

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



Der wahre „Lange Heinrich“

Wagenbaustudie Omm 52
Endlich genug Kohle

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich beginne dieses Vorwort mit einem berühmten Zitat: „Ein kleiner Schritt für einen Menschen, aber ein großer Sprung für die Menschheit“, ließ Neil Armstrong anlässlich der ersten Mondlandung verlauten.

Ähnlich, wenn freilich auch in weitaus geringeren Dimensionen, nehme ich unser heutiges Titelthema wahr. Viele Mythen ranken sich um den „Langen Heinrich“ - ein Name, mit dem sich offenbar Güterwagen leichter verkaufen lassen.



Holger Späing
Chefredakteur

Zu Recht gab es Einwände von Vorbildfreunden und -kennern, was diesen Zug betrifft. Aber gehört dieser bekannte Zugname wirklich in das Reich der Fabeln? Zuletzt hat sich Güterwagenexperte Stefan Carstens in einem Miba-Report zu diesem Phänomen geäußert.

Viele Jahre habe auch ich mich intensiv mit diesem Mythos beschäftigt. Im Gegensatz zu einigen anderen war ich mir sicher, dass es einen Zug dieses Namens tatsächlich gegeben hat. Doch hinter ihm konnte sich nicht verbergen, was uns heute oft als solcher verkauft werden soll.

So können wir heute endlich ein Vorbildthema aufgreifen, das den Inhalt dieser Ausgabe aus Sicht der Redaktion wunderbar einrahmen wird.

Im Modellbereich haben wir zwei Schwerpunkte zu behandeln. Zum einen hat Märklin, nachdem uns vor einigen Jahren mit der Wagnerblechausführung bereits eine noch junge Formvariante angeboten wurde, die Baureihe 50 rundum überarbeitet. Neben der Detailsteuerung profitiert vor allem auch ihr Kabinentender von Märklins heutigen Möglichkeiten. Deshalb haben wir uns die frisch ausgelieferte Lok sehr ausführlich angeschaut.

Mit den offenen Güterwagen der Bauart Omm 52 bzw. E 037 rücken wir einen Wagentyp ins Licht, der schon mal Gegenstand eines ausführlichen Berichts war. Und wir bekunden ganz frei heraus, dass wir es sehr zeitnah ein drittes Mal tun werden: Präsentierte Ende 2015 Dirk Rohwerder seine Eigenbaulösung, so steht in Kürze Märklins Neukonstruktion zur Auslieferung an.

Die heute vorgestellte Studie verbindet beide Umsetzungen. Oben herum handelt es sich um Dirk Rohwerders Umbauprojekt, beim Fahrwerk handelt es sich um eben die Lösung, auf die nun auch Märklin zurückgreifen kann und wird.

Wir wollten belegen, dass ein Großserienhersteller mit Zwang zu betriebswirtschaftlicher Vernunft nicht einfach 45 Jahre alte Gehäuse abspritzen und mechanisch nachbearbeiten wird. Um etwas neu zu schaffen, das zwar ähnlich und eben doch nicht gleich aussieht, bedarf es im Vorbild gezielter Prüfungen, Überlegungen und neuer Lösungsansätze. Was dabei herauskommen wird, erzeugt sicher nicht nur bei uns große Spannung!

Erfreuen Sie sich nun an einem Heft, zu dem natürlich auch wieder Buchbesprechungen und aktuelle Meldungen gehören! So sollen Sie wieder bestens informiert sein – **Trainini®**-Leser wissen eben mehr!

Viel Lesespaß wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Kein falscher Fuffziger 4
Heute legen wir mal vor 11

Vorbild

Von Wahrheit und Dichtung..... 17

Gestaltung

Gewaltig abgefüllt..... 23

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Güterwagen kompakt verpackt..... 28
Altes Eisen auf der Schiene..... 30

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog..... 33

Impressum 41

Wir danken Franz-Josef Huwig von den Z-Freunden Saarpfalz für seine Spende von Basiswagen für den Umbau. Der Eisenbahnstiftung und Familie Petkelis gilt ebenso unser Dank für die Vorbildaufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. März 2017

Titelbild:

Da die Baureihe 50 vor- wie auch rückwärts mit 80 km/h Geschwindigkeit verkehren durfte, war sie häufiger auch Tender voraus unterwegs. Am Haken hat sie nun offene Wagen der Bauart Omm 52 – die einst am häufigsten zu sehende Gattung.

Überarbeitetes Märklin-Modell Kein falscher Fuffziger

Die Güterzugdampflok der Baureihe 50 ist ein Dauerbrenner in allen Spurweiten. Es ist noch nicht allzu lange her, dass Märklin sie in der Baugröße H0 durch ein neu konstruiertes Modell abgelöst hat. Und auch im Maßstab 1:220 schien es jetzt an der Zeit, die Kunden wieder mit einem zeitgemäßen Modell bedienen zu können.

Die Gehäuse der ersten Spur-Z-Modelle waren quasi geschrumpfte H0-Umsetzungen. Besonders deutlich war dies den Göppinger Dampflok-Miniaturen anzusehen: Die nicht dem Vorbild entsprechende Stehkesselbeule war ein Zugeständnis an den Trommelkollektormotor jener Zeit.

Die Mini-Club-Dampflokomotiven brauchten dieses Kompromissmerkmal nicht, denn bei ihnen saß der Antrieb im Führerhaus und lugte mit seinen Spulen nach hinten. Trotzdem waren auch die ersten Umsetzungen von diesem Merkmal geprägt – ein unübersehbares Zeichen für ihre konstruktive Verwandtschaft.



Der Blick auf den Kabinentender von 051 699-7 zeigt, wie die Märklin-Neuheit hinten auszusehen hat. Die Lok hat im AW Braunschweig eine Ausbesserung L0.2 erhalten und wartet am 19. Juni 1975 im nahen Betriebswerk auf die Rückfahrt nach Duisburg-Wedau. Foto: Dr. Uwe Knoblauch, Sammlung Eisenbahnstiftung

Als Neukonstruktionen noch ganz klassisch auf dem Reißbrett und nicht am Computer in CAD-Programmen erfolgten, erforderten es Änderungen solcher Merkmale noch, wieder bei Null anzufangen. Das berechnete Schrumpfen eines Gehäuses hingegen ersparte einen erheblichen Teil der Aufwände, die schließlich auch vom Kunden bezahlt werden wollten.

So wurde dieser völlig überflüssige Kompromiss lange Zeit hingenommen. Mit ihrem sehr stark vereinfachten Gestänge hatten die Zetties der Pionierzeit eh ganz anderes hinzunehmen, das erheblich auffälliger war. So vermochten die frühen Dampflokkmodelle auch nicht jeden zu überzeugen.



Beim ersten Anblick erscheint Märklins Baureihe 50 (Art.-Nr. 88842) für die Epoche III vertraut, denn im Bereich des Kessels gibt es auch nichts Neues. Allerdings haben die (zu schmal) sitzenden Laternen auf der Pufferbohle nun Lampenbügelnachbildungen erhalten.

Lichtblicke waren die 1980 erschienene und sehr gelungene Tenderlok der Baureihe 86 (Art.-Nr. 8896) sowie die zwei Jahre später folgende Baureihe 38 (8899). Letztgenannte sah in einigen Punkten sogar besser aus als ihre ältere Schwester im Maßstab 1:87. Einzig der Motor, der die Führerstandsseitenwände überragte, passte nicht ganz ins Bild, wurde aber vom eng kuppelnden Tender zum Teil verdeckt.

Eine neue Zeit schien dann im Jahre 1984 anzubrechen, denn unter der Artikelnummer 8884 ging eine große Schlepptenderdampflokk ins Rennen, deren Vorbild bis heute sehr beliebt ist. Aufgrund ihrer Maße machte sie auch optisch richtig was her und war die perfekte Besetzung für ein Dampflokkbetriebswerk mit Ringlokschuppen und Drehscheibe.

Die Baureihe 50, angeboten mit Computernummer als 050 082-7 für die Epoche IV, zeigte ein wirklich überzeugendes Gehäuse mit einzeln angesetzter Lichtmaschine, goldfarbene abgesetzte Dampfglocke und ebenso glänzender Einheitspfeife. Die Stehkesselbeule war passé und so war unverkennbar, dass sie eigens für die Mini-Club neu konstruiert worden war.

Gemein hatte sie mit ihrer großen Schwester aus der Nenngröße H0 die vierdomige Ausführung des Kessels, die fehlende Schürze samt zurückgeschnittenem Umlauf und die Betriebsnummer. Vereinfacht blieb das Gestänge der großen Einheitsdampflok. Ihr Kabinentender zeigte schöne Gravuren, aber auch den seinerzeit noch üblichen Glanz unlackierten Plastiks im Fahrwerksbereich.

Ein wahres Manko waren leider die Fenster der Kabine: Die Rahmen waren in keiner Weise abgesetzt worden, und hoben sie sich zu wenig vom Gehäuse ab. Besonders eklatant war das in der Seitenansicht, in der eigentlich ein Übersetzfenster statt durchgehender Scheibe zu sehen sein sollte.

Die Freunde der Reichsbahnzeit blieben zudem traurig, weil so schnell keine DRG-Ausführung zu erwarten war: Schürze und Tender passten ja nun mal nicht zu einer erst seit kurzer Zeit im Dienst stehenden Einheitslok Wagnerscher Prägung.



Auch in der Ansicht von hinten weiß die Märklin-Dampflok zu gefallen. Erheblich trägt dazu die neue Detailsteuerung samt einem vergrößerten Gegengewicht an der Treibachse bei. Der Steuerungsträger wurde bei der Überarbeitung ebenfalls angepasst.

33 Jahre später ist all das endlich Vergangenheit! In der Zwischenzeit folgte längst der ursprüngliche Kastentender ohne die Kabine der DB-Zeit und auch eine Umlaufverlängerung mit Schürze und Wagnerblechen gehört inzwischen zum Formenbaukasten Märklins.

Erfahren hat die mit großem Abstand in der höchsten Stückzahl gebauten Einheitslok nun eine aufwändige Modellpflege, die sie für viele weitere Jahre ertüchtigen wird. Das ist auch vor dem Hintergrund sehr erfreulich, dass die Fünzfziger aufgrund ihrer vielen Vertreter sowohl bei der Bundes- als auch Reichsbahn der Nachkriegszeit ein Rückgrat des Güterzugverkehrs war.

Entsprechend hoch dürfte der auf Kundenseite empfundene Bedarf nach den Modellen sein. Schließlich sind erst mehrere „Fuffziger“ auf der Anlage eine wirklich vorbildgerechte Erscheinung. Und auch im Betriebswerk nehmen die Schlepptendermaschinen gern neben ihren Geschwistern Platz.

Dank ihrer in beiden Fahrrichtungen zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und ihres geringen Achsdrucks war die Baureihe 50 auch für den Betrieb auf Nebenstrecken prädestiniert und dort sogar häufig im Personenzugdienst, meist mit Umbauwagen, unterwegs. Alle Modelle besitzen deshalb seit jeher hinten wie vorne eine Systemkupplung. Dadurch ist dies auch im Modell gut nachzubilden.

Märklin hat für seine jüngste und hier vorgestellte Auflage in Erscheinung der Bundesbahnlok 50 1581 (Art.-Nr. 88842) das Fahrwerk sichtbar überarbeitet. Der Steuerungsträger ist geändert worden, um das Anbringen einer vollbeweglichen Detailsteuerung zu ermöglichen.

Zu den Kuppelstangen hat sich nun eine Treibstange gesellt, die vorbildgerecht nur bis zum im Spritzgussverfahren gut nachgebildeten Kreuzkopf reicht. Dieser rutscht über die Gleitbahn und bewegt die früher nicht separat nachgebildete Kolbenstange.



Vergleichen Sie diese Tenderansicht einmal mit unserer Vorbildaufnahme und einem Ursprungsmodell 8884: Sie werden feststellen, wie enorm die Zugführerkabine von den zusätzlichen Fensterrahmenbedruckungen profitiert. Aus unserer Sicht ist dies die wertvollste Änderung am Grundmodell, mit dem es für weitere Jahre im Programm ertüchtigt wird.

Auch die Gegenkurbel, Schwingenstange und eine einfache Nachbildung der Schwinde gehören wie auch die besser miniaturisierte Schieberschubstange nun zum Umfang des Dargestellten. Einzig der Fangbügel, mit dem zuletzt die Baureihe 64 glänzte, steht auf der Liste nicht berücksichtigter Details. Was dem Betrachter gleich positiv ins Auge fällt, ist das nun vergrößerte Gegengewicht an der Treibachse. Märklin stellt damit einen Fehler ab, der einst alle Dampflokomotive begleitete.

