

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ein Knallfrosch für alle

Vimms 63 von ZetNa 220
Erste Schritte zur Anlage

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

unverändert erleben wir wilde Zeiten: Die Sehnsucht nach Urlaub in fernen Ländern ist groß, daheim die Infektionslage womöglich entspannt, während Staaten in nicht allzu großer Ferne schon wieder von einer neuen Welle heimgesucht werden.

Meistens sind unsere Ausgaben im Hochsommer von Modellbahnthemen bestimmt, die Fernweh wecken sollen und zur allgemeinen Reisewelle gut passen. Das ist in diesem Jahr anders, wenngleich unsere Themen nicht minder spannend gewählt sind.

Diese Themenwahl liegt nicht nur am Takt der Neuheiteauslieferungen. Ganz bewusst haben wir auch Bastelbeiträge für den Sommer 2021 ausgewählt: So lassen sich verregnete Tage gelungen im Keller an der Modellbahnanlage verbringen.

Viel wichtiger erscheint es uns aber, nach eineinhalb Jahren der Entbehungen nicht plötzlich leichtsinnig und fahrlässig zu werden, in großen Menschenansammlungen über Kontakte verschiedenster Regionen und Länder hinweg Virusvarianten bunt auszutauschen und so diese unsägliche Zeit noch weiter zu verlängern.

Wie wichtig, einzigartig und schützenswert unsere Gesundheit ist, haben wir leidgeprüft hautnah erfahren müssen und dazu bedarf es nicht einmal Covid-19. Wenn gleich mehrere Menschen im privaten Umfeld fast zeitgleich Krankenhausaufenthalte absolvieren, wiederholt Ärzte besuchen und häufig auch wegen ihrer Genesung zittern müssen, dann strapaziert das nicht nur Zeit und Nerven für Pflege, Fahrten und Besuche.

Es führt vor allem deutlich vor Augen, dass vieles ohne Gesundheit und Wohlbefinden nichts wert ist. Auch hier möchten wir deshalb ein Zeichen setzen, ein Zeichen des Respekts auch vor der Gesundheit anderer.

Wer nicht in die Ferne schweift, Kontakte begrenzt und sich am schönsten Hobby der Welt erfreuen kann, der hat nicht nur Spaß, sondern leistet auch einen Beitrag für die Allgemeinheit. Und genau da setzt diese Ausgabe an.

Sie ist mit ZetNa 220 als Hersteller ein klein wenig international, mit ihrem Verschlagwagen VImms 63 aber dennoch heimisch. Märklins Wendezug schließt eine schmerzhaft Lücke im Programm und alles zusammen bereichert die Fahrt auf der hochgeschätzten Anlage.

Bauprojekte für gestandene Modellbahner und Hilfen für alle, die neu zum Hobby gekommen sind, sorgen dafür, dass das Feuer, das in uns brennt, wenn wir bauen und basteln, nicht erlischt. Und für die Abende nach einem hoffentlich langen und schönen Urlaubstag haben wir auch wieder geeignete Lektüre gefunden.

Kurzum: Eigentlich ist es doch so wie immer! Wenn sich alles gewohnt und routiniert anfühlt, dann sollten wir eigentlich nichts vermissen! In diesem Sinne, machen Sie es gut und bleiben Sie gesund!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Achtung, Knallfrosch! 4
Nur eine kurze Glanzzeit12

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Bau der Rampen mit Arkaden.....22

Technik

Geschwungene Gleise auf gutem Grund37

Literatur

Portrait einer Berühmtheit46
Wir wünschen allzeit gute Fahrt!.....48

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....51

Impressum65

Wir danken der Eisenbahnstiftung und Gerhard Tüllmann (Brilon) für historische Fotografien.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. Juli 2021

Titelbild:

141 258-4 macht mit ihrem Nahverkehrszug einen der zahlreichen Zwischenhalte. Zu Anfang der siebziger Jahre hinterlässt sie dabei einen bestens gepflegten Eindruck, was auch für ihren Steuerwagen gilt, der im Bild zwar nicht zu sehen ist, aber erst jüngst auf einen Karlsruher Kopf umgebaut wurde.

Die Baureihe 141 in Grün

Achtung, Knallfrosch!

Auf die E 41 hatten so viele Zetties jahrzehntelang gehofft und gewartet. Mit dem Insider-Clubmodell 2018 sollten die Wünsche in Erfüllung gehen. Im Frühsommer 2021 folgte nun die wichtigste Vorbildausführung in chromoxidgrüner Lackierung, die der Lok auch ihren Spitznamen „Knallfrosch“ gab. Für uns ist das Grund genug, einen weiteren Blick auch auf diese Umsetzung zu werfen.

Im Sommer 2019 kündigte Märklin eine „Zugpackung Nahverkehr“ (Art.-Nr. 81356) an. Hinter diesem MHI-Produkt, das so unspektakulär klang, sollte sich aber ein wahrer Kracher verbergen: Die Baureihe 141, die einzige noch fehlende Einheitsellok aus dem ersten Neubauprogramm der DB, rückte hiermit in Reichweite aller Kunden.

Ende 2017 war eine stahlblaue Schwesterlok in Ursprungsausführung als Insider-Clubmodell 2018 angekündigt worden und zum Ankündigungszeitpunkt der MHI-Sonderserie gerade mal zwei Monate ausgeliefert.



In voller Länge präsentiert sich hier die neue Nahverkehrspackung von Märklin (Art.-Nr. 81356), die einige Besonderheiten bereithält.

Die chromoxidgrüne Lackierung als „Knallfrosch“, die nun überraschend schnell folgen sollte, ist sicher der Mehrheit der Leser bestens vertraut und aus eigenem Erleben in Erinnerung. Doch wer sich im April 2019 ungläubig die Augen rieb und fragte, warum auch Kunden ohne Clubmitgliedschaft so schnell in den Genuss dieser von uns so gelobten Konstruktion kommen würden, die doch eine gewisse Exklusivität für die Premium-Kunden einräumt, der musste sich eines Besseren belehren lassen.

Volle zwei Jahre verstrichen, bis diese Neuheit bei den Händlern eintreffen sollte. Erst im Sommer 2021 können wir also die in dieser Form noch nicht angebotenen Silberlinge, die sie begleiten, und die grüne Allerweltslok vergangener Tage kritisch untersuchen und würdigen.



An der Lok und ihren drei Wagen lassen sich Licht- und Schattenseiten finden, die im Folgenden ausführlich zu besprechen sein werden.

Weil sie so wichtig für die Modellbahn ist und eine ganze Reihe neuer Standards für die Spurweite Z etablieren soll, verdient auch diese erste Formvariante noch einen ausführlicheren Bericht. Und so arbeiten wir im Folgenden heraus, was die MHI-Zugpackung so besonders macht, aber auch, was uns daran nicht gefallen will.

Unentdeckte Silberling-Versionen

Die drei Nahverkehrswagen, die der zu besprechenden Lok mitgegeben werden, sind Bedruckungsvarianten, die es in dieser Ausführung zuvor noch nicht gegeben hat. Besonders deutlich wird das am Steuerwagen BDnrzf 740 mit Karlsruher Kopf. Diese Bauart wurde ab 1971 für einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr beschafft.



Eine schwarze Rahmenlackierung und die für den Beginn der Siebziger typische Beschriftung wirken bekannt und vertraut. Abweichend zu den Silberlingen der ersten Stunde ist aber der Ege-Keks in Negativausführung an der Wagenmitte.

Deshalb wurde auch seine Front neu entworfen und diente später zugleich als Vorlage, um die beim Vorbild unbeliebten „Hasenkästen“ auf dieselbe Kopfform umzubauen.

Gewohnt ist das Bild dieses Steuerwagens mit zwei orangefarbenen Warnbalken ober- und unterhalb der Führerstandsfrontfenster, bevor sich das Erscheinungsbild mit wechselnden Farbkonzepten ändern sollte. In der von Märklin nun dargestellten Form wirkt das Modell jedoch überhaupt nicht vertraut.



