen (alphabetische Reihenfolge) haben wir – dank Resin als Druckmaterial - bislang keinen oder kaum Bedarf für Nacharbeiten festgestellt: A2 Models (Niederlande; nur noch Abverkauf), EtchIT-Modellbau, NoBa-Modelle, Zcustomizer und Z-Doktor Modellbau.

Neuheit bei Ratimo-Z in Vorbereitung:

Rainer Tielke (<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>) arbeitet gerade an einer Neuheit, die er uns anzeigte, als wir wegen des Beitrags zu seinem MAN 630 in der letzten Ausgabe korrespondierten. Es handelt sich hier mit dem Willys-Jeep um ein weiteres Fahrzeug aus Militärdiensten.



Eingerahmt von MAN 630 stehen im Vordergrund zwei Willys-Jeep-Modelle, die bald das Ratimo-Z-Programmangebot bereichern sollen. Zu sehen sind sie mit stehender (links) und nach vorne abgeklappter Frontscheibe (rechts). Foto: Raine Tielke

Angeboten werden soll es in verschiedenen Versionen, sowohl als Freizeitfahrzeug in verschiedenen Farben und in der weitläufig bekannten Militärversion. Beide gibt es dann mit Frontscheibe hoch- und vorne abgeklappt. Der Auslieferungstermin ist uns bislang noch nicht bekannt.

Märklineum endlich eröffnet:

Ohne Feier und große Ankündigungen wurde am 18. Juni 2021 die Ausstellung im Märklineum eröffnet. Zuvor war lange unklar, wann Märklins Firmenmuseum im vollen Umfang der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden könnte. Endlich erlaubten die jüngsten Infektionszahlen den lange herbeigesehnten Schritt. Auf eine große Eröffnungsfeier musste dennoch verzichtet werden. Märklin kündigte an, diese nachholen zu wollen, sobald dies verlässlich plan- und durchführbar sei.



Geschäftsführer Wolfrad Bächle durchschneidet das rote Band und gibt damit symbolisch den Weg zur Firmenausstellung und großen Schauanlage des Märklineums frei. Foto: Märklin

Zu besichtigen ist die Ausstellung jeweils von Dienstag bis Sonntag zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr. Wegen der erforderlichen Begrenzung der Besucherzahlen im erlaubten Maße können Eintrittskarten nur vorab auf elektronischem Weg erworben werden. Dafür gibt es täglich zwei Zeitfenster für den Einlass, morgens 10:00 Uhr bis 13:30 Uhr und mittags von 14:30 bis 18:00 Uhr. Der Link für den Kartenverkauf lautet: <https://www.maerklineum.de/de/besuchereinformatio/ticketshop/>.

Ein lokaler Filmbeitrag zur Eröffnung und der Ausstellung ist bei der Filstalwelle unter dem folgenden Link abrufbar: <https://filstalwelle.de/video/2021-06-18-bahn-frei-fuers-maerklineum>.

Redutex-Folien jetzt beim 1zu220-Shop:

Mit dem 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) ist inzwischen auch ein deutscher Vertriebspartner mit großer Reichweite aktiv, was den Vertrieb von Redutex-Prägefolien für den Modellbau betrifft. Diese aus Spanien stammenden Produkten wurden in größeren Spurweiten durch den Zubehörhersteller Noch populär, der allerdings nur eine Auswahl der Produkte angeboten hat.

Für die Artikel, die im Maßstab 1:220 zum Einsatz kommen können, war uns zuvor kein Anbieter in Deutschland bekannt, ein Eigenimport aus Spanien stand meist nicht in einem sinnvollen Verhältnis zwischen Materialwert und Versandkosten.

Der für die Spurweite Z sicher am besten aufgestellte Fachhändler hat damit nun sein Angebot sinnvoll erweitert und führt ein auf gleich fünf Internetseiten dargestelltes Markenangebot hierzu. Gestalten lassen sich mit den bedruckten und geprägten Folien Häuser, Dächer, Mauern und auch Straßen. Der eigenen Kreativität dürften damit kaum Grenzen gesetzt sein.

Der Direktlink zum Angebot lautet: <https://www.1zu220-shop.de/Redutex:::1100252.html>.