Dem Spiel der Stangen zuzusehen, ist für den Betrachter mit dieser Überarbeitung wirklich eine Freude geworden. Dies gilt besonders, wenn die Stangen sich noch langsam bewegen und das Auge ihnen noch gut folgen kann. Positiv zu erwähnen ist noch, dass die Dampfzylinder nicht so auffallend weit herausstehen wie bei den bislang erschienenen Überarbeitungen.

Zum ansprechenden Gesamtbild tragen auch die Bremsennachbildungen und Sandfallrohre der neuen Getriebeabdeckung bei, die wie bei den übrigen Dampflokomotiven mit neuer Steuerung aus rotem Kunststoff gespritzt ist. Fast unverändert zeigt sich der Vorläufer, an dem keine roten Teile zu sehen sind. Sein metallischer Spurräumer ist schwarz vernickelt, was ihn recht unauffällig macht.

Erwähnenswert ist sicher noch, dass auf der Vorlaufachse Speichenräder zu sehen sind, was nicht bei allen Maschinen dieser Baureihe der Fall war. Die Rahmennachbildung der BR 50 ist seit jeher etwas „nackt“ und zeigt keine Details. Das hat sich auch mit der Neuauflage nicht geändert.

Dasselbe gilt für die (zu) eng stehenden Laternen auf der Pufferbohle, die jetzt aber mit Lampenbügeln versehen sind. Vorbildgerecht größer geworden sind die Pufferteller vorne wie hinten, allerdings sind die Pufferhülsen nicht in Rahmenfarbe lackiert worden. Unter dem Führerhaus hatten wir auf ein Ansetzteil gehofft, mit dem die dort beim Vorbild sichtbaren Bremszylinder ergänzt werden.

Schauen wir uns die Aufbauten der Lokomotive an, fällt unser Blick auf die am Kessel separat ange-setzten Teile. Strahlten die Dampflocke und die Einheitspfeife dem Betrachter früher noch galvanisch vergoldet entgegen, hat sich Märklin mit einer Schwarzvernickelung nun für eine deutlich unauffälligere und vorbildnäher wirkende Lösung entschieden. Am besten gefallen würde uns, wenn beide Teile künftig generell schwarz mitlackiert würden.

Lackierung und Bedruckung der Dampflok sind Märklin-typisch sauber und in den korrekten RAL-Farbtönen. Beschriftet ist sie als 50 1581 mit DB-Keks, was sie zur Epoche III gehörig ausweist. Auch die übrigen Anschriften sind mit Gestängebauart und die letzte Bremsuntersuchung sowie dem höher platzierten Hinweis auf das Lagerausgussmetall vollständig. Einzig das letzte Untersuchungsdatum auf der vorderen Pufferbohle fand dieses Mal keine Berücksichtigung.



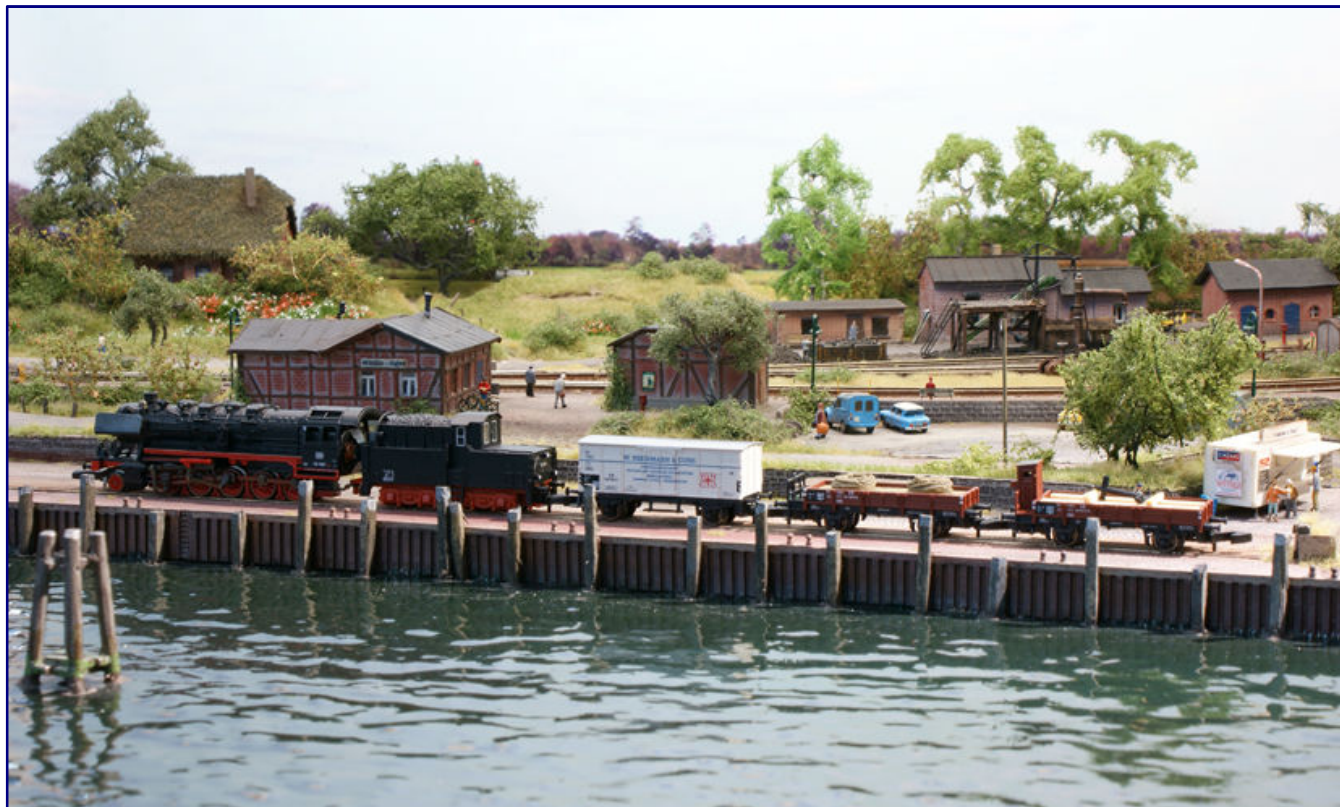
Leider vergessen hat Märklin Scheibeneinsätze in den vorderen Führerstandsseitenfenstern. Erhältlich sind sie als leicht einpressbare und optisch sehr wirksame Nachrüstteile von Ratimo (Art.-Nr. 16013), wie hier zu sehen. Gesamthaft beurteilen lässt sich auf diesem Bild auch die Wirkung des überarbeiteten Fahrwerks, der Übersetzfenster im Tender und dessen Speichenräder.

Wiedergegeben ist die Schlepptenderlok im Betriebszustand von 1964 ohne Indusi, beheimatet im Bw Flensburg (BD Hamburg). Ihr Vorbild wurde erst am 1. Juli 1973 in Emden als 051 781-7 von der Ausbesserung zurückgestellt und schließlich am 6. März 1974 ausgemustert.

Gehofft hatten wir auf Scheibeneinsätze in den vorderen Führerstandsseitenfenstern, wie es 2012 erstmals bei der Baureihe 01 üblich wurde. Doch hier fand keine Änderung statt, doch mit Rainer Tielke Modellbau (Ratimo) hat sich hier schon ein Kleinserienanbieter gefunden, der diese Lücke schließt und auch gleich den noch folgenden Jumbo bedacht hat.

Nur wenige, dafür aber sehr wirkungsvolle Änderungen hat der Kabinentender erfahren. So blieb der Lok-Tender-Abstand unverändert, womit er weiterhin Potenzial für eigene Superungen bietet. Schauten wir früher jedoch seitlich und hinten auf ein „schwarzes Loch“, wo sich die Scheibeneinsätze befanden, hat sich erkennbar was getan!

Die seitlichen Übersetzfenster sind durch silberfarbene Rahmenbedruckungen nun korrekt und zweigeteilt wiedergegeben worden und auch an der Rückseite tragen gleichfarbige Rahmenbedruckungen zu einem erheblich verbesserten Bild bei.



Die Baureihe 50 macht überall eine gute Figur: vor Personen- wie Güterzügen, auf Haupt- und Nebenbahnen. Hier rangiert Märklins 50 1581 drei Güterwagen in Wittdün Hafen vom Kai.

Hierzu ist zu vermerken, dass es bei den Kabinentendern sowohl schwarze Gummieinfassungen wie auch die gewählte „Chromvariante“ gab, die im Modell erheblich besser wirkt. Als letzte Änderung sind noch die roten Speichenräder mit dunkel vernickelten Laufflächen zu nennen, die ebenfalls einen wahrnehmbaren Zugewinn bedeuten.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Bezugsquelle für Fenstereinsätze:

<http://www.ratimo-z.de>

25 Jahre Stammtisch - Untereschbach

Spur "Z" Ausstellung

**In der Dombacher Papierfabrik PM 4
im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach**



01.04.2017 Samstag von 11:00 Uhr – 18:00 Uhr

02.04.2017 Sonntag von 11:00 Uhr – 18:00 Uhr

www.stammtisch-untereschbach.de

Studie für einen neuen Omm 52 Heute legen wir mal vor...

Offene Wagen gehören zu den beliebtesten Güterwagenmodellen. Sie erlauben ein Blick in ihr Inneres und ermöglichen Abwechslung durch verschiedene Transportgüter. Der Omm 52 war einst die nach Stückzahlen bedeutendste Bauart bei der Bundesbahn. So besteht ein enormer Bedarf an Modellen in zeitgemäßer Gestaltung. Wir haben versucht, einen solchen Waggon als Studie im Eigenbau zu erstellen. Kurz vor Märklins Neuheiteauslieferung können wir sie nun präsentieren.

Als letzten Beitrag aus unserem Umbauwettbewerb stellten wir in der Dezember-Ausgabe 2015 ein Eigenbauprojekt von Dirk Rohwerder vor. Er hatte sich erfolgreich vorgenommen, den einst bei der DB am stärksten verbreiteten Wagen offener Bauart in korrekter Gestaltung zu erschaffen.

Zurückgegriffen hatte er dabei auf zwei vorhandene Märklin-Modelle (offene und Altbau-Kesselwagen) sowie Polystyrol-Bauplatten. Die vorhandenen Gewichtsplatten des zu langen Omm 52 konnte er beibehalten, um seinen Kreationen einen tiefen Schwerpunkt und gute Laufeigenschaften zu verleihen.

Zum Veröffentlichungstermin des Beitrags waren die Schiebedachwagen Kmmks 51 von Märklin sowohl in der Ausführung ohne Handbremse als auch mit Bremserhaus bereits ausgeliefert. Ihre Vorbilder rollten auf Fahrwerken mit identischen Maßen und gleichem Aussehen. Erfreut stellten wir daher fest, dass ein maßstäblich korrekter Omm 52 nun auch für Märklin möglich sein müsse.



Zum Veranschaulichen der Projektidee stellen wir je einen Wagen aus dem Umbauvorschlag von Dirk Rohwerder (links, mit Kohleladung) und aus der Studie auf neuem Märklin-Fahrwerk (rechts) nebeneinander: Trotz gleichen Vorbilds und identischen Achsstands sind die Unterschiede bei den Achshaltern und Federpaketen nicht zu übersehen. Unsere Studie rückt erheblich näher an ihr Vorbild.

Kein Zweifel bestand für uns darin, dass Märklin dieses Fahrwerk als weiteres Teil seines Baukastens bewusst geschaffen hatte und eine Neukonstruktion nur noch eine Frage der Zeit wäre. Offen blieb derweil allerdings, wann es soweit sein könne, denn auch andere Güterwagenbauarten passen auf das Chassis.

Mit Blick auf die Zetties, von denen wir aus unserem Wettbewerb wussten, dass sie sich einen korrekten, offenen Wagen als Nachkriegsbauart wünschen, wollten wir nicht warten und strebten in Abstimmung mit Dirk Rohwerder nach einer eigenen Lösung, die weniger Aufwand bereiten sollte.

Es gehört schon viel Mut und Überwindung dazu, für ein solches Vorhaben zwei noch sehr neue und damit auch recht teure Insider-Jahreswagen zu opfern und auszuschlachten. Das Basismodell 8622 für den Aufbau ist hingegen für kleines Geld häufiger zu haben.