Unverändert hat der ABnrzb 704 ein falsches Dach, denn die sechs Kuckuckslüfter über den nur fünf Abteilen der 1. Klasse gehören zu seinem Geschwisterwagen (Bild oben). Das Pfauenaugenmuster ist nicht um die Kanten herumgedruckt (Bild unten), was im Zugverband glücklicherweise kaum auffällt. Auch die Schlussleuchten wurden nicht rot ausgelegt.

Es scheint glatt so, als habe Märklin die beiden Streifenaufdrucke vergessen. Doch dem ist bei weitem nicht so! Wiedergegeben wurde hier die Gestaltung der ersten Exemplare, die die Warnstreifen tatsächlich noch nicht trugen.

Ob es eher ästhetische Gründe oder formale Sicherheitsbedenken waren, die später zum Anbringen der warnwirksamen Farbbalken führten, können wir nicht sicher beantworten. Auf jeden Fall aber ergänzt dieses Modell das bisherige Programm um eine interessante Version.

Beschriftet ist sie für die Epoche IV, was in Kombination mit weiteren Merkmalen ebenfalls einen besonderen Wert hat: Die Rahmenkante des Wagens und seiner beiden Geschwister ist schwarz, was seit Ersterscheinen der ersten Silberlinge (Bauzeit 1976/78 – 1983) nicht mehr in Kombination mit Epoche-IV-Anschriften angeboten worden war.

Zu den ergänzenden Druckmerkmalen gehören korrekt auch alte Klassenziffern (noch) direkt neben den Einstiegstüren und ausgeschriebene Raucher- und Nichtraucher-Schilder an Stelle der späteren Piktogramme.

Bei Märklin eher Standard, beim Vorbild nach unserer Erinnerung aber weitaus seltener, sind die DB-Kekse in Negativausführung, d. h. die Hell- und Dunkelflächen sind im Vergleich zum festgeschriebenen Standard vertauscht worden. Dies prägt alle drei Wagen und ist im übrigen ein weiterer Unterschied zur ursprünglichen Serie 8716 / 8717 / 8718.

Was sich seit 1978 (Erscheinen des Steuerwagens) bis heute nicht geändert hat und uns nicht zu gefallen vermag, ist die Beleuchtung des Steuerwagens. Zwar besaß er immer schon fahrtrichtungsabhängig zwei rote Schlusslichter oder drei weiße Stirnlichter samt beleuchtetem Richtungsschilderkasten, doch blieb dessen Ausleuchtung immer dürftig.

Das lag an den „funzeligen“ Glühlampen, die erst bei höherer Spannung für eine gut sichtbare Emission sorgten. Und Märklin hat es tatsächlich geschafft, daran weiter festzuhalten, obwohl diese Technik seit mehr als zwanzig Jahren überholt ist und auch in der Spurweite Z seit deutlich über zehn Jahren warmweiße LED der Standard sind.



Der Karlsruher Kopf des Steuerwagens wirkt fremd, doch Märklin liegt mit dieser Gestaltung richtig: Die ersten Exemplare dieser neuen Steuerwagen trugen anfangs noch keine orangefarbenen Warnbalken.

An dieser Stelle können wir nur mit dem Kopf schütteln, denn gerade zusammen mit der als Modell topmodernen Baureihe 141 tritt dieses Manko umso mehr ins Bewusstsein, denn in der Lok brauchen weder Motor noch Leuchtdioden eine hohe Fahrspannung: Der Zug rollt also mit vorbildgerechter Geschwindigkeit und am Steuerwagen bleibt es quasi dunkel.

Nachdem die Auslieferung der Zugpackung zwei Jahre auf sich warten ließ und vor kurzem der „Hasenkasten“ mit moderner LED-Beleuchtung als Neukonstruktion angekündigt wurde, stieg nicht nur bei uns die Hoffnung, auch dieser Waggon könne doch noch davon profitieren. Mussten hier etwas alte Lagerbestände abgebaut werden?

Der Blick auf die beiden anderen Wagen fällt nun kurz aus, denn die meisten Merkmale finden wir ja auch dort wieder. Erwähnt werden soll noch, dass die Modelle bedruckungstechnisch auf Höhe der Zeit sind und entsprechend filigrane Strichstärken wiedergeben. Das Pfauenaugenmuster führt allerdings nicht um die Ecken herum, was im Zugverband aber kaum auffällt.



Ausgeliefert werden die Silberlinge dieses Mal ohne Inneneinrichtung. Beim Steuerwagen sind die Fensterrahmen in den Falttüren des Gepäckraums erstmals schwarz geprägt und geben Gummidichtungen wieder.

Passgenauer als früher wirken die Fensterbänder, deren Rahmen silberfarben fein geprägt sind. Die Laderaumtüren des Steuerwagens sind übrigens erstmals schwarz (Gummidichtungen), also abweichend, geprägt worden.

Zuglaufschilder sind auf den Wagen aufgedruckt, aber auch per Tampondruck zusätzlich noch leere Halter wiedergegeben worden – etwas Abwechslung, die durchaus guttut. Beschriftet ist der „Silberling zweiter Klasse als Bnrzb 725, während sein Pendant mit 1./2. Klasse als ABnrzb 704 vorfährt.

Unverändert gibt es für diese beide Wagen nur eine Dachform, die zum 2.-Klasse-Wagen gehört und mit der Anzahl der Lüfter über dem mittleren Fahrgastraum nicht zur 1. Klasse passt. Aber das ist eine Kleinigkeit, die wir seit über 40 Jahren verschmerzen und akzeptieren können, zumal viele Zetties das zuvor wahrscheinlich nicht mal bemerkt haben.

Gleich eine Formvariante

Zum beiliegenden Lokmodell gilt im Wesentlichen das, was wir in unserem Testbericht (**Trainini®** 3/2019) geschrieben haben. Die grundsätzliche Fahrwerkskonzeption mit Polteilung in Längsrichtung, daran angepassten Stromführungen, -abnahmen und geänderten Getriebe gegenüber früheren Konstruktionen finden wir erwartungsgemäß auch dieses Mal wieder.

Da der Knallfrosch aber nun die modernen DB-Lampen mit getrenntem Stirn- und Schlusslicht besitzt, also fünf statt nur drei Laternen je Frontseite, war es auch erforderlich, die Lichtplatine zu ändern. Märklin

hat es hier gut verstanden, bereits bei der zweiten Auflage das Gesicht der Lok zu verändern und durch eine erste Formvariante für Abwechslung zu sorgen.

Beide Modelle würden sich bestens nebeneinander machen, würden sie nicht verschiedenen Erhaltungsabschnitten des Vorbilds angehören. Wem das auf der Modellbahn egal ist, der wird sich freuen. Alle anderen freuen sich auf weitere Variationen des abwechslungsreichen Vorbilds.

Geändert wurden auch die Lüftungsgitter. Zwar entspricht die äußere Form immer noch den Schweiger-Lüftern, aber mit nun senkrechten Lamellen gibt das Modell die Mehrfachdüsenlüfter wieder, die besonders den Eintritt von Regen und Schnee in den Maschinenraum besser zu verhindern wussten.

Unverändert blieben die umlaufende Regenrinne, die Detaillierung im Bereich der Pufferbohle oder auch die einzeln angesetzten Griff- und Handlaufstangen. Ebenso blieb Märklin bei der ansprechenden Dachgestaltung mit einzeln in die Isolatoren eingesetzten Leitungen.



Die filigranen Details der 141 258-4 entsprechen der vorausgegangenen Version. Verbesserungsfähig wäre allerdings die Montage von Stromabnehmerantrieben, Druckluftpeifen und Schlagglocken vor dem Lackieren, damit sie ebenfalls die Dachfarbe annehmen und ihren Plastikglanz ablegen.