Neu bei American Z Line:

In englischer Sprache können interessierte Leserinnen und Leser ein Gespräch zwischen Robert J. Kluz (Vertriebspartner) und Hans Riddervold (Miteigentümer von AZL) über die laufende Projekte dieses Herstellers verfolgen. Das Video für den Mai 2021 ist unter folgendem Link zu finden: <https://youtu.be/-jDGTUCWyVc>.

Aktuelle Neuauslieferungen gibt es natürlich auch zu melden: So erreicht die Händler nun auch die Diesellok EMD E7 als A-Einheit in der fast schwarz wirkenden brunswickgrünen Lackierung für die Pennsylvania mit fünf gelben Zierstreifen (Art.-Nrn. 64605-1 / -2).



Eine weitere Version, nämlich eine rot-silberfarbene lackierte Ausführung der A- und B-Einheit der Southern Pacific (64601-1_SET bis -3_SET) gehört zum Golden-State-Reisezug, der 66 Jahre lang zwischen Chicago und Los Angeles unterwegs war.



EMD E7A in Brunswickgrün (Art.-Nr. 64605-1; Bild oben) und Golden-State-Zugpackung (64601-2_SET; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Das Vorbild ist auch als zehnteilige Zugpackung (64601-1 / -2) in leicht unterschiedlicher Ausführung zu erwerben. Neun verschiedene Wagen zum Ergänzen der Zugpackungen mit abweichenden Betriebsnummern gibt es zusätzlich einzeln zu kaufen (73048-5 bis 73948-1).

Der 8.000-Gallonen-Kesselwagen von 1917 wird jetzt in schwarzer Lackierung mit Koppers-Beschriftungen angeboten. Erhältlich sind ein Einzelwagen (915003-1) sowie je eine Zweier- (915033-1) und Viererzusammenstellung (905033-1).

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

Überzeugendes Artitec-Modell ausgeliefert:

Von Artitec jüngst ausgeliefert wurde ein als „BRD MAN AE Cargo“ (Art.-Nr. 322.032) bezeichnetes Fahrzeug. Dieser Lkw gehörte zur frühen Ausstattung der deutschen Bundeswehr und zeigt sich feinst detailliert, matt und farblich stimmig lackiert.

In Summe macht das Modell einen sehr realistischen und bestens gelungenen Eindruck. Es gibt den einst am häufigsten bei der Bundeswehr eingesetzten Laster MAN 630L2 AE 5t mit gl/glw mit zweiteiliger 5-m-Einheitspritsche (ab Baujahr 1960/61) wieder. Charakteristische Merkmale sind die hintere Einfachbereifung und eine Seilwinde als Zusatzausstattung.



Das neue Artitec-Modell des MAN-Lastkraftwagens für die Bundeswehr (Art.-Nr. 322.032) wirkt in jeder Hinsicht gelungen: Detaillierung, Lackierung und Beschriftung.

Das Vorbild gehört zur selben Fahrzeugfamilie wie die in der letzten Ausgabe vorgestellten Modelle von Ratimo-Z. Trotzdem stellen sie eine Ergänzung und kein Konkurrenzprodukt dar, denn wiedergegeben wurden von beiden Anbietern verschiedene Ausführungen der MAN-630-Reihe.

Vorschläge zum Einsatz auf der heimischen Anlage, die sich am Leserbrief von Christian Liebau orientieren, waren für diese Ausgabe geplant, mussten wegen unplanbarer Ereignisse aber kurzfristig verschoben werden. Sie werden bei nächster Gelegenheit nachgereicht.

Neues DDR-Modell bei EtchIT-Modellbau:

EtchIT-Modellbau hat ein neues Fahrzeug als Neuheit vorgestellt, das auf einer Vorbildvorlage aus der früheren DDR basiert. Beim nachgebildeten Radschlepper RS01/40 „Pionier“ (Art.-Nr. XD183_Z) handelt es sich um einen wichtigen Meilenstein im sozialistischen Traktorenbau der fünfziger Jahre.

Umgesetzt wurde der im DotHIRES-Verfahren produzierte Bausatz, der alle erforderlichen 3D-Druckteile in unlackierter Form enthält, als Elektrostarter. Erkennbar ist das an den Batteriekästen links und rechts vor dem (abnehmbaren) Fahrerhaus.