Wir sahen aber nach Dirks erfolgreichem Projekt keine Risiken und wollten daher auf neuer Basis eine Umsetzung realisieren, die einem möglichen Märklin-Modell schon recht nahekommen dürfte und die Wartezeit überbrücken könnte.

Damit erfüllten unsere offenen Wagen der Gattung Omm 52, später als E 037 bezeichnet, quasi den Charakter einer Studie, die wir in unseren Leserinnen und Lesern präsentieren möchten.

Da Märklin zur Spielwarenmesse 2017 neue Modelle des Omm 52 auf gleicher Fahrwerksbasis angekündigt hat und diese bereits in den nächsten Wochen ausgeliefert werden dürften, eignen sich unsere Wagen nur noch als Vergleichsobjekte.



Die Längenkürzung um fast einen Zentimeter verdeutlicht wohl am besten der Vergleich mit dem Ursprungsfahrwerk. Dessen Gewichtseinlage ließ sich beim Umbau nicht weiterverwenden.

Gleichzeitig können sie aber auch technischen Laien aufzeigen, dass es sich um echte Neukonstruktionen handelt und nicht etwa Aufbauten aus alten Formen zerlegt und gekürzt werden – für einen Großserienhersteller eh eine unwirtschaftliche Lösung.

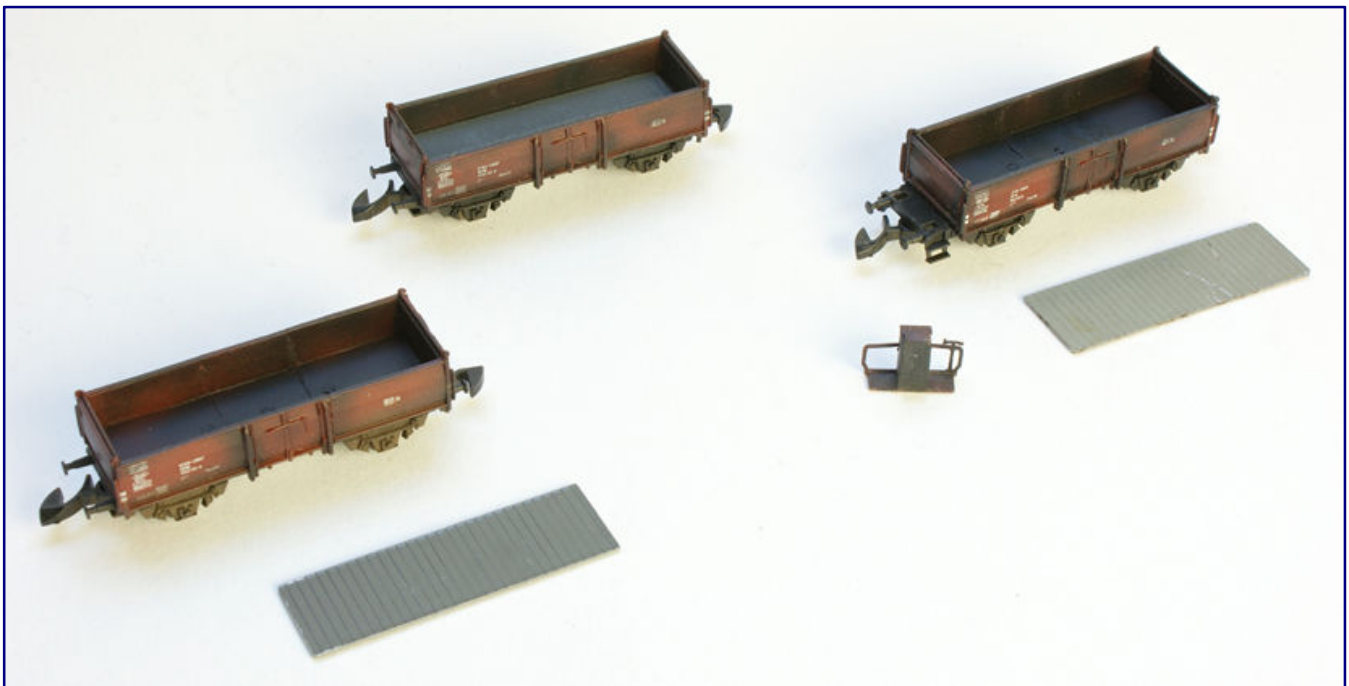


Drei Wagen auf zwei unterschiedlichen Fahrwerken brachte unsere Studie hervor. Das Blechbremserhaus ist auf dem linken Waggon noch nicht montiert.

Die Basis der Eigenbau-Wagen können nur vorhandene Modelle des Hubschiebedachwagens Kmmks 51 liefern. Seine Vorbilder waren grundsätzlich nichts anderes als offene Wagen damals aktueller Bauart, denen ein Schiebedach aufgesetzt wurde. Das wird schon an den Ladetüren deutlich, die wie bei ihnen als Klappen konstruiert sind.

Einzelteile zu Wagenmodellen sind bei Märklin leider nicht erhältlich, weshalb es hier eines schmerzhaften Opfers bedarf. Wir entschieden uns für zwei Wagen ohne Handbremse und einen mit längerem Fahrwerk und Handbremse. Glücklicherweise gab es anfangs auch Omm 52 mit demselben Blechbremserhaus wie beim Kmmks 51.

So konnten wir es weiterverwenden und mussten uns nicht zusätzlich auch noch eine geeignete Bremserbühne beschaffen. Der Zufall will es, dass Märklin in seiner neu angekündigten Wagenpackung „Holztransport“ (86238) nun exakt die gleiche Zusammenstellung gewählt hat. So mögen unsere Leserinnen und Leser einfach unsere Umbauten mit den bald erscheinenden Märklin-Neuheiten vergleichen – nachbauen wird diesen Vorschlag nun eh niemand mehr.



Ein nicht zu unterschätzendes Problem war es, den Güterwagen ein ausreichendes Eigengewicht bei tiefem Schwerpunkt zu geben, damit sie später ohne Probleme im Zugverband mitlaufen können. Die Lösung fand sich mit den Wagenbodeneinsätzen der alten Niederbordwagen 8610, die nur noch angepasst und farblich eingebunden werden mussten.

Zunächst mussten die betagten Omm 52 aus dem Konstruktionsjahr 1972 (8622) von ihren Fahrwerken getrennt werden. Sie wandern komplett in die Bastelkiste, die sich immer über Rohmaterial für künftige Ideen freut. Die Aufbauten sind, wie wir bereits in der Ausgabe 12/2015 beschrieben haben, exakt 9,0 mm zu lang.

So werden beidseits der Ladetüren je 4,5 mm Seitenwand entfernt. Dirk Rohwerder hat sich dafür eine Vorrichtung gebaut, um sauber und exakt arbeiten zu können, damit sich keine Spalten und Lücken zeigen, die erst aufwändig verspachtelt, geschliffen und lackiert werden müssten. Vorsicht war geboten, denn der alte Kunststoff ist recht brüchig und das Risiko ist groß, mehr als drei Spenderwagen einsetzen zu müssen.

Aber noch ließ sich ja notfalls auch noch ein Kmmks 51 rückbauen, sofern es nicht geklappt hätte. Doch Dirk Rohwerder hat diese Herausforderung bewältigt und drei exakt maßstäbliche Aufbauten erstellen können. Als Werkzeug empfahl sich dabei eine Feinsäge, die ein sehr schmales Sägeblatt hat, das nur sehr wenig Material zerspart.

Nur so war gewährleistet, dass der Aufbau am Ende auch auf das vorgesehene Fahrwerk passt und er nicht bedingt durch die Schnittbreite gar zu kurz ausfällt. Als sehr hilfreiches Werkzeug für derartige

Vorhaben haben wir zwischenzeitlich die „Handsäge mit Griff“ (300074111) von Tamiya gefunden, die auch werkseitig verfügbar ist.

Nachschub und Ersatz, es handelt sich dabei wohl um geätzte und gehärtete Teile, gibt es unter der Produktbezeichnung „Fine Craft Sägeblatt III (0,15 mm dick)“ und der Artikelnummer 300074105 ebenfalls bei Tamiya. Die Produkte des japanischen Modellbauspezialisten sind in nahezu jedem Modellbaugeschäft, das auch RC-Modelle anbietet, zu erwerben.

Die gekürzten Aufbauten ließen sich, wie schon bei seinem vorausgegangenem Projekt, problemlos miteinander zu einem neuen Wagenkasten verkleben. Ebenso passten sie perfekt auf die Märklin-Fahrwerke. Ihre Zapfen konnten, mit Ausnahme der Bremserbühnenseite an einem Waggon, auch für die Verbindung zwischen beiden Bauteilen und zum Führen der Systemkupplungen weiterbenutzt werden.

Als einziges Problem erwies sich an dieser Stelle die Gewichtsplatte aus dem zu langen Spenderwagen: Die Unterkonstruktion des alten Omm 52 und die neuen Fahrwerke erlaubten keine Kombination, die alten Platten waren einfach zu dick.

Spätestens damit würde es auch für Märklin ausscheiden, einen neuen Omm 52 irgendwie aus dem Methusalem von 1972 abzuleiten.

Auch CAD-Dateien wurden damals noch nicht angelegt und heute entstehen Neuheiten nicht mehr auf dem papierhaften Reißbrett – ein weiterer Grund für die erforderliche Neukonstruktion.

Und so mussten unsere drei Wagen vorerst halt ohne Gewichte weiterfahren, bis eine Lösung auch für dieses Problem gefunden war.

Und ein weiteres sollte nicht lange auf sich warten lassen: Die Bremserbühne ließ sich nicht mehr auf das Fahrwerk aufsetzen und einrasten.

Das schien zunächst unverständlich, denn die Vorbildmaße waren ja sowohl beim Umbauen als auch werkseitig bei Märklins Fahrwerk eingehalten worden.

Nach der Ursache haben wir nicht weiter geforscht, denn sie kann nur in der Form (Wölbung) des Aufbaus oder nicht messbaren Toleranzen beim Zerlegen und Wiederausammensetzen der Aufbauten liegen. Uns blieb nichts Anderes übrig, als die Rastnasen zunächst schmaler zu schleifen und schließlich doch ganz abzuschneiden.

Das Bremserhaus wurde dann einfach auf dem Fahrwerk aufgeklebt. Doch bevor das erledigt werden konnte, stellten wir noch fest, dass das hinten offen wiedergegebene Bremserhaus minimal über die Bordwand des Wagens ragt. Das Auge konnte diese Lücke also wahrnehmen.

So schliffen wir ein Polystyrol-Vierkantprofil (Evergreen, Vertrieb über Faller) zurecht, das ins Haus eingeklebt werden konnte, aber nicht in den Bereich des runden Fensters ragte. Nach hinten durfte nur so viel Platz zur Außenkante bleiben, dass ein Stück schwarze Polystyrol-Bauplatte (ebenfalls



Die beiden kreisrunden Fenster in den Türen des Blechbremserhauses werden ausgebohrt und anschließend mit Micro Kristal Klear von Microscale „verglast“.

Evergreen) im Format der ungewollten Öffnung eingeklebt werden konnte. Das Profil hielt das Plättchen bis zum Härten des Klebstoffs in Position.

Anschließend folgte eine rotbraune Farbgebung der neuen Rückwand, bevor es ans Ausbohren der kreisförmigen Fensteröffnungen von Hand ging. Die winzigen Scheibennachbildungen ließen sich am einfachsten mit Micro Kristal Klear von Microscale nachempfinden. Und schon konnte das Bremserhaus seinen endgültigen Platz beziehen. Zum Abschluss waren nur noch die Griffstangen entsprechend der Epoche III schwarz abzusetzen.



Zum Abschluss sind die Geländer am angeklebten Bremserhaus noch tiefschwarz zu lackieren. Dieses Merkmal hatte noch lange Gültigkeit und es dauerte noch, bis die DB auch hier zur Wagenfarbe übergang.

Die passenden Vallejo-Farben führt Faller in seinem Vertrieb. Mit dem Spritzgriffel verarbeitet, konnte dieselbe Farbe auch Spuren an den Kastenstreben und in den Ecken hinterlassen und einen gebrauchten Eindruck unserer Wagen schaffen. Das Fahrwerk wurde auf gleiche Art mit braunroten Rosttönen behandelt.

Doch da war ja noch eine Kleinigkeit mit dem fehlenden Gewicht. Uns schienen die Wagen zu leicht, um in einem Güterzug stabil mitzulaufen. Nahe lag die Idee, durch ein schweres Ladegut für die erforderliche Betriebssicherheit zu sorgen. Doch das hätte bedeutet, dass diese drei Modelle nicht im Verband mit anderen offenen Wagen laufen konnten, die unbeladen blieben oder ein anderes Gut zu befördern hatten.