Schlagglocke und Stromabnehmerantriebe sind als Kunststoffteile erst nach dem Lackieren angesetzt worden und zeigen Farbabweichungen zum Dach, die je nach Lichteinfall mehr oder weniger stark auffallen. Der Glockenankermotor mit geringer Stromaufnahme und besten Fahreigenschaften begeistert hingegen auch bei dieser Auflage ohne jede Einschränkung.

Nicht gefallen hatte uns schon beim ersten Modell, dass die Scherenstromabnehmer aus dem vorhandenen Teilebestand stammen. Dass sie nicht exakt maßstäblich ausfallen, sollte inzwischen bekannt

Hinweis zur Digitalisierung der Baureihe 141

Der Digitalanbieter Velmo hat eine Umrüstsolution für die E 41 von Märklin im Programm. Diese passt aber in der bisherigen Form nicht zur nun ausgelieferten Neuheit.

Auch dort ist die Lichtplatine so zu ändern, dass sie künftig nicht nur den Lichtwechsel darstellen kann, sondern auch alle fünf Laternen zielgenau mit ihrem Licht versorgen kann. Digitalbahner werden hier also noch etwas Wartezeit aufbringen müssen.

sein. Bei einem so filigranen Modell wie der E 41 / 141 fällt das aber umso stärker auf. Schade ist es also, dass Märklin sich immer noch nicht davon verabschiedet hat.

Erschwerend hinzu kommt aber dieses Mal, dass größere Teile der Serie fehlerhafte Exemplare erhalten haben, die im

abgebügelten Zustand nicht arretieren, weshalb spätestens nach einigen Minuten wieder beide Pantographen am Fahrdrabt anliegen oder die Lok an Tunnelportalen hängen bleiben lassen, sofern auf eine Oberleitung verzichtet wird.

Unsere Recherchen förderten kein mängelfreies Modell zu Tage, was uns erschreckt hat und bewog, in dieser Sache an Märklin heranzutreten. Die Qualitätssicherung konnte den Fehler an greifbaren Modellen nachstellen und hat eine Nachproduktion eingeleitet, die bislang aber noch nicht terminiert werden konnte.



Für die erste Formvariante der E 41 / 141 wurden neben den Laternen auch die Lichtplatine und Lichtleiter im Gehäuseinneren geändert. Ärgerlich sind bei vielen ausgelieferten Modellen nicht oder nur kurzzeitig im gesenkten Zustand arretierende Stromabnehmer – zeitgemäß sind diese unmaßstäblichen Teile eh nicht mehr.

Betroffene Kunden können direkt oder über ihren Händler mit dem Märklin-Service Kontakt aufnehmen, um bei Verfügbarkeit fehlerhafte Stromabnehmer im Rahmen von Gewährleistung oder Garantie tauschen zu können.

Diesen Schritt empfinden wir als richtig und konsequent, weshalb wir ihn hier auch lobend erwähnen dürfen. So steht der neuen Wendezugpackung eigentlich nichts mehr im Wege, um den großen Erfolg der Baureihe 141 auch im Maßstab 1:220 zu wiederholen!



Der abschließende Blick fällt vom Dach der Dorfkirche auf den vorbeifahrenden Nahverkehrszug: Die Baureihe 141 gehörte einst, im chromoxidgrünen Farbleid als „Knallfrosch“, zum alltäglichen Bild. Vielen Modellbahner sollte sie immer noch vertraut wirken.

Wir freuen uns, wenn wir die kleinste der Einheitslokomotiven aus dem Neubauprogramm der DB künftig auf Anlagen so zahlreich sehen, wie sie einst im Vorbild war. Wenn auf eine Elektrolok der Begriff „wie Brot und Butter“ passt, dann doch auf diese allseits so beliebten Maschine in ihrer wohl schönsten Lackierung.

In diesem Sinne: allzeit gute Fahrt, kleiner Knallfrosch!

Hersteller der Modelle:
<http://www.maerklin.de>

Vlms 63 von ZetNa 220

Nur eine kurze Glanzzeit

Die Bauart Vlms 63 schloss bei der DB das Kapitel der Kleinviehverschlagwagen endgültig. Heute wird kein lebendes Vieh mehr mit Güterwagen zu den Schlachthöfen gefahren. Ende der fünfziger Jahre sah das noch ganz anders aus und die Bundesbahn sah einen Bedarf, ihre vielen älteren Wagen zu ersetzen. So entstand in ihrem Umbauprogramm aus den zahlreichen Vorgängern auch der Waggon, dessen Modell von ZetNa 220 wir heute vorstellen möchten.

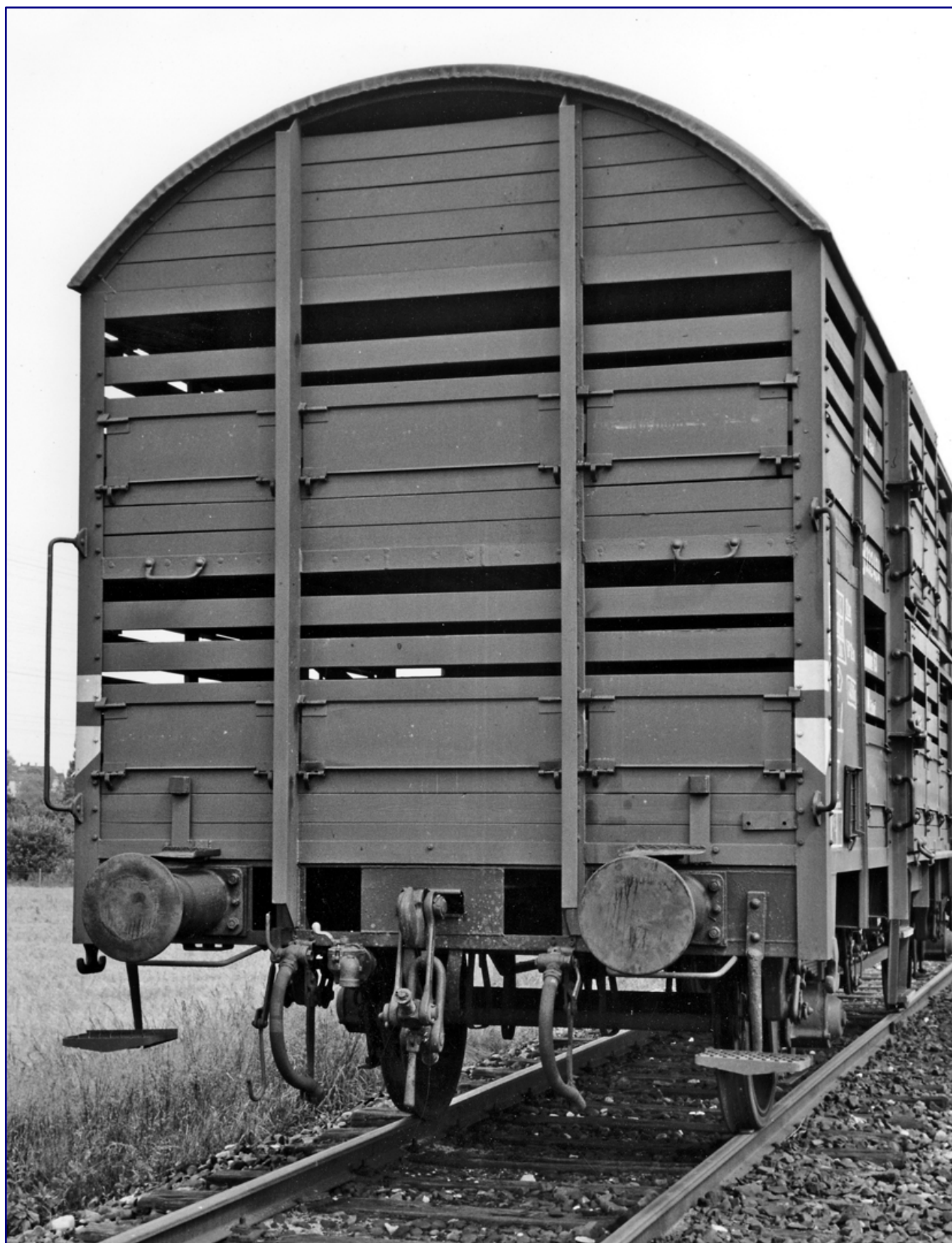
In **Trainini**® 4/2021 haben wir die Geschichte der deutschen Verschlagwagen ab etwa 1890 zusammengefasst, um das Modell des V 23 von ZetNa 220 vorstellen und einordnen zu können. Mittlerweile liegt uns mit dem Vlms 63 der Deutschen Bundesbahn auch der letztgebaute Vertreter der Hauptgattung V vor, dessen Geschichte wir in gleicher Weise einordnen möchten.