Im gleicher Fertigungsweise entsteht auch der neue Schwerlast-Tieflader-Auflieger (XD130_Z), der viel Platz für schwere Fahrzeuge und sonstige Güter bietet. Zum Modell gehören Auffahrampen und Bockstützen. Eine geeignete Sattelzugmaschine (XD016_Z) befindet sich ebenfalls seit längerer Zeit im Programm.

Diese und alle weitere weiteren Neuheiten für sämtliche Spurweiten können auf folgender Seite in Augenschein genommen und bestellt werden: <http://etchit.bplaced.net/data/etchIThome/index.html>.

Waggon-Exklusivpackung beim 1zu220-Shop lieferbar:

Eine von FR Freudenreich Feinwerktechnik exklusiv für den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) produzierte Güterwagenzusammenstellung ist jetzt lieferbar. Vor rund einem Jahr als „Corona-Nachfrageschub“ in Auftrag gegeben, konnte Jörg Erkel die Lieferung nun in Empfang nehmen und seine Vorbesteller beliefern.



Vierteilig ist die neue Wagenpackung „Epoche III Teil 1“ (Art.-Nr. 49.019.04) beim 1zu220-Shop, produziert von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Foto: Jörg Erkel / 1zu220-Shop

Das „Wagenset Epoche III Teil 1“ (Art.-Nr. 49.019.04) besteht aus folgenden vier Modellen: ein chromoxidgrüner Dienstgüterwagen der Bauart „Oppeln“ mit Bremserbühne der DB, ein offener Güterwagen Omm 32 (ex „Linz“) der DB, ein aluminiumfarbener Spitzdachwagen Serie F der FS mit EUROP-Beschriftung und ein gedeckter Güterwagen Gms 54 der DB.

Gedacht ist die Zusammenstellung als (erster) Teil eines Übergabezugs für den Haupt- und Nebenstreckenverkehr. Nur der Dienstgüterwagen sollte dann ausgestellt und separat – beispielsweise in einem Hilfszug - eingesetzt werden, wenn der Modellbahner nah am Vorbild bleiben möchte: Dienstwagen waren nämlich nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt und liefen deshalb nicht im hier nachgebildeten Zug.



Bei ausreichendem Interesse ist eine zweite Wagenpackung ähnlichen Umfangs, aber mit anderen Wagenbauarten, angedacht. Mit ihr soll die Wagengruppe dann zu einer stattlichen Einheit wachsen.

Die aktuellen Auslieferungen bei Micro-Trains:

Bei MTL nachgereicht wurde der vierte Kesselwagen der „Sweet-Liquid“-Reihe mit Anschriften von Miranda Sugar (Art.-Nr. 530 00 520). Das Vorbild besaß eine Länge von 39 Fuß, die Grundfarbe dieses Waggons ist Schwarz, auf dem die Anschriften weiß gedruckt sind.



Der Kesselwagen „Miranda Sugar“ (Art.-Nr. 530 00 520; Bild oben) ist Wagen Nummer 4 einer Reihe. Zu den jüngst ausgelieferten Schüttgutwagen gehört auch dieses Exemplar der ICG (533 00 51; Bild unten).

Offene Schüttgutwagen mit 33 Fuß Vorbildlänge in schwarzer (Southern) und brauner Grundlackierung (Southern Pacific) sind nun für die und in Auslieferung (533 00 151 / 152 & 534 00 121 / 122). Besonders auffällig sind die Exemplare der Illinois Central (533 00 051 / 052), die neben weißen Betriebsanschriften auch auffallen orange Einstelleranschriften und -logos besitzen.

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

Da ist was im Busch:

Zur Monatsmitte teilte der Zubehörhersteller Busch aus Viernheim mit, dass er mit der MEG Modelleisenbahn Gesellschaft mbH in Weiden einen neuen Mehrheitsgesellschafter gefunden habe. Rückwirkend zum 1. Januar 2021 haben die Familien Vallen und Schumann ihre Gesellschaftsanteile an den neuen Eigentümer veräußert.