So fiel die Entscheidung zu Gunsten von Stahlblecheinlagen im Inneren, womit auch die Verbretterung des hölzernen Bodens angedeutet werden konnte. Die Wahl fiel auf die Metalleinlagen, die im Niederbordwagen 8610 von Märklin ebenfalls seit 1972 ihren Dienst taten. Sie mussten nur in Länge und Breite zurechtgesägt werden, bevor sie exakt fluchteten.

Mit diesen eingeklebten Einsätzen fiel die Höhe zwischen Boden und Bordwandkante zwar noch geringer und damit noch weniger vorbildgetreu aus, aber Betriebssicherheit war nun auch gegeben, wenn die Wagen leer verkehren sollten. Damit die geringe Ladehöhe nicht gleich auffallen konnte, bedurfte es eines Tricks: Im Dunkeln kann das menschliche Auge keine Konturen und Umrisse wahrnehmen.

Dunkelheit bedeutet Schwärze. Also griffen wir nach einer rotbraunen Pinselfundierung (RAL 8012) der neuen Böden noch ein Mal zum Spritzapparat. Kurzerhand sprühten wir die Bordwände und auch die quer gestreiften Böden mehrfach schwarz ein, bis die Farbe schließlich gut deckte.

So gerüstet warten wir nun auf die Auslieferung der Märklin-Neuheiten und sind gespannt, diese Wagenkonstruktionen mal gegen unsere Umbauten abzugleichen. Vieles, wo wir noch tüfteln mussten oder einen Kompromiss einzugehen hatten, sollte mit den Neukonstruktionen gut wie auch zukunftsweisend gelöst sein.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Quellen für Werkzeug und Spenderteile:

<http://www.faller.de>

<http://www.spurzladegut.de>

<http://www.tamiya.de>

<http://www.ersatzteile-1zu220.de>

Anzeige



MKB® Modelle

Friedrich-Ebert-Allee 3-11, 22869 Schenefeld
Tel.: 0049 40-83210437, Fax: 0049 40-83210438
www.mkb-modelle.de info@mkb-modelle.de

Gab es einen „Langen Heinrich“?

Von Wahrheit und Dichtung

Gern bemüht die Modellbahnindustrie den Begriff vom „Langen Heinrich“, um ihre Produkte zu verkaufen. Allesamt gezeigt werden dann Zusammenstellungen von Fad-Wagen, die vielfach gekuppelt in Erzzügen auf der Emslandstrecke liefen, meist geführt von zwei Dampflokomotiven der Baureihe 043. Aber war das wirklich der „Lange Heinrich“? Gab es einen Zug dieses Namens tatsächlich? Diesen Fragen wollen wir heute nachgehen.

Von Holger Späing. Lesen wir in Zeitschriften, Herstellerkatalogen oder auch dem Internet-Lexikon Wikipedia, dann scheinen sich alle einig zu sein, was den Begriff „Langer Heinrich“ betrifft. Präsentiert werden uns dort unter diesem Namen die schweren Erzzüge mit 4.000 Tonnen Last, bestehend aus 50 Wagen der Gattungsbezeichnung Fad – jeder von ihnen folglich mit einem Gewicht von 80 Tonnen unterwegs.



In den „Emil“ (Gattungszeichen E) genannten, offenen Wagen wurde häufig auch Koks aus dem Ruhrgebiet zum Emdener Hafen transportiert. Am 28. Juni 1976 hat 042 113-1 einen solchen Zug am Haken, als die durch den Haltepunkt Holthausen an der Ems fährt. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bis ins Jahr 1977 hinein wurden sie von Dampflokomotiven gezogen, meist zwei Maschinen der Baureihe 043, was eine Gesamtachsanzahl von 220 ergibt (50 x 4 + 2 x 10). Bisweilen ersetzte eine 044 oder eine 042 eine von beiden, nur selten kamen zwei 042 zum Einsatz. Ihre Ablösung erfuhren sie durch Diesellokomotiven der Baureihe 221, weshalb es in einer Übergangszeit auch zu gemischten Garnituren kam.

Doch verbirgt sich dahinter wirklich der „Lange Heinrich“? Als Märklin Ende 2008 sein Waggon-Display „Langer Heinrich“ mit 20 Wagen der Gattungsbezeichnung Fad-50 OOtz (Art.-Nr. 86306) für die Epoche III auslieferte, kamen erste Zweifel auf.

Michael Bahls, renommierter Kleinserienhersteller für die Spur Z, war es, der sich kritisch äußerte: Er könne sich nicht erinnern, diesen Begriff in den Siebzigern bei seinen Besuchen in Rheine und an der Emslandstrecke jemals von Eisenbahnern vernommen zu haben. Deshalb schien er sicher, dass die damals zahlreich zur Emslandstrecke pilgernden Fotofreunde diesen Begriff „posthum“ geprägt hätten.



Güterwagenexperte Stefan Carstens ordnet den Begriff „Langer Heinrich“ den Emdener Personalen zu, die damit die Bauxitzüge auf der Emslandstrecke bezeichneten. Die letzte auf Ölfeuerung umgebaute DB-Dampflok, 043 737-6, hat am 16. Oktober 1976 mit dem Gag 57516 die ersten Häuser von Lingen erreicht. In den ersten beiden Wagen ist das nur bis zur halben Bordwandhöhe geladene, rötlich-braune Erz gut zu sehen. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Dies klang plausibel, denn mir war der Begriff zwar vertraut, aber aus eigenem Erleben an der Bahnstrecke konnte meine Erinnerung definitiv nicht stammen – dafür war ich zum Ende der Dampfära einfach noch zu jung. Und mein Vater hatte auch „dankend“ auf Ausflüge mit mir ins Betriebswerk Rheine verzichtet.

Doch die Sache ließ mich nicht locker, ein reines Hirngespinnst sollte der Ausdruck doch hoffentlich auch nicht sein. Sofern er nicht erst viel später der Phantasie eines der vielen Fotografen entstammte und ursprünglich gar nichts mit der Bahn zu tun hatte, sollte der „Lange Heinrich“ ja hoffentlich doch irgendwie in der Eisenbahn und der Emslandstrecke verwurzelt sein.

So wagte ich es, im Rahmen von Recherchearbeiten und meiner ehrenamtlichen Beteiligung am Filmfreundeprojekt „Streifzüge“ zu damals 155 Jahren Eisenbahngeschichte in Rheine meine immer gleiche Frage an verschiedene Lokführer zu stellen, die noch auf der Dampflok Dienst getan hatten. Und alle hatten sie stets dieselbe Antwort für mich – das konnte doch wohl kein Zufall sein!

Unter den Befragten waren prominente Lokführer wie Adolf Knoke, inzwischen leider verstorben, oder immer noch rüstige Rentner wie Anton Haar, aber auch der ehemalige B-Gruppenleiter Fritz Todeskino sowie Lokführer, die zumindest in ihren frühen Dienstjahren noch Kontakt mit der Dampflok hatten.

Ihr Bericht deckte sich weitgehend mit dem, was auch Stefan Carstens im Miba-Report 1/2016 „Offene Selbstentladungswagen“ auf Seite 65 schreibt.

Gemäß diesen Schilderungen liegen dann sowohl die Modellbahnindustrie als auch die Wikipedia falsch.

Stefan Carstens erläutert im genannten Heft, dass die von den Herstellern und Modellbahnern gern als „Langer Heinrich“ bezeichneten Erzzüge auf der Emslandstrecke damals unter anderen Namen geläufig waren.

Die fest gekuppelten Einheiten aus 25 Fads-Wagen kannten Eisenbahner unter dem Begriff „Erzpark“ (beladen mit einem Zuggewicht von 2.000 Tonnen), zwei gekuppelte Wagengruppen mit einem Zuggewicht von 4.000 Tonnen waren als „Doppelpark“ geläufig.

Sie verlangten viel Geduld von an den Bahnübergängen wartenden Autofahrern, zu denen bei Besuchen der Großeltern in Rheine häufig auch mein Vater an den Doppelschranken des Übergangs Friedensstraße gehörte. In solchen Momenten fiel genervt der Name „Braune Wand“. Auch ein solcher Hinweis findet sich bei Stefan Carstens wieder.



Hier leistet 50 1057 einer Schwesterlok Vorspann vor einem langen Zug aus offenen Wagen – eine nette Anregung auch für die Modellbahnanlage. Sie erhielt nach 1957 übrigens einen Kabinentender. Foto: Walter Patzke, Archiv Petkelis



Ins Modell umgesetzt könnte ein passender Zug aus dem ersten Jahrzehnt der Bundesbahn wie auf diesem Bild aussehen: Auch Durchgangsgüterzüge fahren noch mit Güterzuggepäckwagen, den Zugverband bestimmen unverändert Altbauwagen und die Fünfziger trägt noch Wagnerbleche. Befördert wird in unserem Beispiel Steinkohle.

Wenn ein solcher Doppelpark aber gar kein Langer Heinrich ist, ist diese Bezeichnung dann obsolet? Keinesfalls, meint zumindest Stefan Carstens. Der ausgewiesene Güterwagenkenner verweist auf die bei Emdener Personalen (in den Siebzigern) übliche Nomenklatur und weist den Begriff den Bauxitzügen zu, die auf der Emslandstrecke, von Emden kommend, damals ebenso regelmäßig unterwegs waren.



Im Februar 1959 wurden offene Wagen noch unter dem Gattungszeichen O zusammengefasst. Ein Ganzzug aus solchen Wagen war hier mit 50 2789 des Bw Wanne-Eickel Hbf bei Lünen auf der Hamm-Osterfelder Strecke unterwegs. Foto: Willi Marotz, Sammlung Eisenbahnstiftung

Gebildet wurden sie aus Wagen der Gattung E, also den gern als „Emil“ bezeichneten, offenen Güterwagen der Regelbauart. Mitte der siebziger Jahre waren das vor allem die ursprünglich als Omm 52 und Omm 55 bezeichneten Bauarten sowie ähnliche Typen, die entweder komplette Neubauten darstellten oder nach neuen Zeichnungen aus altbrauchbaren Teilen gefertigt worden waren.

Dies waren stabile und robuste Konstruktionen, nur beim E 037 (neue Bezeichnung des Omm 52) neigten die Seitenwände zu starken Ausbeulungen. Gegenüber früheren Bauarten hatten sie im Verhältnis zum Eigengewicht aber auch eine deutlich höhere Kapazität (Gewicht und Volumen).

Die Bauxitzüge aus diesen Wagen hatten bis zu 1.880 t Last. Als Beispiel sei hier der Zug Gag 57516 genannt, wie er mindestens von 1974 bis 1976 unterwegs war. Doch wegen des hohen spezifischen Gewichts des als Aluminiumrohstoff dienenden Erzes waren die Wagen nur etwa bis zur Hälfte der Bordwandhöhe beladen. Fuhren sie am Bahnübergang vorbei, schienen sie quasi leer zu sein.

Vergleichen wir den Langer Heinrich nun mit einem Erzpark aus 25 Fad-Wagen, haben wir bei fast identischen Zuggewichten Gesamtlängen von rund 470 m gegenüber knapp 300 m bei den Erzwagen – über die Hälfte mehr. Damit wird auch die Bezeichnung der langen Wagenschlange deutlich, die wohl erheblich älter als die Eisenerzzüge auf der Emslandstrecke sein dürfte – doch dazu gleich noch etwas mehr.

Nachbilden lassen sich diese Züge im Modell künftig mit dem angekündigten Märklin-Modell der ölgefeuerten Baureihe 043 (Epoche IV) und den Omm-52-Wagen, sobald diese auch mit UIC-Nummern als E 037 angeboten werden. Für die (späte) Epoche III kommen als Zugpferde alle Märklin-Modelle der Baureihe 44 Kohle und Öl in Betracht.

Ergänzt werden kann ein Bauxit-Zug mit den offenen Wagen der Bauart Omm 55 / E 050 von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Dass die angeschriebene Bauart E 050 in den Siebzigern noch nicht existierte, lässt sich sicher vernachlässigen. Anderenfalls legt die Lösung im Umbeschriften der Wagen durch ihren Besitzer.

Wer die letzte Einsatzphase der Dampflokomotive zum Vorbild nimmt, kann auch auf Modelle der Baureihe 221 zurückgreifen. Als erste Diesellok dieser Baureihe kam 221 150-6 auf die Emslandstrecke. Im Herbst 1977 kam sie im Rahmen der Personalschulungen auch vor den Bauxitzügen zum Einsatz.