Unser Vorbildteil des genannten Artikels schloss mit den Beförderungszahlen für das 1953. In diesem Geschäftsjahr standen der DB dafür fast 1.600 Wagen älterer Bauarten zur Verfügung, die zu deutlich über 90 % noch aus der Zeit des Ersten Weltkriegs stammten oder sogar noch davor gebaut worden waren.

weiter auf Seite 14



In den sechziger Jahren ist der Viehtransport immer noch ein lukratives Geschäftsfeld für die Bundesbahn. Im sauerländischen Brilon wird Kleinvieh mittels Rampe vom Hanomag-Laster in das obere Deck eines noch fast neuen Vlms 63 verladen. Foto: Gerhard Tüllmann, Brilon



Die Stirnseite dieses Vlmms 63 offenbart einige Abweichungen zum Modell von ZetNa 220 in Bezug auf die beiden Stirnwandstreben und den Abschluss der Verbrettung unter dem Dach. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Ein Modernisieren des Wagenbestands lag zur Zeit dieses letzten Höhepunkts des Transports lebenden Viehs also nahe. Ein entsprechender Entschluss fiel aber erst gegen Ende der fünfziger Jahre. Die DB erweiterte schließlich ihr Umbauprogramm auch auf die Hauptgattung V.

Ein Versuchswagen der neuen Gattung Vmms 63 mit der kurzen Betriebsnummer 240, die ihn entsprechend kennzeichnete, stand Anfang 1959 für Erprobungen bereit. Im Gegensatz zu den späteren Serienwagen besaß er noch kein Sprengwerk, ließ aber sonst nur wenige Abweichungen zu ihnen erkennen.



Obwohl die Zeit der Viehtransporte bereits abgelaufen war, ließ die DB ab 1960 noch insgesamt 650 Wagen der Gattung „Vmms 63“ bauen. Der mit Heizleitung ausgestattete Prototyp war entsprechend als Vmmhs 63 bezeichnet, trug die auffallend kurze Betriebsnummer 240 und besaß im Gegensatz zu den Serienwagen kein Sprengwerk am Wagenboden. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Hauptabmessungen und Untergestell dieser Wagengattung entsprachen dem Gllmehs 50, dessen Eindruck das Märklin-Modell 8605 vermittelt, das schon seit dem Start der Spur Z im Programm zu finden ist. Im Gegensatz zu den meisten gedeckten Wagen aus dem Neubauprogramm bestanden die Seiten- und Stirnwände des Verschlagwageneubaus aber aus Holzlatten, die 40 und 60 mm breite Luftspalten für das Vieh ließen.

Wie auch die alten Verschlagwagen bekamen die neu entwickelten Exemplare zwei Böden, aufgrund der größeren Länge aber vier statt nur zwei Schiebetüren an jeder Seite und insgesamt 58 Lüftungsklappen. Innen besaßen sie zehn Drehtürpaare zum Aufteilen der Ladefläche in Abteile. Dank Doppelschakenlaufwerken und KE-GP-Bremsen konnten sie als Schnellläufer eingereiht werden (Nebengattungszeichen s).

1960/61 lief der Bau der neuen Vmm(h)s 63 aus altbrauchbaren und aufgearbeiteten Teilen, für die die meisten Altwagen zerlegt wurden. 650 Exemplare schuf die Bundesbahn auf diese Weise, die schließlich ihre Vorgänger fast vollständig abgelöst hatten. 270 der neuen Wagen besaßen eine Dampfheizleitung und konnten in Personenzüge eingestellt werden, 190 hatten eine von einer Bremserbühne bedienbare Handbremse.

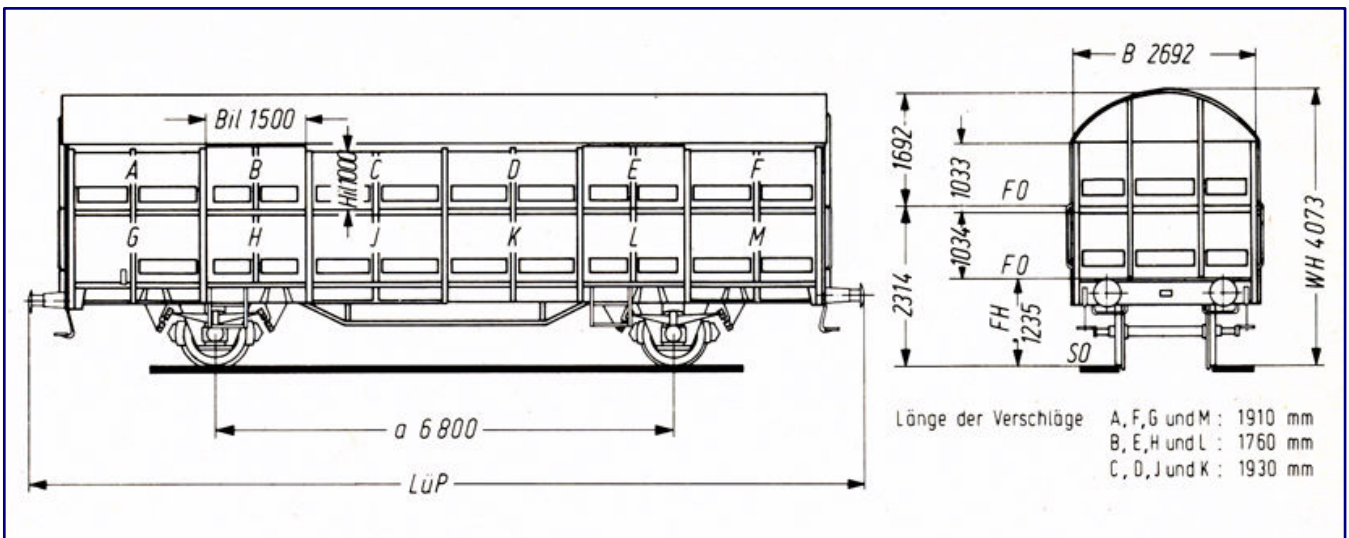


Bild oben:

Der Verschlagwagen der Verbandsbauart A8 wurde zwischen 1913 und 1927 in 2.133 Exemplaren gebaut. Bei der DB als Vh 14 bezeichnet, diente auch er im Rahmen des Umbauprogramms als Teilesponder für die Vmms 63. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Die Zeichnung der DB liefert ihren Kunden Informationen über die wichtigsten Abmessungen, die Höhe der beiden Ladeebenen und die Länge der einzelnen Verschlüsse des Vmms 63 / Hbes 358. Abbildung: Werbeamt der Deutschen Bundesbahn, Slg. Trainini

Nur noch rund 190 Exemplare der alten Bauarten waren nach Abschluss des Umbauprogramms noch vorhanden, die in der Folge dann für den Bau neuer G-Wagen herangezogen wurden. Bis 1966 waren alle alten Gattungen ausgemustert.