Dieser junge Firmenverbund im Modellbahnbereich hatte in den letzten Jahren bereits die Silhouette Modellbau GmbH (mit der weiteren Marke Mininatur) und 2020 die Lenz Elektronik GmbH übernommen. Busch als jüngste Neuerwerbung ist nun Dritter im Bunde.

Die Idee, Busch in einen Firmenverbund einzubringen und auf diese Weise dauerhaft zu erhalten, entstand laut Firmeninformation im Rahmen der Nachfolgersuche für Jörg Vallen als bisherigen Mehrheitsgesellschafter. Eine Nachfolgeregelung im Umfeld der Familie ließ sich demnach nicht finden. An der Außendarstellung der Busch GmbH & Co. KG sowie der Geschäftsleitung durch Jörg Vallen soll sich deshalb auch nichts ändern.

Die Märklin-Auslieferungen für den Juni:

Mit der Nahverkehrszugpackung (Art.-Nr. 81356) hat Märklin endlich eine lange erwartete Neuheit ausgeliefert. Mit ihr kommt die Ellok der Baureihe 141 nun über eine MHI-Sonderserie ins normale Katalogprogramm.

Zum Lieferumfang gehören neben der chromoxidgrün lackierten Lok für die Epoche IV ein Drei-Wagen-Nahverkehrszug aus Silberlingen. Der Steuerwagen mit Karlsruher Kopf ohne orangefarbene Warnstreifen wirkt zunächst fremd, basiert aber auf den ersten Vorbildern dieser neuen Kopfform. Lok und Wagen wollen wir mit Blick auf Gestaltung, Schwächen und Stärken in der nächsten Ausgabe noch etwas detaillierter besprechen.



Die jüngst ausgelieferte 212 067-3 in Ursprungslackierung (Art.-Nr. 88214) ist für einen Bauzug vorgesehen, dessen Wagen noch nicht ausgeliefert sind.

Zeitgleich kommt mit der purpurroten Diesellok der Baureihe 212 (88214) eine weitere Neuheit in den Handel, die in diesem Frühjahr angekündigt wurde. Die bestens gelungene und gut laufende Streckenlok ist für eine Wagenpackung (Bauzug) vorgesehen, die noch auf sich warten lässt. Erstmals ist mit diesem Modell die äußerst beliebte Lok in ihrer Ursprungslackierung, aber mit den Anschriften für die Epoche IV einzeln erhältlich.

Zur selben Zeit im Osten der heutigen Bundesrepublik unterwegs war die Baureihe 37 (88032), die frühere Schlepptenderdampflok der Baureihe 24. Mit warmweißer LED-Beleuchtung, funktionierendem Gestänge und Bremsnachbildungen sowie Glockenankermotor zeigt sie sich auch auf technisch aktuellem Stand. Hinter ihrer EDV-Nummer 37 1009-2 verbirgt sich die spätere und bis heute erhaltene Museumslok 24 009, die später in den Westen verkauft und dort betriebsfähig gehalten wurde.

In der Epoche III zu Hause ist die E 18 der DB in stahlblauer Lackierung (88088) mit (nur) einem silberfarbenen Trennstreifen zwischen Rahmen und Aufbau. Es handelt sich hier um die Regellackierung der Schnellzuglok, die als Modell bis heute fehlte. Trotz immer schon guter Fahreigenschaften konnte Märklin hier dank Produktpflege noch zulegen, denn das neue Modell besitzt neben warmweißer LED-Beleuchtung nun auch einen Glockenankermotor.



Mit E 18 32 (88088) hat Märklin nun eine wichtige und bislang nicht angebotene Ausführung der formschönen Schnellzugellok ausgeliefert. Mit ihr wurde ein weiteres Fahrwerk auf Glockenankermotor umgerüstet.

Moderner ist der unbeladene Autotransportwagen DDm 915 (87094), der ebenfalls aus dem Bestand der DB stammt. Mit seiner Farbgebung Chromoxidgrün entspricht er dem Betriebszustand der Epoche IV und eignet sich perfekt zum Ergänzen von Autoreisezügen.