Der Nachschuss auf den Güterzug von Seite 20 zeigt einige der offenen Wagen älterer Bauarten, erkennbar an ihren Holzwänden. So sah nach den Schilderungen der Personale aus Rheine auch ein „Langer Heinrich“ aus. Die Neubauten der Bundesbahn erhielten übrigens Blechwände. Foto: Willi Marotz, Sammlung Eisenbahnstiftung

Das von Märklin einst als Baureihe 042 beschriftete Modell lassen wir an dieser Stelle außen vor, sofern Kessel und Umlauf nicht individuell an die angeschriebene Vorlage angepasst wurden.

Natürlich liefen die Wagengarnituren des „Langen Heinrich“ auch zurück nach Emden. Genutzt wurden sie auf diesem Weg für Kokstransporte aus den Kohlerevieren zur Verschiffung im Nordseehafen. Auch dies kann sicher einen Anreiz für die Modellumsetzung geben. Wegen des geringeren spezifischen Gewichts waren die Wagen höher beladen als beim Befördern von Bauxit.

Die Bezeichnung von Zügen aus offenen Wagen mit dem älteren Hauptgattungszeichen O ist aber noch wesentlich älter als Stefan Carstens darlegt und war auch keinesfalls auf die Bediensteten des Bw Emden beschränkt.

Die genannten Personale aus dem früheren Bw Rheine R gaben uns in unabhängigen Gesprächen übereinstimmende Schilderungen: Demnach bekamen die langen Wagenschlangen ihren Beinamen bereits zu der Zeit, als noch viele Altbauwagen unterwegs waren und die Züge erst nach und nach durch Neubauten aufgelockert wurden.

Die gemäß DB-Vorschriften zulässige Länge von Güterzügen beschränkte sich bis 2010 übrigens auf 250 Achsen. Bespannt waren die Züge ursprünglich noch mit Dampflokomotiven der Baureihe 50, wie auch die Augenzeugen korrekt berichteten.

Die Baureihe 44 mit ihrem höheren Reibungsgewicht und größeren Leistungsreserven kam erst in den Sechzigern auf die Emslandstrecke, zunächst nur mit Kohlefeuerung, wenig später dann bis zum endgültigen Ende auch in Form der ölgefeuerten Maschinen. Sie sorgte mit ihren Kraftreserven für eine spürbare Beschleunigung des Verkehrs.



Der von 50 117 (Bw Osnabrück Hbf) gezogene Güterzug, den der Fotograf im Jahre 1956 vermutlich am Schrankenposten 144 bei Lotte angetroffen hat, entspricht voll und ganz den Vorstellungen eines „Langen Heinrich“. Hinter der Dampflok mit „großen Ohren“ läuft auch noch ein Güterzuggepäckwagen. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Interessant erscheint uns zum Abschluss der Aufklärung des Mythos „Langer Heinrich“ auch noch der Hinweis, dass in den Zügen damals noch Güterzuggepäckwagen hinter der Lok eingestellt waren, sofern dieser nicht wegen des Kabinentenders einer Fünffziger überflüssig war. Sie entfielen schließlich zuerst bei den Ganzzügen wie dem hier betrachteten Langer Heinrich und den Erzzügen, später aber auch bei den übrigen Durchgangsgüterzügen.

• Weitere Vorbildfotos zum Artikelthema:
• <http://www.eisenbahnfotograf.de/dbdampf/galerie043/043.htm>
• <http://www.eisenbahnstiftung.de>

Ladegüter selbst erstellt **Gewaltig abgefüllt**

Güterwagen aller Bauarten, die einen Blick auf ihre Ladeflächen erlauben, verlangen förmlich nach einem passenden Transportgut. Deshalb waren Ladegüter auch in der Vergangenheit schon mehrfach Thema unserer Beiträge. Ebenso verhält es sich bei unseren Omm 52, für die wir gleich einer passenden Lösung gesucht haben.

Groß war unsere Freude, als Märklin auf der Spielwarenmesse neu konstruierte Güterwagen der Bauart Omm 52 vorstellte. Sehr lobenswert ist, dass sie im Gegensatz zu früheren Premierien gleich mit passenden Ladegütern erscheinen. Grubenholz ist eine auffallende, gleichwohl außergewöhnliche Fracht, die sich für Wagengruppen überschaubarer Länge, nicht aber für Ganzzüge mit zwanzig oder noch mehr offenen Wagen eignet.

Da auch diese prinzipiell bedacht sein wollen und wir unseren Blick auch auf künftige Varianten richten, die durchaus auch mit anderen Bauarten der Groß- und Kleinserie gemischt auftreten dürfen, haben wir für unsere Studie einige Ladeguteinsätze angefertigt, die wir im Folgenden vorstellen werden.



Passende Ladegüter für den offenen Wagen der Bauart Omm 52 wollen wir bauen: Als Ausgangsmaterial haben wir drei Einsätze der Z-Freunde Saarpfalz, die für das alte und zu lange Modell von Märklin geschaffen wurden, und Holzklötzchen, die wir erst zurechtsägen müssen.

Gleichwohl werden sich auch einschlägige Spezialisten wie Spur Z Ladegut Josephine Küpper sicher bald der neuen Modelle annehmen, sobald deren genauen Maße feststehen. Das mag vielleicht verwundern, denn immerhin haben sie dasselbe Vorbild wie unsere Modelle. Doch entscheidend für Passgenauigkeit sind ja nicht die umgerechneten Außenmaße, sondern Einflüsse wie etwa die Materialstärke der Wagenwände.

Und damit sind wir schon bei den Vorbereitungen für unser heutiges Bastelthema. Der Wagenkasten unseres Omm 52 besteht aus verkürzten Aufbauten des früheren Märklin-Modells 8622. Während die

Innenbreite unverändert blieb und daher keinen messbaren Schwankungen unterliegen sollte, sieht dies in der Länge schon ganz anders aus.



Die gegossenen Einsätze werden auf der Kreissäge mittig um 9 mm gekürzt und wieder zusammengeklebt, während bei den Holzrohlingen die Schüttkegel geraspelt und geschliffen werden müssen.

nenbreite von 11,8 mm und eine Höhe von 4,7 mm vom Wagenbodeneinsatz bis zur Oberkante der Seitenwand.

Hier fließen die Toleranzen, die manuelles Arbeiten zwangsläufig hat, sehr wohl mit ein. Jeder einzelne Einsatz wird damit quasi zum Unikat, wenn keine störenden Lücken zwischen Bordwand und Beladung zu sehen sein sollen.

Jeder unserer drei Eigenbauten wird zunächst mit einem elektronischen Messschieber vermessen.

Glücklicherweise bleiben die Abweichungen in einem derart engen Rahmen, dass wir alle Einsätze nach gleichen Abmessungen anfertigen können.

Ermittelt haben wir im Durchschnitt eine Innenlänge von 37,3 mm, eine In-

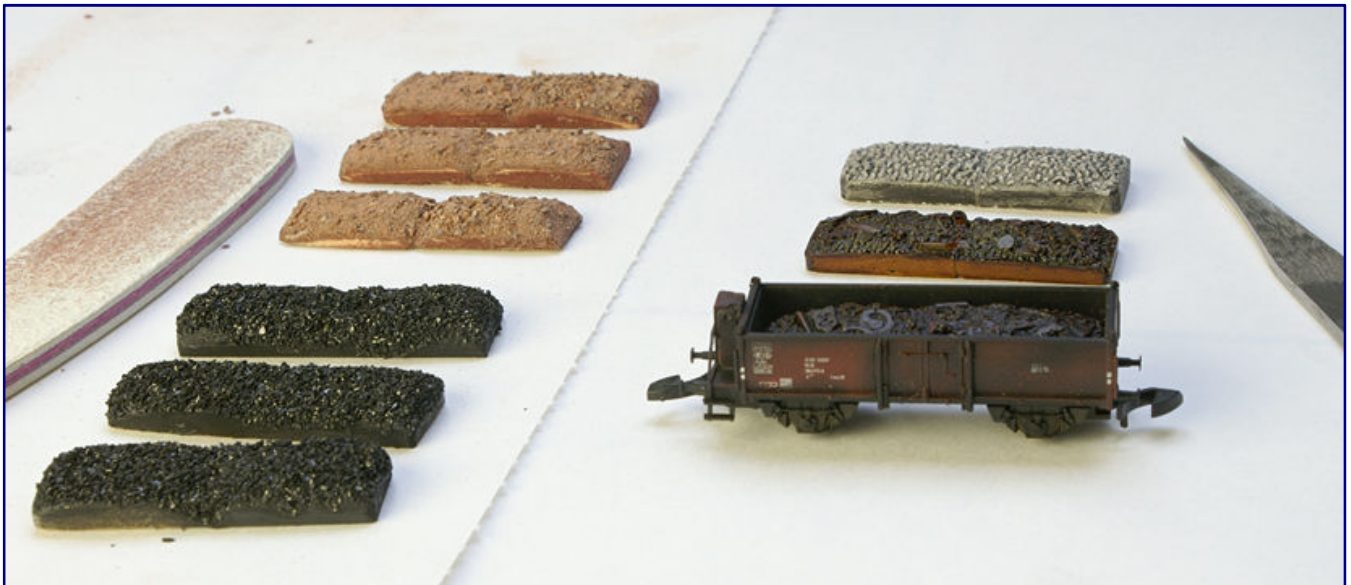


Sobald sie ihre Form haben, lackieren wir die Einsatzrohlinge in einer passenden Grundfarbe. Nach dem Trocknen werden sie satt mit Weißleim bestrichen und gleich darauf mit dem Ladegut bestreut. Das sorgt für ein gutes Aussehen, spart teures Material und hält das Gewicht ausreichend gering.

Wir runden sie auf jeweils volle Millimeter ab, damit sich die Rohlinge leicht einsetzen, aber eben auch wieder entfernen lassen. Mit Blick auf die Höhe des Einsatzes mag das gewählte Maß verwundern,

schließlich überragt der Kegel der meisten Schüttgüter die Bordwände. Wir werden aber noch sehen, dass sich in unserem Fall eh Unterlegstreifen empfehlen und diese Beobachtung insofern vernachlässigt werden kann.

Ein Grund für die Höhe der Rohlinge ist auch die Tatsache, dass sich in der Folge aus unserem Werkstoff gleich zwei Einsätze anfertigen lassen. Wir sparen also nicht verwertbaren Verschnitt ein und erhöhen gleichzeitig den Bastelspaß. Gefertigt werden sollen die Ladegüter Kohle und Bauxit.



Die Gusseinsätze haben wir an den Sägekanten noch ein wenig nachgearbeitet und blanke Stellen wieder mit einer Patina versehen. Der Hochofenschrott macht sich nun sehr gut im offenen Wagen. Einsatzbereit sind jetzt auch die im Eigenbau entstandenen Einsätze für Steinkohle und Bauxit, nachdem überstehendes Material an den Seitenrändern abgeschliffen ist.

Kohle stellte noch bis in die Zeit, die Modellbahner die Epoche IV nennen, das mit Abstand wichtigste und häufigste Ladegut da: Neben Kraftwerken und der Bahn selbst waren auch viele andere Industriebetriebe und Haushalte noch Abnehmer von Steinkohle. Ein großer Teil davon wurde in offenen Wagen der Regelbauart wie dem Omm 52 / E 037 transportiert.

Bauxit ist ein Aluminiumerz, das wegen seines nicht geringen Anteils an Eisenoxiden eine rostrote Färbung besitzt. Es dient vor allem als Rohstoff zur Gewinnung von Aluminium, dem im Leichtbau auch schon zur Zeit, in dem die Vorbilder unserer Güterwagen verkehrten, eine ständig wachsende Bedeutung zukam. Importe erfolgten auf dem Seeweg vor allem aus Australien, der Weitertransport zu den verarbeitenden Betrieben erfolgte auf der Schiene.

Wegen des hohen spezifischen Gewichts sind offene Wagen nur etwa bis Hälfte des Ladevolumens befüllt. Das soll auch im Modell ausreichende Beachtung finden, zumal dies dem Betrachter gleich auffallen wird und auf den ersten Blick eher kurios wirkt.

Als Baugrundlage sind dünne Holzstreifen oder auch -quader geeignet – je nachdem, was sich gerade in der Bastel- und Restekiste findet. In unserem Fall sind es Klötzchen, die wir auf der Tischkreissäge gemäß der ermittelten Maße zurechtsägen. Die geringe Höhe erlaubt es, nach dem Schnitt beide Stücke zu verwenden: das höhere für Kohle, das flachere für Bauxit.