Aber auch den Neulingen war häufig kein allzu langes Leben gegeben. Eingereiht mit Betriebsnummern ab 332 000, wurden sie 1968 zu Hbe(r)s 358 (r ab jetzt für Dampfheizung) mit neuen Betriebsnummernkreisen und damit gleichzeitig zu einer Sonderbauart gedeckter Wagen.

Schon jetzt begannen sich die Bestände zu lichten, den der Bedarf an Verschlagwagen für Kleinvieh ging ständig weiter zurück. Ein Teil der Wagen wurde zur verwandten Bauart Gbs / Gos 245 umgebaut, die wir mit dem Märklin-Modell 8605 bereits gestreift haben.



Ab 1968 wurden die verbliebenen und nicht zu gedeckten Wagen der Regelbauart umgebauten Verschlagwagen als Hbes 358 bezeichnet. Auf dem Bild gut zu sehen sind die Drehtüren zum Trennen der einzelnen Verschläge. Foto: Werbeamt der Deutschen Bundesbahn, Slg. Trainini

1980 erfolgte eine weitere Änderung der Bauartbezeichnung in Hes 358 mit neuen Betriebsnummern, inzwischen besaß keiner der noch vorhandenen 40 Exemplare mehr eine Dampfheizung. Zur Jahrtausendwende war der Bestand auf 13 Wagen geschrumpft, die in Buchloe beheimatet werden – immerhin hatten sie es damit noch bis in die Ära der Deutschen Bahn AG geschafft. Inzwischen ist diese Gattung längst ausgemustert.

Die Umsetzung von ZetNa 220

Im Gegensatz zum zuvor ausgelieferten Modell des V 23 hat es den Neubauwagen der DB bereits im Maßstab 1:220 gegeben. Zu finden war er im Programm von Krüger Modellbau, wie beim Vorbild auf Fahrwerksbasis des mit ihm verwandten gedeckten Wagens umgesetzt. Spendermodell dafür war das Märklin-Modell mit der Artikelnummer 8605, auf das ein neuer Aufbau gesetzt und unten ein Sprengwerk montiert wurde.

ZetNa 220 ging konstruktiv andere Wege und entwarf für die hier vorgestellte Neuheit (Art.-Nr. B002) nicht nur den Aufbau mit den Lattenwänden und dem glatten Dach selbst, sondern auch das komplette Fahrwerk. Die Fertigungsweise ist identisch zum V 23: Messingbleche bilden den Aufbau und auch die Basis des Fahrwerks.

Die Achshalter sind wieder aus mehreren Schichten Messing aufgebaut und führen spitzgelagerte Märklin-Radsätze, womit keine Potenzialfreiheit des Metallaufbaus gewährleistet werden kann. Auf die beim V 23 verwendeten Fangbügel für die Radsätze wurde aber nun verzichtet.



Edel verpackt und ansprechend gestaltet trifft der Vlms 63 von ZetNa 220 aus Sizilien bei uns ein, um sich einem Test zu stellen.

Zur Radsatzführung ist festzuhalten, dass sie, bedingt durch den Weg der Umsetzung, auch dieses Mal den Leichtlauf der Räder eher hemmen. Ein Schmieren mit Fett oder Kerzenwachs kann hier positiv zum guten Lauf beitragen.

Daten und Maße zum Verschlagwagen Vlms 63:			
	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
• Länge über Puffer	12.500 mm	56,8 mm	54,6 mm
• Größte Breite	2.772 mm	12,6 mm	13,6 mm
• Höhe über SO	4.076 mm	18,5 mm	18,3 mm
• Länge Wagenkasten	11.260 mm	51,2 mm	51,7 mm
• Achsstand	6.800 mm	30,9 mm	30,6 mm
• Eigengewicht	14.500 kg	---	8 g
• Baujahre	1960/61		
• Beschaffte Stückzahl	650		

Mehr als zwei Exemplare werden sich bestimmt nicht in einem Zugverband wiederfinden, sonst würde auch das relativ hohe Eigengewicht von 8 Gramm zusammen mit hohen Widerständen bei Kurvenfahrt durch den großen Achsstand irgendwann zu einem Problem werden. Das sollte ein Käufer wissen und seine Zusammenstellungen mit Bedacht wählen.

Die Kupplungsführung im selbstgebauten Kupplungsschacht übernimmt wieder eine gesteckte Hohlните, die auch gezogen werden kann und dann den Tausch der Kupplungen oder Federn ermöglicht. Ab Werk sind hier Teile von Märklin verwendet worden, was wir auch beim Vorgänger so vorgefunden haben.

Als Umsetzungsvorlage gewählt wurde einer der 650 Serienwagen, was auch nahe lag. So finden wir am Modell selbstverständlich auch das typische Sprengwerk, das ja nur der Erprobungswagen nicht trug. Der Aufbau mit den Luftspalten, Schiebetüren und Schauklappen wirkt gelungen und vor allem „luftig“, was den Vorbildeindruck gut wiedergibt.

weiter auf Seite 19

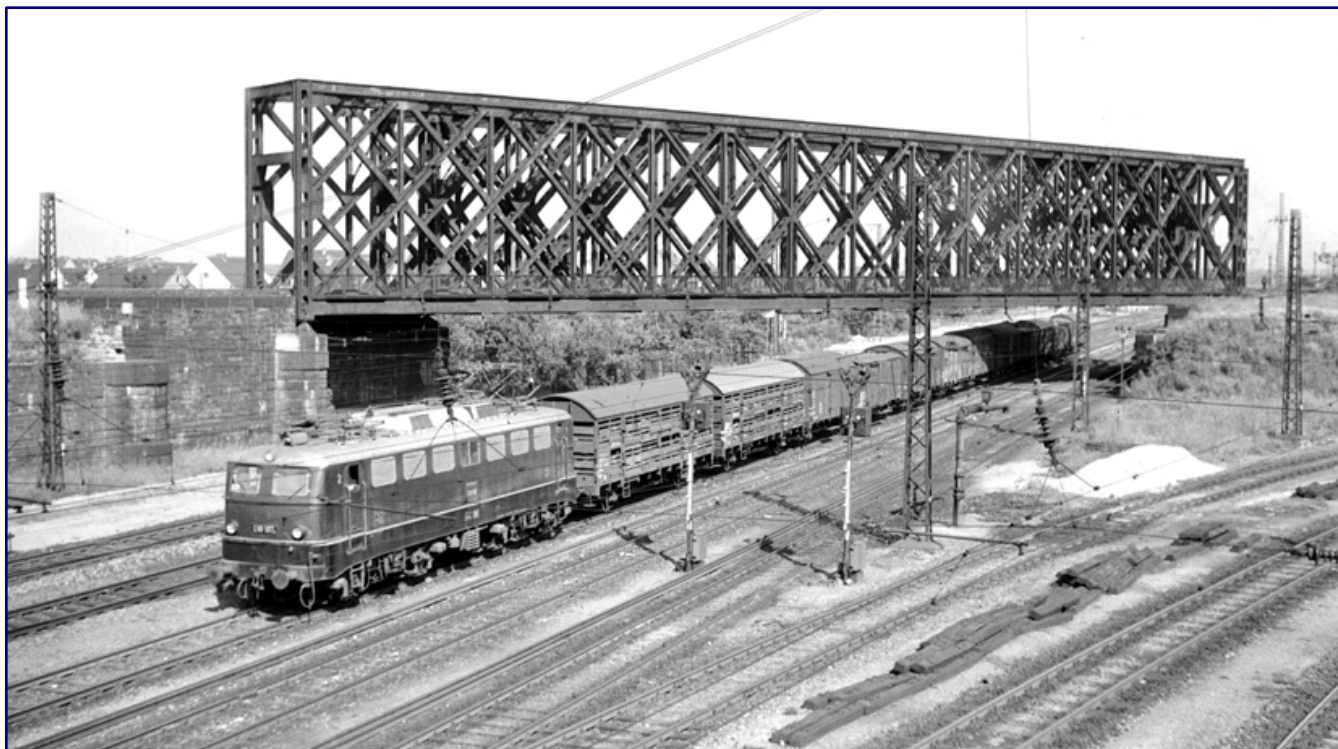


Der Vmms 63 von ZetNa 220 ist gewiss nicht perfekt, hinterlässt aber aus allen Perspektiven einen guten Eindruck. Und auch sein günstiger Preis zeichnet ihn aus.