Bei den Händlern eingetroffen ist zudem auch der zweiachsige Altbau-Kesselwagen mit Bremserhaus (82325). Seine ultramarinblaue Lackierung und Beschriftung weisen ihn als Eigentum der BV-ARAL AG Bochum aus. Eingestellt war sein Vorbild bei der Bundesbahn.



Der ultramarinblaue Aral-Kesselwagen (82325; Bild oben) ergänzt das zuvor erschienene Modell. Neu konstruiert wurde offenbar der beiliegende Büssing-Lkw, denn es weist einige funktionale und formtechnische Unterschiede zum bisherigen Modell auf. Für den modernen Güterverkehr gedacht ist die dreiteilige Packung Schiebewandwagen (82418: Bild unten) verschiedener Eigentümer.

Angekündigt war er bereits mit den Frühjahrsneuheiten 2020, nachdem sein grauer Vorgänger mit Bremserbühne, der ebenfalls passend zur Epoche IIIb gestaltet war, bei unseren Lesern und weiteren Kunden überraschend gut angekommen war.

Wie das Vorgängermodell besitzt auch der nun ausgelieferte Waggon ein separat angesetztes Aral-Firmenzeichen, den sogenannten Diamanten. Mit zum Lieferumfang gehört dieses Mal auch ein Büssing-Lkw, auf dessen Pritsche ein Aral-Tank verladen ist. Neu an ihm ist, dass er drehbare Gummiräder und einen Glaseinsatz in der Fahrerkabine besitzt.

Letzte zu meldende Auslieferung ist eine Schiebewandwagenpackung (82418) für die Epoche VI. Sie besteht aus drei Großraum-Schiebewandwagen im aktuellen Betriebszustand. Dies sind je ein Exemplar der Habbiillnss (SBB Cargo), Habbiilns 17 von Transwaggon Zug/Schweiz und Habbiillns von Rail Cargo Austria.

Beim Aufbau der drei Modelle handelt es sich um eine noch sehr neue Form, die bislang nur als Wagen der Schweizer Post angeboten wurde und sich an den Formen der Außenwandbleche von den früheren Angeboten deutlich unterscheidet.

Schlechte Nachrichten von Z-Modellbau:

Auf den Seiten des Kleinserienherstellers Z-Modellbau (<http://z-modellbau.de/de/>) aus Chemnitz haben wir nun traurige Gewissheit zu einem Thema gefunden, das wir nach einer Auftragsablehnung schon

befürchtet hatten. Der Hersteller schreibt dort: „Aufgrund meines schlechten Gesundheitszustandes, muss ich Ihnen leider mitteilen, dass ich keine Bestellungen mehr entgegennehmen kann.“

Eines der spannendsten Kapitel der Kleinseriengeschichte unserer Spurweite könnte damit unerwartet beendet sein. Wir möchten guter Hoffnung bleiben und wünschen Dr. Andreas Scheibe an dieser Stelle nur das Beste für ein volles Wiederherstellen seiner Gesundheit.

Noch-Neuheiten in Auslieferung:

Bei Noch sind aktuell die Detail-Marker (Art.-Nr. 61155), die aus sechs Lackstiften der Farben Schwarz, Weiß, Silber, Gelb, Rot und Braun bestehen. Wasserbasierte Acrylfarbe aus ihrer 2 mm breiten Spitze gibt Reifen, Fenster- und Türrahmen, Isolatoren an Telegrafmasten, Metallteilen oder Güterwagen farbliche Akzente.



Die fünf Detailmarker (Art.-Nr. 61155) helfen künftig bei einigen Farbarbeiten an der Anlage oder auch an Modellen. Foto: Noch

Sie haften auf vielen Untergründen wie z. B. Metall, Kunststoff, Holz, Papier, Glas, Keramik und trocknen matt auf. Zum Einsatz kommen sie bevorzugt dort, wo es sich nicht lohnt, eine Farbdose zu öffnen und im Anschluss an kleinere Arbeiten noch Anrühren und Reinigen der Werkzeuge in Kauf zu nehmen.

Interessant für die Spurweite Z können auch die neuen Pinien (21992) dank ihrer Höhe von 8,5 und 11,5 cm sein. Obwohl sie für die Spuren H0, TT und N deklariert sind, können Zetties hier von der Tatsache profitieren, dass Bäume fast durch alle Maßstäbe hindurch deutlich zu klein nachgebildet werden. Wer also mediterrane Landschaften in Erinnerung an den letzten Urlaub nachbilden möchte, muss auch im kleinen Maßstab keinen Bogen um dieses Produkt machen!