Damit steht dann auch gleich das Gestalten der Schüttkegel an. Mit Schlüsselfeilen und Raspeln bringen wir die Rohlinge so in Form, dass in jedem Waggon später zwei Schüttkegel zu sehen sind. Zeigen sie sich zu flach, lassen sie sich auch mit Gips oder Spachtelmasse aufmodellieren.

Bevor es weitergehen kann, sind sie zu glätten und zu entgraten. Eine kurze Passprobe liefert uns die Gewissheit, dass die Teile auch passen, denn noch ist es schließlich früh genug für kleinere Anpassungsarbeiten.

Die Funktion der Sägerohlinge ist es, Gewicht und Verbrauchsmaterial so weit wie möglich einzusparen: Ein einzelner Waggon wird durch sein Mehrgewicht zwar kaum ein Problem darstellen, aber Massenschüttgüter wurden und werden ja meist in Ganzzügen gefahren. So sollten wir eine Lösung suchen, die für einen einzelnen wie auch zwanzig oder noch mehr Wagen gleichermaßen geeignet ist.



Auf unserer Emslandstrecke ist nun auch ein „Langer Heinrich“ unterwegs, stilleht geführt von einer Dampflok der Baureihe 50. Im Zugverband laufen bereits moderne Wagen der Gattung Omm 52, deren erste Vertreter teilweise noch Blechbremserhäuser erhielten.

Nun wird auch deutlich, warum zwei schmale Unterlegstreifen noch besser sein können als ein massiver Korpus für den Ladeguteinsatz. Wir empfehlen, das geplante Material nach dem Zuschnitt zu wiegen und einen Vergleich mit dem Eigengewicht des Waggons vorzunehmen. Nur so werden uns die Verhältnisse deutlich und helfen uns, ein Gespür für das Gesamtgewicht eines Zuges und dessen maximale Klänge zu entwickeln.

Einen nicht zu unterschätzenden Kostenfaktor stellt hingegen das Material dar, mit dem wir Kohle und Bauxit möglichst realistisch darstellen wollen. Da der Betrachter nur Teile der die Oberfläche des Massenguts sieht, reicht eine sparsame Materialauflage in diesem sichtbaren Bereich. Damit später nichts durchschimmert, bekommt der Rohling deshalb vorab eine farblich passende Grundierung verpasst.

Ist diese getrocknet, folgt die Auflage, für die nach Möglichkeit Originalmaterial in passender Körnung verwendet werden sollte. Wir greifen zu feiner Steinkohle von Jehewa Modelbouw (Art.-Nr. 0400.5) und dem längst nicht mehr erhältlichen Geländebau-Sand 7141 von Busch, von dem noch ein ausreichend großer Restbestand vorhanden war.

Eine Alternative wäre fein gemahlenes Eisenerz, das ebenfalls in diversen Zubehörprogrammen (z.B. Asoa) zu finden ist. Einsetzbar wäre vielleicht auch farblich angenäherter Kleinschlag von Minitec, der bei Unique Scenery Products oder Modellbahn Exklusiv erhältlich ist.

Die Rohlinge werden nun satt mit Weißleim bestrichen und dann großzügig mit dem Streugut berieselt, bis alle Lücken geschlossen sind. Leichtes Andrücken mit den Fingern sorgt für guten Halt und lässt überschüssigen Leim hervorquellen. Beherrztes Nachstreuen schließt dann auch noch diese Lücken.

Nach dem Durchtrocknen und Abschütteln losen Materials sind unsere selbstgebastelten Ladeguteinsätze dann schließlich fertig. So freuen wir uns besonders über die willkommene Verlängerung unseres Kohlenzuges, denn nach dem hier erläuterten Schema sind zuvor auch schon Beladungen für offene Wagen anderer Bauarten entstanden, die künftig gemeinsam mit den Omm 52 auf der Anlage verkehren sollen.



Bedingt durch den Wagenboden ist die Bauxit-Ladung eigentlich zu hoch geraten. Hier lässt es sich noch mal nacharbeiten, um das Vorbild perfekt zu treffen.

Einen ergänzenden Hinweis wert erscheinen uns gegossene Ladeguteinsätze verschiedener Art, die von den Z-Freunden Saarpfalz einst zum zehnjährigen Jubiläum hergestellt wurden. Bedacht hatten sie auch Märklins Wagen 8622, der nun endgültig zum alten Eisen gehört.

Natürlich lassen sich die Einsätze für Kies und Schrott in vorhandenen Modellen weiternutzen, doch werden sie wohl nicht mit den maßstäblich langen Wagen kombiniert. Insofern lohnt auch hier ein Anpassen an die maßstäbliche Länge. Anhand von drei Exemplaren haben wir dies ausprobiert.

Die Entscheidung, an welchen Stellen die Kürzung erfolgen soll, ist nicht einfach, denn die Schüttkegel sollen ja auch nach dem Schnitt noch an beiden Seiten glaubhaft aussehen. Nach reiflicher Überlegung nehmen wir das zuvor bei den Eigenbauten ermittelte Längenmaß, teilen es durch zwei und nehmen den Gusseinsatz so in Anschlag, dass das Kürzen nur in der Mitte erfolgt.

Die beiden auf diese Weise erstellten Hälften passen erstaunlich gut zusammen und werden mit Uhu Alleskleber Strong & Safe zusammengeklebt. Sichtbare Fugen werden mit Spachtelmasse verschlossen und anschließend farblich angepasst.

Sofern die Stabilität für ein sicheres Einsetzen und Wiederherausnehmen nicht ausreicht, empfehlen wir das Unterkleben einer dünnen Unterlage, z.B. eines dünnen Streifen Polystyrols oder Holzfurniers. Und schon steht dem Betriebsspaß nichts mehr im Wege. Auch unsere Omm 52 sind ab sofort vielseitig unterwegs. Abwechslung ist schließlich der beste Weg, Eintönigkeit oder gar Langeweile zu vermeiden!

Bezugsquellen für Auflagematerial:

<http://www.asoa.de>
<http://www.jehewa-modelbouw.be>
<http://www.modellbahn-exklusiv.de>
<http://www.sceneryproducts.de>

Seiten der Spur-Z-Freunde Saarpfalz:

<http://www.spur-z-freunde.de>

Das Lexikon der DB-AG-Wagen Güterwagen kompakt verpackt

Wer sollte ein Lexikon für Güterwagen zusammenstellen, wenn nicht ihr ausgewiesener Kenner Stefan Carstens? Zusammen mit zwei Co-Autoren wagte sich der Hamburger an die Aufgabe, den Bestand der mehrfach namenswechselnden Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn zu durchforsten und strukturiert in ein Buch zu „gießen“, das ein längst nicht mehr aktuelles Vorgängerwerk ablöst. Wir haben geprüft, ob der vorliegende Wälzer den Anforderungen der Bahnfreunde standhält.

Stefan Carstens / Per Topp Nielsen / Gerhard Fleddermann
Güterwagen DB AG • DB Cargo • Railion • DB Schenker Rail
Zahlen, Fakten, Entwicklungen, Fotos

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2013

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
480 Seiten mit 900 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8375-0824-6
Best.-Nr. 15088128
Preis 49,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wie Sie sich vielleicht erinnern, haben wir im Rahmen unserer Besprechung von „Güterwagen Band 8“ in der Januar-Ausgabe 2017 auf den an dieser Stelle vorgestellten Titel verwiesen, weil die dort behandelten Güterwagen nur bis in das Jahr 2006 betrachtet werden.

Mehrfach wird dort auf das heute zu besprechende Buch verwiesen, weshalb es uns spätestens ab diesem Moment der Buchreihe zugehörig erscheinen musste. Diesen Eindruck vermittelt auch die Gestaltung des Buchdeckels. Doch weit gefehlt, denn es ist viel dicker und gleichzeitig kleiner im Format.

Das steigerte die Spannung zusätzlich, denn die vielen Querverweise, die unser Interesse geweckt haben, dürften ja einen Grund gehabt haben. Und enttäuscht wurden wir beim Lesen schließlich auch nicht. Seine Inhalte und deren Präsentationsform unterscheiden sich aber grundlegend.

Wir haben es mit einem echten Güterwagenlexikon zu tun, dass die Bauarten verschiedenster Wagen zusammenfasst, die ab 1994 bis 2013 bei der Deutschen Bahn und ihrer späteren Güterverkehrssparte im Einsatz standen oder noch stehen. Es löst ein Vorgängerbuch von 1998 in überarbeiteter Form ab.

Seine Funktion als Nachschlagewerk erfüllt es perfekt, denn alle Wagen sind nach Bauarten getrennt und nachvollziehbar geordnet aufgenommen worden. Das macht es dem Leser dann auch leicht, ähnliche Wagentypen gezielt nachzuschlagen und miteinander zu vergleichen. Und hier sind immerhin 520 Beschreibungen zusammengekommen!



Zu jedem behandelten Waggon gibt es zudem verschiedene Fotografien in guter Qualität, anhand denen sich auch die technischen Veränderungen im Laufe der Zeit gut nachvollziehen lassen. Nur auf Zeichnungen muss der Leser hier komplett verzichten und der Modellbau passte hier ebenso wenig hinein.

Der inhaltliche Umfang erstreckt sich vom Erbe der Reichs- und Bundesbahn über Neubauten bis hin zu angemieteten Wagen, solange sie zumindest zeitweise nicht als Privat- oder Dienstgüterwagen zu werten waren und dem öffentlichen Verkehr dienten. So führt dies sogar um Kuriosum, dass auch einige Güterzuggepäckwagen, darunter auch der im letzten Krieg gebaute Pwghs 41, Aufnahme in dieses Werk finden mussten.

Zu Beginn erläutern die Autoren, wie dieses Buch zu handhaben ist. Das hilft, denn einige Informationen werden in sehr kurzer, aber wiederkehrender Form mit Hilfe von Symbolen, Balken oder nackten Zahlen präsentiert. Der Umfang der Ausführungen umfasst alle wichtigen technischen Daten und Eigenschaften sowie die Waggennummernbereiche und Bestandszahlen.

Weitere Kapitel skizzieren den Weg von der Staats- zur privatisierten Bahn und, damit zwangsläufig einhergehend, geänderten Anforderungen und beschreiben die häufigsten Drehgestellbauarten sowie die Anschriften an Güterwagen. Die Bilder der verschiedenen Wagentypen samt Angaben zu den Baujahren helfen Modellbahnern, vorbildorientierte Züge auf der Anlage zusammenzustellen.

Alles in allem bietet das Werk der drei Verfasser eine ausgewogen erscheinende Mischung aus wichtigen Daten, kurzen Beschreibungen und passenden Aufnahmen. Auch Laien finden die Vorbilder ihrer Modelle mit dieser Hilfe schnell wieder. Wir übertreiben sicher nicht, wenn wir dem Titel bescheinigen, die Vielfalt zeitgenössischer Güterwagen vollständig zusammenzufassen und leicht auffindbar aufzubereiten.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Unterwegs mit elektrischen Veteranen Altes Eisen auf der Schiene

Immer herrlich zu lesen sind die Baureihenportraits aus dem EK-Verlag. Doch es gibt so viele Lokomotiven, zu denen es bis heute keinen eigenen Band gibt. Das müssen sich auch Verlag und Autor gedacht haben, als sie dieses Buch über die einst dienstältesten Elektrolokomotiven bei der Bundesbahn geplant haben. Wir stellen unseren Lesern heute vor, was sie im ersten von zwei Bänden erwartet und welchen Zweck er für Modellbahner erfüllt.

Frank Lüdecke
Die letzten Altbaueloks der Deutschen Bundesbahn
Band 1: Die Baureihen 104, 116, 117, 118, 119, 132, 144, 144⁵ und 145

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2016

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
216 Seiten mit 372 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6026-5
Best.-Nr. 6026
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mit dem Umstellen der Baureihen- und Ordnungsnummern auf ein elektronisch verwaltbares Format begann am 1. Januar 1968 die Neuzeit bei der Deutschen Bundesbahn. Zu diesem Zeitpunkt waren noch viele elektrische Lokomotiven in ihrem Bestand, die von der Reichsbahn oder sogar ihren Vorgängerverwaltungen beschafft worden waren.