Nachgebildet sind auch die UIC-Seilhaken, nur die Griffstangen an beiden Enden des Wagenkastens sind nicht nachgebildet worden. Die Lackierung von Fahrwerk und Dach stimmen mit den Vorbildfarben überein, die Seitenwände sind im Abgleich gegen die Farbkante etwas heller, was nicht störend ist, denn es entspricht dem eher verwitterten Zustand nach einigen Betriebsjahren.



Das erste Modell eines Neubau-Verschlagwagens für die Spurweite Z kam von Krüger Modellbau (Art.-Nr. 63555.1; hinten) und basierte auf dem Märklin-Fahrwerk 8605. Das Modell von ZetNa 220 (B002; vorne) ist komplett neu konstruiert worden.



E 10 107 vom Bw Heidelberg zieht einen Sg (Schnellgüterzug), an dessen Zugspitze zwei Viehwagen Vimms 63 laufen, am 24. Juni 1961 durch Mannheim Rbf. Die Aufnahme liefert gute Anregungen für den Einsatz auf der Modellbahnanlage. Foto: Helmut Röth, Eisenbahnstiftung

Lesbar und wieder recht sauber aufgebracht sind die Schiebebilder mit den weißen Betriebsanschriften, die das Modell der Epoche III (Vlms 63) mit der Betriebsnummer 332 232 zuweisen. Auch das schwarze Kreidefeld ist zu sehen, ein Zettelkasten fehlt allerdings. Etwas irritiert hat uns, dass die RIV-Anschrift wieder in schwarzer Schrift auf weißem Grund aufgebracht wurde. Auf deutschen Wagen ist sie sonst ebenfalls weiß auf den braunen Untergrund angeschrieben.

Gut gelungen ist das Einhalten der wichtigsten Betriebsmaße, wie auch unsere Tabelle ausweist. Die vertretbare Breitenabweichung ist nicht ungewöhnlich, um die Gesamtproportionen einhalten zu können und das Fahrwerk unterzubringen.



Wie für einander gemacht Die Neuheit von ZetNa 220 und die mobile Verladerampe von Artitec (322.037) erlauben eine ansprechende Szene an der Ladestraße. Gerade ist das letzte Tier verladen und die Schiebetüren sind geschlossen. Sobald auch die Rampe abgezogen ist, kann die Wagengruppe vom Ladegleis abgezogen werden.

Die auffällige Abweichung bei der Länge über Puffer ist eigentlich nicht dem Modell selbst zuzuschreiben, wie der Vergleich zur beinahe perfekt eingehaltenen, maßstäblichen Wagenkastenlänge zeigt: Hier sind, wie schon beim V 23 die verkürzten und zu kleinen Puffer verantwortlich, die aus Gründen der Betriebssicherheit so gestaltet wurden.

Wen das stört, der kann dies leicht durch einen Tausch gegen andere Kleinserienteile beheben. In der Summe ergibt sich also ein gutes Gesamtergebnis, das auch eine sinnvolle Bereicherung des Spur-Z-Angebots beinhaltet.

Wer etwas Abwechslung in seinen Zügen und auf seiner Anlage darstellen möchte, der findet bei ZetNa 220 sicher ein passendes Modell für sein Anliegen, das schön und ansprechend gestaltet ist und zudem auch bezahlbar bleibt. Eine passende Ergänzung dazu ist übrigens auch die mobile Verladerampe (322.037) aus dem Programm von Artitec, die wie geschaffen für spannende Ladestraßenszenen mit Kleinviehverschlagwagen ist.

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

Verladerampe als Ergänzung:
<https://www.artitecshop.com>

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

Gleisrampen im Eigenbau (Teil 2) Bau der Rampen mit Arkaden

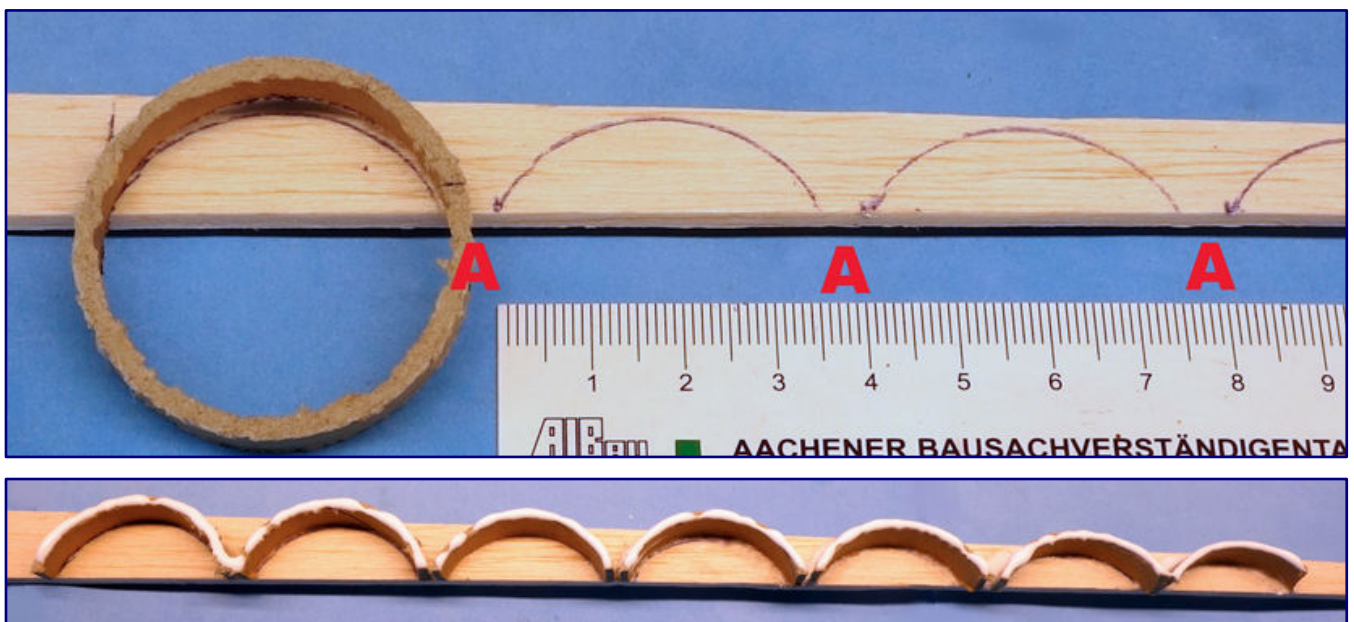
Nachdem unser Leser Heribert Tönnies im ersten Teil die Vorüberlegungen und Planungen vorgestellt und geeignete Baumaterialien gesucht hat, kann es nun ans Werk gehen. Auf preisgünstige Weise entsteht nun zunächst eine Rampe mit vollständig offenen Arkadeneinsätzen. Eine weitere Ausführung wird im weiteren Verlauf ebenfalls vorgestellt.

Von Heribert Tönnies. Zuerst widme ich mich den Rampen, die das Ausfahr Gleis vom Betriebswerk zur Hauptstrecke sowie das Gleis zum Gewerbepark aufnehmen. Weil sich diese Rampen direkt am Anlagenvordergrund befinden, möchte ich hier die größtmögliche Transparenz realisieren: Die Arkadenbögen bleiben komplett offen, damit besonders Kinder, aber nicht nur die, hier durchgucken können. Zudem wird unter der Rampe die Zufahrtsstraße zum Gewerbepark durch einen der linken hohen Bögen hindurchgeführt.