Mögliche Probleme bei der Holzbeschaffung:

Aus vielen Regionen melden Leser einen Mangel an Holz bei Schreibern und Baumärkten. Auch wir haben bei einem unserer Projekte solche Erfahrungen machen müssen. Betroffen sind zwar in allererster Linie Bauhölzer, aber es sind teilweise auch Liefer- und Nachschubprobleme bei Sperrhölzern, MDF- und sogar Spanplatten zu beobachten.

Das hat dann natürlich leider auch Auswirkungen auf unser Hobby. Der „Landtag intern“, Parlamentszeitschrift des Landtags Nordrhein-Westfalen, meldete zuletzt ebenfalls diese Engpässe für das bevölkerungsreichste Bundesland. Auch Branchenfachzeitschriften befassen sich derzeit mit Holzknappheit und deren Ursachen (Beispiel: Verkehrsrundschau / <https://www.verkehrsrundschau.de>).

Genannt wurden in verschiedenen Quellen nicht (mehr) verwertbares Schadholz aus den letzten beiden, zu trockenen Sommern, das nicht rechtzeitig aus den Wäldern geholt werden konnte. Ein starker Anstieg der Nachfrage sei besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika und China zu beobachten.

Hier käme erschwerend hinzu, dass landeseigene Forstwirtschaften langfristige Lieferverbindlichkeiten zu Gunsten dieser beiden Länder eingegangen seien, die das Befriedigen der inzwischen ebenfalls wieder gestiegenen Binnennachfrage zusätzlich erschweren.

Modellbahner aller Spurweiten sind sicher gut beraten, derzeit nicht zu kurzfristig und zu knapp zu planen, mögliche Alternativen zu prüfen und im eigenen Hobbykeller dank vorausschauender Vorgehensweise arbeitsfähig zu bleiben.

Nützliche Neuheit von Schrax:

Neu im Sortiment dieses Kleinserienherstellers (<https://www.schrax.com>) ist ein 200-Liter-Stahlfass. Die Modelle bestehen aus Kunstharz und werden in verschiedenen Kolorierungen hergestellt. Geliefert wird regulär farblich sortiert. Abweichende Farbwünsche können aber gerne an den Anbieter gerichtet werden.

Das dargestellte Rollensickenfass wurde in seiner Grundform bereits um kurz vor 1900 erfunden, was die neuen Modelle flexibel einsetzbar macht. Meist werden Brennstoffe, Schmiermittel und Chemikalien darin gelagert oder transportiert. Um dies in der Miniatur sichtbar zu machen, werden eine geschlossene Ausführung und ein Leerfass ohne Deckel angeboten.



200-Liter-Stahlfässer in verschiedenen Baugrößen, Ausführungen und Farben gibt es neu bei Schrax. Beispielhaft gezeigt werden hier die Spur-H0-Exemplare. Foto: Schrax

Dabei wurde die Wandung so filigran wie möglich wiedergegeben. Das Durchscheinen des Materials lässt sich aber leicht und wirksam mit etwas Farbe beheben. Dadurch handelt es sich um die bessere Alternative gegenüber sichtbar unmaßstäblichen Wandstärken.

Aktuelle Neuheiten von NoBa-Modelle:

Bereits kurz nach Erscheinen der Mai-Ausgabe erreichten uns Informationen über die folgenden neuen NoBa-Produkte (<https://www.noba-modelle.de>). Ausführlicher erwähnen möchten wir den Büssing Präsident 14 mit Emmelmann-Aufbau, der auf einen Kundenvorschlag zurückgeht. Hier konnten wir dank guter Kontakte beim Auffinden von Originalunterlagen unterstützen.

Das bestens gelungene Modell, dessen einziger Knackpunkt das bündige Nachbilden der Frontscheibe ist, um die charakteristischen Formen zu bewahren, wird als Resin-Rohling (Art.-Nr. 6378R) und als Fertigmodell (6378RF) angeboten. Wir planen zu diesem Modell noch einen kurzen Superungsvorschlag in einer späteren Ausgabe.