Einige von ihnen, darunter die nun als Baureihe 132 eingereihte, frühere E 32 waren also schon weit über 40 Jahre alt und ihre Zeit ging absehbar zu Ende. Doch so schnell konnte die DB im noch wachsenden, elektrifizierten Netz nicht auf ihre Dienste verzichten. Daher blieben auch die verbrauchten Veteranen mit altertümliche, Stangenantrieb vorerst ein vertrautes Bild – wenn auch in untergeordneten Diensten.

Jüngere Konstruktionen wie die für ihre Gestaltung einst ausgezeichnete 118 und die auch nach dem Krieg zunächst noch weitergebaute 194 blieben sogar in hochwertigen Zugdiensten vorerst noch unabkömmlich. So kommt es, dass immerhin zwei volle Jahrzehnte (bis 1988) den Stoff für den hier zu besprechenden Titel bilden.

Vor allem die Strecken im süddeutschen Raum, sehen wir vom kurzen Hagener Gastspiel der „Edelhirsche“ (Baureihe 119) ab, entwickelten sich zu einem wahren Biotop, das Eisenbahnfreunde in Scharen anzog. Umso erfreulicher ist es, dass sich Verlag und Autor dieser beliebten Baureihen entsinnen und ihnen ein literarisches Denkmal setzen.

Obwohl nach Format und Einbandgestaltung zu den EK-Baureihenportraits gehörend, zeigt sich das vorliegende Buch beim Lesen aber doch in vielerlei Hinsicht anders: Zwar finden wir auch hier viele Angaben zu technischen Daten, Einsatzgeschichte, „Lebensläufen“ (mit Fabrikdaten, Beheimatungen, Ausmusterungsdatum und Verbleibsangabe), doch sie sind erheblich kürzer gefasst als in den Klassikern dieser Reihe.



Dies ist natürlich einem vertretbaren Buchumfang geschuldet, aber ebenso auch einer abweichenden Konzeption. Stärker als in den Portraitbänden setzt Autor Frank Lüdeke auf Bilder statt Text. Hat der Eisenbahnkurier aus Freiburg bereits ein eigenes Baureihenbuch aufgelegt oder noch im Programm, fallen die Angaben unter Verweis darauf sogar noch kürzer aus.

Damit kommt den Aufnahmen, die gewohnt gut umgesetzt und gedruckt wurden, eine noch größere Bedeutung zu. Fast handelt es sich angesichts des Umfangs um einen klassischen Bildband voller, teilweise unbekannter Motive bekannter Bildautoren.

Der Faszination dieser Fotografien kann sich kein Eisenbahnfreund entziehen. Modellbahnern aller Spurweiten bietet er zusätzlich viele Eindrücke und Anregungen für die Umsetzung im heimischen Modellbahnkeller, damit nicht alle Züge irgendwie gleich wirken. Gerade Außergewöhnliches hat schließlich einen besonderen Reiz im Modell.

Lag der Fokus vieler Bahn- und Fotofreunde damals noch bis zu deren Ende auf den letzten Dampflokomotiven, erkennen sie spätestens nun im Rückblick die besondere Faszination einer Epoche in der Geschichte der DB, in der sie sich endgültig von der früheren Reichsbahn verabschiedete. Der Fokus liegt, wie der Untertitel klar kommuniziert, auf den Schnellzug- und Personenzuglokomotiven der Baureihen 104 bis 145.

Wer nun auch Informationen zu den Güterzugveteranen der Baureihen 152 bis 194 vermisst, der muss nicht traurig sein: Auch für sie ist ein Folgeband bereits angekündigt, den wir an dieser Stelle natürlich gleichermaßen besprechen möchten.

Verlagsseiten:

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

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.

Hintergründiges von Noch:

Zum zwanzigjährigen Jubiläum des eigenen Figurenprogramms erweitert Noch sein Angebot auch auf die Spurweite Z. Schon bald werden die angekündigten Figurenpackungen, produziert im eigenen Werk in Vietnam, erscheinen.

1997 erschienen die ersten Figuren bei Noch und es ist nicht übertrieben, die Umstände dahinter als Notlage zu bezeichnen. Was so klein begann, hat sich zu einem Programm mit rund 250 Figurenzusammenstellungen entwickelt. Das hat Noch zu einem der führenden Figurenanbieter werden lassen. Konsequenz war es deshalb, nun auch die Nenngröße Z mitzuversorgen.

Wer lange genug dabei ist, erinnert sich vielleicht noch an die Ausschmückungsszenen, welche die Wangener vor vielen Jahren auch für die Baugröße Z angeboten hatten. Dazu gehörten Bänke, eine Telefonzelle, ein Bushaltestellenschild oder auch ein Wegekrenz. Bereichert wurden auch sie damals schon von einzelnen, sehr schlank nachgebildeten Figuren.



Mit den neuen Figuren scheint Noch nun wieder voll in der Spurweite Z angekommen zu sein. Den Anfang machen Zusammenstellungen für das Bahnhofsumfeld sowie verschiedene Kühe. Foto: Noch

Mitte der neunziger Jahre verkaufte der Zulieferer sein Unternehmen und die Werkzeuge, was Noch vor ein Problem stellte. Das Sichern der europäischen Verkaufsrechte bei einem US-Kunden, der in China fertigen ließ, verhinderte schließlich einen Ausfall dieses Programmteils. Doch das Angebot für die kleinste Spur war erst einmal passé.



Die Auslieferung der neuen Figurenpackungen hat schon begonnen – im Bild „Reisende“ (Art.-Nr. 44201). Foto: Noch

neuem Anlernen von Arbeitskräften, ließen die Noch-Geschäftsführung schließlich ein eigenes Werk in Vietnam gründen. Die Zahl der Beschäftigten wuchs von einst fünf auf inzwischen über 120, geleitet von einer in Wangen ausgebildeten Deutsch-Vietnamesin.

2017 wird dort auch die Produktion für den Maßstab 1:220 aufgenommen. Schauen wir in die Zukunft, wird das Angebot sicher bald von den Möglichkeiten des 3D-Drucks profitieren, denn Noch baut seit einigen Jahren eigenes Wissen in diesem Bereich auf. Zusätzliche Möglichkeiten ergeben sich durch das für mittelständische Unternehmen erschwinglich gewordene 3D-Scannen von Menschen und Figuren, was den Daten- statt Urmodelltransfer schon heute bestimmt.

Roter Pfeil in Auslieferung:

Bei SMZ kommt jetzt der als Roter Pfeil bezeichnete SBB-Triebwagen zur Auslieferung. Entgegen unserer Darstellung in der Februar-Ausgabe lautet die korrekte Bezeichnung dieses Fahrzeugs aber RAe 2/4 1001.

Es handelt sich um eine modernisierte Bauform, die in diesem Fall um 2,80 m verlängert wurde, weshalb die älteren Bauartbezeichnungen und Ordnungsnummern nicht zutreffend sind.



Ausgeliefert wird nun der Rote Pfeil RAe 2/4 1001 der SBB, den Sondermodelle Z hervorragend umgesetzt hat. Foto:SMZ

Das SMZ-Modell besitzt eine analoge Technik mit originalem SBB-Lichtwechsel Weiß/Rot, eine Innenraumbeleuchtung angesetzte Griffstangen und Scheibenwischer aus Ätzteilen sowie eine komplette Rundumverglasung. Eine digitale Premiumausführung mit Geräusch- und Lichtfunktionen ist ebenfalls erhältlich.

Für weitere Informationen empfehlen wir einen Besuch auf den Seiten der Tüftler (<http://www.sondermodellez.at>).

Zukunft der Modellbundesbahn ungewiss:

Im März 2016 stellten wir unseren Lesern die Schauanlage „Modellbundesbahn“ in Bad Driburg vor. Sie befindet sich bislang im Güterschuppen der Badestadt, nicht weit entfernt von Altenbeken. Das hatte sie zum idealen Ausflugsziel am Rande des letzten Spur-Z-Wochenendes gemacht.

Doch nun haben die Betreiber der jährlich rund 10.000 Besucher zählenden Ausstellung, Karl Fischer und Norbert Sickmann, deren Ende am bekannten Standort verkündet. So könnte nach rund 200.000 Personen, die sie bereits besucht haben, zum 30. Juni 2016 das Ende der Attraktion gekommen sein.

Grund seien nicht kommerzieller Misserfolg oder gar rückläufige Besucherzahlen, doch das Betreiber-Duo bekundet im Gespräch mit der Zeitung „Neue Westfälische“ offen, dass ein weiterer Ausbau unumgänglich sei, um ihr Lebenswerk für zahlende Gäste attraktiv zu halten.

So sind sie auf der Suche nach einem neuen Ort für ihre 27 Module samt Ausbauplänen, wofür mindestens 500 m² Fläche erforderlich seien. Wünschenswert sei ein Ausstellungsort mit Schienenanbindung oder anderem Eisenbahngeschichtsbezug. So bedauerten sie auch, dass die Deutsche Bahn AG Bad Driburg zum Haltepunkt zurückgebaut habe. Das nähme ihnen auch die Möglichkeit zu Festen mit Sonderzuganreise, wodurch sich weitere Einnahmen hätten erzielen lassen.

Wir drücken die Daumen, dass es im Sinne der beiden weitergeht. Wie sie wünschen auch wir nicht, dass diese wohl einmalige Anlage privat aufgekauft und künftig nicht mehr öffentlich gezeigt wird. Da klingt das zweite Alternativszenario einer wechselnden Vermietung an andere Schauanlagenbetreiber erheblich wünschenswerter.

Programmrückkehrer bei AZL:

Der März wird bei AZL vor allem von Programmrückkehrern bestimmt. Zu allererst ist hier der RDC Rail Budd Car zu nennen, der für weitere Bahngesellschaften aufgelegt wird.

Die erste ist die Trinity Railway Express mit ihrer sehr attraktiven Gestaltung und gleich zwei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62218-1 / -2). Die EMD GP30 wird in blauer Lackierung der Conrail (62108-1 bis -3) angeboten.



Das US-Pendant zum Schienenbus kehrt in der Gestaltung der Trinity Railway Express ins Programm zurück. Foto: AZL / Ztrack



Formneu ins Programm gelangen die „AmFleet II“ und Viewliner-Personenwagen, hier als Dreierpackung (Art.-Nr. 72705-1) zusammengestellt. Foto: AZL / Ztrack

In begrenzter Stückzahl werden die 89-Fuß-Flachwagen der DODX (911023-1 / -2) ausgeliefert. Sie tragen je zwei Panzer des Typs M2A2 „Bradley“ aus der Produktion von Andrew Hart (Z-Panzer). Zurück im Sortiment sind auch die 17.600-Gallonen-Kesselwagen, die für Procor (Molten Sulphur) unterwegs sind. Sie sind als Viererpackung (903818-1) oder einzeln erhältlich (913818-1 / -2).

Ebenfalls zurückgekehrt sind die schweren Reisezugwagen in allen bislang angebotenen Formen sowie meist verschiedenen Betriebsnummern/-namen in gelber Gestaltung der Union Pacific (71008-4 bis 71908-3).

Als Formneuheiten bereichern die „AmFleet II“ und Viewliner-Personenwagen der Amtrak das Programm. In Phase-IVb-Gestaltung stehen drei gewöhnliche Reisezugwagen (72025-1 bis -3), zwei Café-Wagen (72026-1 / -2) und drei Schlafwagen (72030-1 bis -3) zur Auswahl. AZL bietet aber auch zwei unterschiedliche Zusammenstellungen aus diesen drei Wagen verschiedener Typen (72075-1 / -2) an.

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

Aktuelles von Lütke Modellbahn:

Bis zur Intermodellbau Anfang April in Dortmund möchte Lütke Modellbahn seine Neuheiten komplett ausgearbeitet haben, so dass sie bereits während der Messe erhältlich sein sollen.

Darüber werden sich die Besucher der Ausstellung, die schon traditionell eine gute und starke Spur-Z-Präsenz besitzt, sicher sehr freuen.

Als ersten Vorgeschmack hat uns Manfred Lütke aktuelle Eindrücke des gestalteten Parkhauses übermittelt, das im Maßstab 1:220 bislang einmalig ist und eine Lücke füllt.



Vorfriede weckt diese Aufnahme des neuen Parkhauses, mit dem viele Lücken im Stadtbild geschlossen werden. Foto: Lütke Modellbahn

Full-Throttle-Waggon in geringer Auflage verfügbar:

Ausgestattet mit Bettendorf-Drehgestellen und Metallradsätzen schickt Full Throttle offene Güterwagen mit 33 Fuß Länge und Beschriftungen der Union Pacific (Art.-Nr. FT-3404A&B) aufs Gleis. Die blassgrün lackierten Güterwagen tragen Werbung für Holzschnitzel der Firma William und zeigen sich aufgrund ihrer Lackierung recht auffällig.