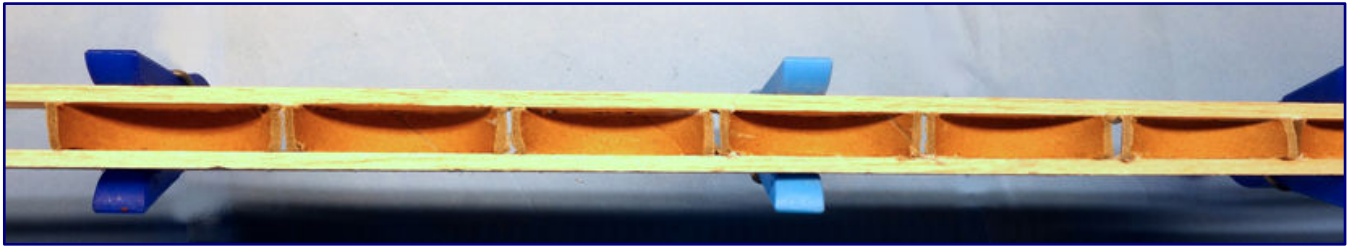


Zuerst schneide ich aus 3 mm dickem Balsaholz die beiden Seitenwände der Rampe in der erforderlichen Länge und Höhe. Um Holz zu sparen, fertige ich zuerst ein Rechteck: Länge = Rampenlänge, Höhe = Rampenhöhe. Dann brauche ich nur noch durch Verbindung der zwei gegenüberliegenden Ecken einen Diagonalschnitt zu führen und habe damit bereits die beiden Seitenwände (siehe Bild oben).

Die noch kompletten Streifenringe lege ich auf eine der beiden Rampenseiten, den oberen Kreisrand bündig mit der Rampenoberseite, und zeichne den Innenbogen mit einem Filzstift nach. Unter Einhalten desselben, vorher festgelegten Abstands zwischen den Bögen am unteren Rand nach Variante a), in meinem Fall 7 mm, zeichne ich alle weiteren Bögen auf.



Die Innenbögen werden mit einem Filzstift auf dem Holzstreifen angezeichnet (Bild oben), anschließend lassen sich die Kreissegmente dann passend einkürzen und aufleimen (Bild unten).



Nach dem Anleimen der zweiten Rampenseite fixieren Klammern das Bauteil, bis der Leim abgebunden hat. Auf der hier gezeigten Innenseite darf kein Leim austreten.

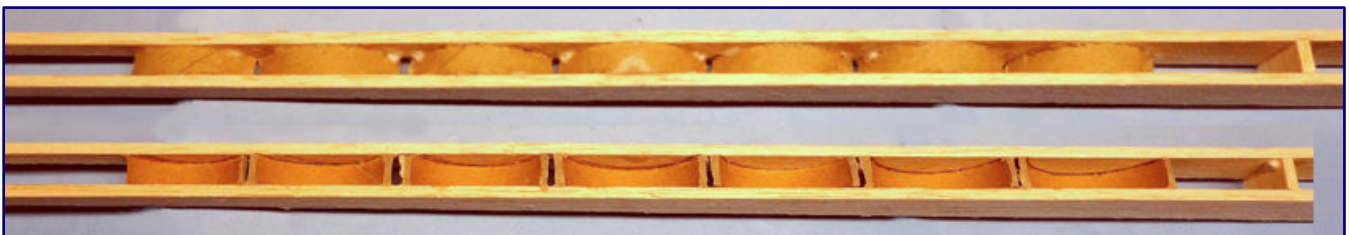
Jetzt kann ich die Bogenstreifen auf die erforderliche Höhe kürzen und klebe die Kreissegmente mit Holzleim auf die Seitenwand. Damit sich das Balsaholz durch die einseitige Flüssigkeitsaufnahme aus dem Holzleim nicht verzieht, beschwere ich das Bauteil (z.B. mit Büchern).

Tipp „Bauteilmarkierung“
Wie bereits an anderer Stelle beschrieben, empfehle ich die Bauteile an später unsichtbarer Stelle mit „unten“ (u), „oben“ (o) etc. zu markieren.
Besonders bei den flachen Schrägen der Rampen ist ein Verwechseln der Ober- und Unterseite möglich. Ein falsch fertig zusammengeklebtes Bauteil wäre nur noch Bastelschrott.

Nach dem Anziehen des Leims trage ich den Holzleim an den freien Kanten der Kreissegmentbögen auf und klebe die zweite Rampenseite darauf. Zum Abbinden fixiere ich die Teile entweder mit Klammern oder (Schraub-)Zwingen.

Holzleim, der im Bereich der später offenen Bögen innen heraustritt, sollte stets sofort mit einem Holzplättchen o.ä. abgeschabt werden. Weil hier später noch der Bogenausschnitt herauszuschneiden ist, darf dort keine zähe Klebewulst entstehen, die sonst nämlich nur sehr schwierig mit dem Bastelmesser zu bearbeiten wäre.

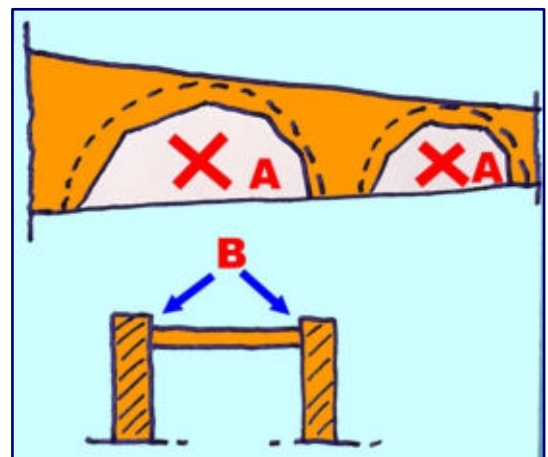
Auf der Oberseite der Bögen herausquellender Holzleim ist hingegen erwünscht, weil dadurch eine größere Klebfläche entsteht, die der Konstruktion mehr Stabilität verleiht. Die beiden ersten Rampenrohlinge sind nun bereits fertig verleimt, das folgende Foto zeigt einen Blick von oben und unten.



Jetzt müssen nur noch die offenen Bögen sauber aus den Seitenwänden herausgeschnitten werden. Dazu führe ich das Messer vorsichtig an der Innenseite der Kartonbögen entlang.

Zur Vereinfachung schneide ich vorab mit großzügigem Rand zu den Kreisbögen die zu entfernenden Seitenflächen heraus (Markierung A im Foto rechts). Beim letzten Feinschnitt kann die Seitenwand auch etwas über den Kreisbogen hinaus stehen bleiben (Markierung B im Foto rechts).

Das leicht zu bearbeitende Balsaholz ist sehr einfach mit Schleifpapier abzuschmirlen, so dass die Kante zum Karton



leicht anzupassen und zu glätten ist. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass ein versehentlich zu groß herausgeschnittener Bogen und aufwändige Spachtelarbeiten vermieden werden.

Ich habe mich aus Stabilitätsgründen für diese geschilderte Vorgehensweise entschieden: Die Rampe ist aufgrund der Kastenform sehr belastbar. Möglich ist das Öffnen der Bögen aber auch schon im ersten Schritt, der auf das Verkleben der ersten Seite folgt. Davon rate ich allerdings ab, weil eine nur einseitig angeklebte Seitenwand bei den doch recht großen Längen eine Bruchgefahr beim Bearbeiten birgt!

Das Ergebnis meiner Rohlinge sieht schon erfolgversprechend aus. An den Rampenenden und -anfängen, an denen sich keine Rundbögen befinden, habe ich zum Erhöhen der Stabilität schließlich noch kleine Querstege aus Balsaholz eingeleimt.