Der Linienbus Büssing Präsident 14 von NoBa-Modelle (Art.-Nr. 6378RF) zeigt einen Emmelmann-Aufbau. Foto: NoBa-Modelle

Ansprechend wirkt auch das Müllsammelfahrzeug MAN 6 x 2 (6377R / 6377RF) für modern geprägte Modellbahnen. Motorradfreunde begeistern wird die Sortimentserweiterung um die Royal Enfield Intercepto (6959) und die Continental (6960R).



Das Müllsammelfahrzeug (6377RF; Bild links) hat ein gegenwärtiges Vorbild. Zeitlich etwas breiter einsetzbar ist die Konzertbühne 10411R; Bild rechts), neben der auch der WC-Wagen (6152R) angeschnitten zu sehen ist. Fotos: NoBa-Modelle

Landwirtschaft und Marketenderei werden mit folgenden Produkten neu bedient: drei Obstkisten (10319R), kleiner Erntetraktor (6616R), ein passender Anhänger mit Obstkiste (6617R) und kleiner Erntetraktor mit Anhänger und Obstkiste (6618R).

Musikveranstaltungen finden eine Umsetzung mit der neuen Konzertbühne (10411R), der mitaufzustellende WC-Wagen (6152R) geht aus behördlichen Auflagen hervor. Eingerahmt werden kann die Szene mit vier Laubbäumen ohne Laub (10320R), die viele Freiheiten beim Blätterbehang lassen. Weitere Neuheiten sind ein Feldschuppen (4125), „Food Truck“ (6206R) und der Autotransporter (6062R).

Weitere Neuheiten ab Ende Juni lieferbar:

Ab Ende dieses Monats lieferbar sein werden die beiden weiteren Neuheiten von Modellbau Laffont, die wir im Februar vorgestellt haben. Das Bootsreparaturgebäude (Art.-Nr. Z3201) für die Epochen III bis VI weist feinste Gravuren im durchgefärbten Architektur-Hartkarton auf und hat (ohne Dachüberstand) Grundmaße von 101 x 60 x 35 mm.

Die moderne Gewerbehalle mit Rolltoren (Z3301) ist in gleicher Weise als Bausatz gefertigt und lässt mit geöffneten oder halboffenen Toren darstellen. Einsetzbar ab Epoche IV, betragen die Grundmaße (wieder ohne Dachüberstand) hier 109 x 65 x 35 mm.



Das Bootsreparaturgebäude (Art.-Nr. Z3201; Bild oben) und die moderne Gewerbehalle mit Rolltoren (Z3301; Bild unten) sind wertvolle Gewerbegebäude für viele Anlagen und sind nun zeitnah lieferbar. Foto: Modellbau Laffont

Zu finden und zu bestellen sind die Laserschnittbausätze auf folgender Seite: <https://modellbau-laffont.com/c/bausaetze-spur-z-massstab-1-220>.

Nützliche Werkzeuge für Eigenbauprojekte:

Biegewerkzeuge sind nützliche Hilfen bei Eigenbauten und beim Zusammensetzen von Bausätzen aus Ätzteilen. Diese bestehen aus zweidimensionalen Blechen, die erst durch Ausschneiden, Biegen oder Knicken ihre spätere Form erhalten. Verbunden und verstärkt werden sie durch Klebe- oder Lötstellen.

Wenn etwas geknickt oder gebogen werden muss, sollte der Handgriff sitzen, denn besonders Neusilber erlaubt keine Korrekturen oder Nacharbeiten – das Material würde schnell brechen. Präzision und Gefühl sind deshalb gefragt.



Die Mini-Spitzzange von Revell (Art.-Nr. 39079; links), die Formzange für Fotoätzteile (300074067; Mitte) und die Spitzzange mit Verkratzschutz (300074065; rechts), letztgenannten beiden von Tamiya, stellen wir kur als wertvolle Werkzeuge für den Modellbau vor.