Zwei verschiedene Doppelpackungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern werden angeboten, werksseitig sind sie aber bereits ausverkauft. Eine kleine Restmenge ist noch bei Case Hobbies zu haben (<http://www.case-hobbies.de>).

Interessantes Herpa-Modell ausgeliefert:

In der letzten Ausgabe wiesen wir auf eine Unterschriftensammlung bei den Profifußballern von Borussia Dortmund hin, welche wir für Herpas Firmenmuseum getätigt hatten. Inzwischen ist das Modell des Airbus A320-200ceo der Eurowings in der Gestaltung als „Mannschaftsairbus“ (Art.-Nr. 558167) des BVB an den Fachhandel ausgeliefert worden.

Wer sich für den Fußball von Borussia Dortmund begeistert, wird an dem schwarz-gelben Fluggerät sicher nicht vorbeikommen. Wer zudem eine Anlagenecke mit Flughafenthemen gestalten kann, dem bieten sich außergewöhnliche Gestaltungs-





Eine Bereicherung auf den Anlagen fußballbegeisterter Modellbahner ist der neue „Mannschaftsairbus“ von Borussia Dortmund, den die Fluggesellschaft Eurowings in Form eines Airbus A320-200ceo stellt.

möglichkeiten, wenn die Abreise zu einem europäischen Spiel oder auch die Rückkehr von einer Auslandspartie dargestellt wird.

Das aus neuen Formen gefertigte Kunststoffmodell im Maßstab 1:200 leistet dazu jedenfalls einen guten Beitrag, denn es besticht durch eine aufwändige und präzise Bedruckung, unter denen vor allem auch die abgesetzten Rahmen der Fenster zu nennen sind. Auch viele angesetzte Details, darunter mehrere Antennen am Flugzeugrumpf, sind nicht zu verachten.

Flughäfen sind ein seltenes Thema auf Modellbahnanlagen, da sie sehr viel Platz beanspruchen. Sinnvoll eingebunden, bieten sich hier aber umso außergewöhnlichere Optionen, bei denen sich gleich mehrere Leidenschaften und Hobbys unter einen Hut bringen lassen.

Die Intermodellbau naht mit großen Schritten:

Früh platziert ist dieses Jahr die weltgrößte Messe für Modellbau und Modellsport, die Intermodellbau in Dortmund (<http://www.intermodellbau.de>). Sie eröffnet schon am Mittwoch, 5. April 2017, und empfängt die Besucher täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr (Sonntag 17:00 Uhr) bis zum 9. April 2017. Über 550 Aussteller zeigen in dieser Zeit ihre Produkte und Exponate.



Da der Platz vor dem Messezentrum umgebaut wird und auf dem bisherigen Parkplatz auf der nördlichen Seite (zur Bundesstraße B1) ein neues Eingangsportal errichtet wird, sind einige Eingänge zu den Hallen verlegt worden.

Für die Spurweite Z treten neben verschiedenen Herstellern der Groß- und Kleinserie Rainer Tielke mit der Doppelstockbrücke Bullay an, die mit Endmodulen in einem noch weiter fortgeschrittenen Ausbaustadium gezeigt wird, und Torsten Schubert an, der neben seinen Beleuchtungsdioramen auch einzelne Werke (Dioramen) unseres Redakteurs Dirk Kuhlmann vorführen möchte. Zu finden sind sie mit ihrem Gemeinschaftsstand nahezu mittig in der Halle 7.

Weitere Märklin-Neuheitenauslieferungen:

Neben der in dieser Ausgabe ausführlich behandelten Kabinentenderlok der Baureihe 50 (Art.-Nr. 88842) hat Märklin im März auch die Güterwagenpackung mit drei offenen Wagen Eanos-x 052 (82541) der Deutschen Bahn AG aus den Neuheiten 2017 an seine Fachhändler ausgeliefert.



Die offenen Wagen der Bauart Eanos-x 052 haben nun auch korrekte, rechteckige Hochleistungspuffer erhalten. Märklin hat sie jetzt zu einer Dreierpackung für die Deutsche Bahn AG (Art.-Nr. 82541) geschnürt.

Die Modelle sind braun lackiert und ergänzen auf Wunsch den Insider-Jahreswagen 2016 zu einer Wagengruppe. Im Vergleich zu ihm sind die frisch ausgelieferten Modelle jetzt nach einer Formänderung aber vorbildgerecht mit eckigen Hochleistungspuffern ausgestattet. Ansonsten zeigen sie technisch keine Unterschiede.

In den Handel gelangt ist nun auch das Modell eines braunen Krokodils Ce 6/8^{III} (88563), das entgegen seiner ursprünglichen Ankündigung den neuen Hochleistungsmotor besitzt. Der modellgepflegte Klassiker erscheint mit neuer Betriebsnummer, nach innen verlegter Umschalterschraube und erstmals LED-Beleuchtung. Mit ihr kann der Schweizer Lichtwechsel fahrtrichtungsabhängig nachgebildet werden.

Ausgeliefert ist auch die preußische Tenderlok T 12 (88957) mit Zugzielschild auf der Rauchkammertür. Die Lok ist fein lackiert, sauber und passend zur Epoche I bedruckt und mit warmweißen LED beleuchtet. Im Rahmen der Modellpflege hat sie vorne eine Systemkupplung, Detailsteuerung und Bremsenachbildungen erhalten. Der Betriebszustand entspricht gemäß Märklin etwa dem Jahr 1915.

Neues von Markenburg aus den Niederlanden:

Begeistert haben wir in der letzten Ausgabe vom Programm des niederländischen Hartkartonspezialisten Markenburg berichtet. Und rund vier Wochen später gibt es hier schon wieder Neues zu berichten. Mit gleich zwei Gebäuden schafft dieser Hersteller einen interessanten Fabrikkomplex, der in identischer Form auch auf deutschen Anlagen seinen Platz finden wird.



Das Eingangstor zur Fabrik (Bild oben) und die Werkshallen mit dem Sheddach (Bild unten) sind zwei aktuelle Markenburg-Neuheiten zur Gestaltung von Gewerbebetrieben, wie sie längst nicht nur in den Niederlanden anzutreffen sind. Fotos: Markenburg

Das Eingangstor zur Fabrik (Art.-Nr. 02GRS10) zeigt neben dem filigranen Tor in der Hofdurchfahrt eine frontseitig verputzte Fassade, auf der Innenseite des Betriebs hingegen Backsteinstrukturen. Das Gebäude hat ein Vorbild, das im Jahr 1925 fertiggestellt wurde.

Hinter diesem Torhaus waren mal kleine Lagerhallen und Werkstätten zu finden, die rings um den Hof aufgestellt waren, und zahlreiche kleine Unternehmen beherbergten. Dazu gehörten ein Textilbetrieb (Sockenfabrik), eine Molkerei sowie auch eine Pferdevermietung.

Die zu diesem Haus passende Fabrik (02GRS11) aus der Gründerzeit hat ebenfalls eine konkrete Vorlage und zeigt eine schöne Fassadenstruktur mit dekorativem Mauerwerk. Die Rückseite ist schlichter und ohne Fenster ausgestattet. Für Licht sorgen die Oberlichtfenster des Sheddachs.

Das Gebäude erlebte im Verlauf der Zeit viele Veränderungen, die Grundstruktur blieb jedoch bis heute erhalten, was es so vielseitig einsetzbar

macht. Weitere Informationen zu den Bausätzen und zum Bezug sowie Fotos sind auf den Anbieterseiten unter www.markenburg.nl/de/ zu finden.

Neuheiten auch bei KoMi-Miniaturen:

Nun hat es doch noch sehr zeitnah geklappt und KoMi-Miniaturen konnte die Frühjahrsneuheiten auf den 15. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntagen doch rechtzeitig präsentieren. Dass sie gut ankommen, belegt der Ausverkauf der ersten Auflage bei einigen Teilen, die nun schon nachproduziert werden müssen.

Als landwirtschaftliche Zugmaschine gehört die Lanz-Bulldog-Raupe HRK D 1560 55 PS als D 1560 (ANR T 3) ins Rennen um die Gunst der Kunden. Das Vorbild wurde von 1937 bis 1944 gebaut, das Modell entsteht in kombinierter 3D-Druck- und Ätztechnikbauweise. Lackiert ist das Modell im typischen Lanz-Farbton Azurblau RAL 5009.

Auch der kleine Bauernwagen (ANR NF 7) ist eine Neukonstruktion, der mit seinem Kastenaufbau beim Transport von Kartoffeln, Rüben, Obst oder Stückgut zum Einsatz kam. Er kann als Treckerzug, Ein- oder Zweispänner genutzt werden. Ein funktioneller Vorderwagen und drehbare Räder gehören zu den Produktmerkmalen.

Sehr interessant ist auch der Köla-Ackerwagen PW 25 (ANR NF 9) aus den sechziger Jahren. Die Tragfähigkeit des Zweiachsers betrug 2,5 t, die maximale Anhängelast 5,0 t. Eingesetzt wurde er bereits mit Traktoren, war aber teilweise auch noch mit einem Kutschersitz oder elektrischer Ausstattung für Fahrten auf der Straße versehen.

Als Besonderheiten sind Merkmale der Vorder- und Hinterachskonstruktion berücksichtigt worden. Auch eine mehrfarbige Ausführung, funktioneller Vorderwagen und drehbare Räder gehören zu den Merkmalen dieses Modells.

Mit den winzigen Ätzteilen der Seerosenblätter (ANR AS 15) lassen sich bestehende Steh- und Fließgewässer mit langsamer Strömungsgeschwindigkeit nachträglich ausstatten, während die Bauerngeräte (ANR G 4) sowie Garten- und Hofgeräte (ANR G 3) die Feld- und Gartenarbeit von Hand in der Miniaturisierung ermöglichen. Auch hierbei handelt es sich um Ätzteile.

Auf die nächste Wintersaison warten die in gleicher Weise erstellten Skier (ANR SNE 1) und Schlitten (ANR SNE 2). Nachgebildet ist die typische Bauform der Hörnerschlitten. Bestellungen richten Sie bitte an [zpur\(at\)gmx.net](mailto:zpur(at)gmx.net), die Herstellerseiten sind unter <http://www.komi-miniaturen.de> zu finden.



Erinnerung an den ersten Spatenstich für das neuen Firmemuseum. Foto: Märklin

Erster Spatenstich fürs Märklineum:

Am Freitag, 17. März 2017, erfolgte in Göppingen der erste Spatenstich fürs Märklin, das neue Firmemuseum. Im ersten Halbjahr 2019 soll es auf 3.000 m² Fläche seine Pforten für die Besucher öffnen.

Den Auftrag zu architektonischen Gestaltung erhielt das Architekturbüro Kehrbach Planwerk. Für den Innenausbau und das Museumkonzept ist hingegen das Innenarchitekturbüro Noack & Etschmann verantwortlich. Die bauliche Umsetzung verantwortet das ebenfalls in Göppingen ansässige Bauunternehmen Leonhard Weiss.

Bei der Feierstunde, zur auch unsere Redaktion eingeladen war, bekundete der geschäftsführende Gesellschafter Florian Sieber: „Ich bin voller Vorfreude, dass wir das neue Museum am Stammsitz realisieren können. Damit leisten wir einen weiteren Beitrag, um auch künftige Generationen mit dem Hobby Modelleisenbahn zu begeistern. Darüber hinaus bieten wir auch für bestehende Fans und Kunden eine einmalige Anlaufstelle, um sich mit der Historie sowie der aktuellen Märklinwelt zu beschäftigen.“

Treffender lässt es sich nicht auf den Punkt bringen. Die Besucher werden sich auf eine Zeitreise durch Puppenherde, Kreisel und Modellbahnen verschiedener Jahrzehnte begeben.

Märklins frühere und aktuelle Spurweiten 1, 0, H0 und Z sowie Exponate der Marken Trix und LGB werden dort gezeigt.

Blickfang im Innenhof soll eine Vorbildlok mit Bezug zum Märklin-Programm sein. Personen und Vereine, die geeignete Fahrzeuge besitzen und zeigen möchten, dürfen sich mit bewerbend gern mit Märklin in Verbindung setzen.



Gemeinsam mit Vertretern der Politik und der Sparkasse freuen sich die Geschäftsführer Florian Sieber (2. von rechts) und Wolfrad Bächle (4. von links) über den neuen Touristenmagnet für Göppingen. Foto: Märklin

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Sujin Ritter, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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