Hier kommen spezielle und häufig teure Biegehilfen ins Spiel. Eine gute Alternative in vielen Fällen oder eine sinnvolle Ergänzung können in vielen Fällen Biegezangen sein. Drei verschiedene Exemplare möchten wir an dieser Stelle kurz vorstellen:

- Mini-Spitzzange von Revell (Art.-Nr. 39079)
Das kleinste und preisgünstigste Modell eignet sich gut, um kleinste Teile wie Trittstufen an Spur-Z-Modellen zu greifen und in Form zu bringen. Wo auch sie zu groß ist, helfen dann nur noch Pinzetten oder Pinzettzangen.
- Formzange für Fotoätzteile von Tamiya (300074067)
Dank ihrer schmalen Greiffläche bietet sie eine gute Zugänglichkeit in vielen Einsatzfällen. Die kantige Form ihres Zangenäußeren erlaubt zudem ein sehr präzises Biegen im 90-Grad-Winkel.
- Spitzzange mit Verkratzschutz von Tamiya (300074065)
Auf den ersten Blick sieht sie wie eine gewöhnliche Zange aus, was sie prinzipiell auch ist. Was sie auszeichnet, sind die austauschbaren Teflon-Greifflächen in den Zangenbacken. Sie schützen empfindliche Teile vor dem Verkratzen, wenn sie mit ihr gegriffen werden.

Sie leistet deshalb nicht nur wertvolle Hilfe beim Bearbeiten von vielen feinen Ätzteilen, sondern empfiehlt sich ebenso, wenn elektronische Bauteile oder andere Komponenten im Spiel sind, die vorsichtig behandelt werden wollen.

Herpa-Neuheiten für den Herbst 2021:

Als Neuheiten für die Monate September und Oktober 2021 hat Herpa nun die beiden Boeing 757-200 bekanntgeben, die wir bereits (mit Artikelnummern) in der Februar-Ausgabe in Aussicht gestellt hatten. Dazu gesellt sich nun auch die Boeing 747-400 als „Ed Force One“ aus der „The Book of Souls World Tour 2016“.

Kaum auf üblichen Modellbahnanlagen unterzubringen, wird sie Freunde dieser Musikgruppe umso mehr ansprechen. Angeboten wird sie als Wings- (Art.-Nr. 571609; mit ansteckbaren Fahrwerksteilen) und als Snapfit-Modell (613293; abweichender Maßstab 1:250).

Weitere Snapfit-Modelle, dieses Mal aber im hier üblichen Maßstab 1:200, sind:

Alitalia Airbus A330-200 (Art.-Nr. 610933-001),
TAP Air Portugal Airbus A321neo "Retro colors" (613316) und
Lufthansa Cargo Boeing 777F "Cargo Human Care" (613354).

Im Bereich der Wings-Neuheiten des Maßstabs 1:200 sind für europäisch geprägte Motive folgende Neuheiten aufzuzählen:

Lufthansa Boeing 727-200 zu "50 Jahre Einführung bei der Lufthansa" (571326),
Deutsche Luftwaffe Transall C-160 LTG 63 „Retro Brummel“ (571562),
Russische Luftwaffe Tupolev TU-95MS (571579) und
KLM Lockheed L-1049G Super Constellation (571616).



Eine Boeing 727-200 (Art.-Nr. 571326; Bild oben) erinnert an das 50-jährige Jubiläum des Einführens dieses Modells bei der Lufthansa, während die formneuen Luftstrahlabweiser (571586; Bild unten links) und das Ziegler-Löschfahrzeug in Gestaltung des Hamburger Flughafens (571548; Bild unten rechts) das Zubehörprogramm erweitern.

Erwähnenswert scheint noch das farblich attraktive Modell des Coulson Aviation Boeing CH-47D Chinook (571517), das eine US-amerikanische Registrierung trägt. Im Zubehörbereich wird das Ziegler-Flugfeldlöschfahrzeug in den Farben des Hamburger Flughafens (571548) angeboten.

Im Februar angekündigt wurden Formneuheiten für den Zubehörbereich. Eine solche erscheint demnächst in Form von Luftstrahlabweisern (571586), die beim Ausgestalten von Flugfeldern wohl unverzichtbar sind. Die Packung enthält zehn Elemente in drei verschiedenen Längen bzw. Ausführungen.

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 <https://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.