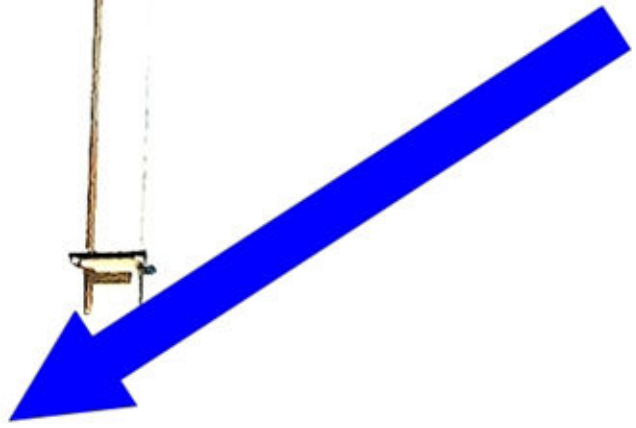
So sieht das Zwischenergebnis nach den bislang beschriebenen Schritten aus. Die Markierungen A kennzeichnen die Querverbindungen aus Balsaholz zum Stabilisieren der Konstruktion.

Im nächsten Bauschritt wird dann die Rampenoberseite geschlossen. Diese Fläche dient gleichzeitig auch als Gleisauflage. Hier sind verschiedene Varianten möglich, sowohl in der Konstruktion als auch in der Breite.

weiter auf Seite 26



Die große Auskragung an der Rampe wird in Richtung des Hauptblickfelds des Betrachters, also zur Anlagenvorderseite, gelegt. Sicherheitsaustritte an beengten Stellen, wie an der Moselstrecke zu finden (siehe Foto auf Seite 25) lohnen ebenfalls einen Nachbau.



Weil ich möglichst platzsparend bauen muss, bekommen meine Preiserlein keine separate und erhöhte Gehfläche neben dem Gleis angeboten. Beim Vorbild gälte deshalb bei nicht gesperrtem Gleisbetrieb ein absolutes Betretungsverbot. Stattdessen finden sich in regelmäßigen, kürzeren Abständen Sicherheitsaustritte, so wie sie z.B. an der Moselstrecke anzutreffen sind. Zudem habe ich mich für eine asymmetrische Ausführung der Rampen entschlossen.

Üblicherweise kragen die Gehbereiche neben den Gleisen an Brücken oder Rampen seitlich aus, stehen also über die senkrechten Rampenwände hinaus. Obwohl ich keine Gehflächen ausführe, greife ich zu diesem Trick, um die Plastizität zu erhöhen. Dabei lege ich die große Auskragung in Richtung des Hauptblickfelds des Betrachters (Anlagenvorderseite).

Für die Rampenoberseite, ich bezeichne sie als Deckplatte, schneide ich ein 26 mm breites Brettchen aus einem 1,5 mm dicken Balsaholzbrett. Das entspricht in Realität einer ca. 30 – 35 cm dicken Betonplatte, die zur Aufnahme der schweren Last, insbesondere mit Kragarm, realistisch ist.



Entlang der Kante werden Ober- und Unterseite mit einem Schmutzfarbton eingefärbt, um mögliche Ungenauigkeiten bei den weiteren Arbeiten wirkungsvoll zu kaschieren (Bild oben). Anschließend wird die Deckplatte mit Holzleim auf die Oberseite der Rampe geklebt (Bild unten).

Wem dies zu dick sein sollte, kann zu dem bereits in meinem Buch beschriebenen Kniff der „Abschrägung“ greifen. Die Kanten sollten später nicht absolut glatt geschliffen werden, denn es handelt sich ja um ein altes Bw. Dass diese leicht sägeraue Kante wie alter, versprödeter und schon leicht abplatzender Beton – und damit absolut realistisch – wirkt, ist auf den Bildern zu sehen.

Um später nicht haarfein an aufzuklebenden Drucken (fotorealistische Betonwiedergabe) entlang streichen zu müssen, färbe ich auf der Unter- und Oberseite beidseitig einen Streifen entlang der Kante mit einem schmutzig grau-braunen Farbton ein. So brauche ich später nur noch kleinere Kosmetik zu betreiben ohne Gefahr zu laufen, andere Bauteile irreparabel zu verschmutzen.

Die so vorbereitete Deckplatte klebe ich mit Holzleim auf die Rampen. Dabei ist darauf zu achten, dass einerseits die unterschiedlichen Überstände eingehalten werden (vorne habe ich 7 mm gewählt und hinten 4 mm) und andererseits die Deckplattenkanten parallel mit den Seitenwänden der Rampe verlaufen.

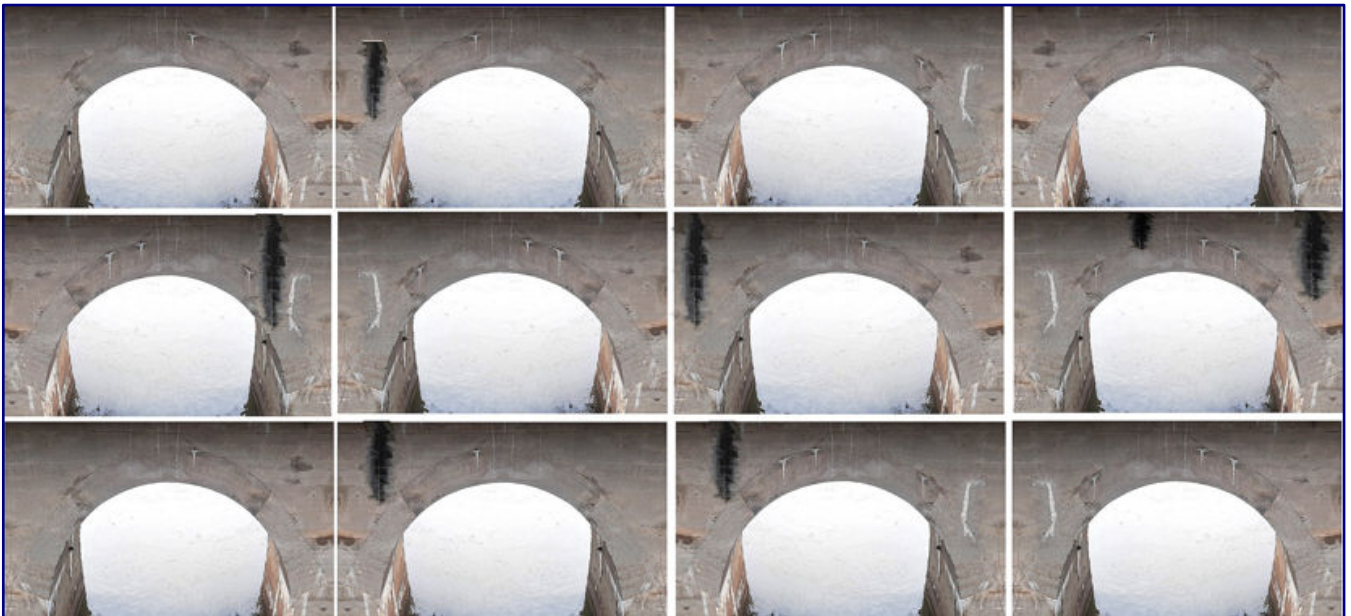
Um ein Aufbiegen der Deckplatte durch den feuchten Holzleim zu vermeiden, fixiere ich die Deckplatte entweder mit Stecknadeln auf den Rampenwänden oder beschwere die Konstruktion.

Für das Gestalten der Rampenwände habe ich mich, wie bereits angedeutet, zu einer fotorealistischen Wiedergabe entschieden. An einem ehemaligen Schiffsanleger mit vorgebauter Arkadenkonstruktion für die Entladekräne habe ich ein passendes Fotomotiv gefunden. Dessen verwitterter Beton ist ideal und auch die Form der Bögen lässt sich für meine Zwecke gut anpassen.



Die Arkadenkonstruktion an einem ehemaligen Schiffsanleger lieferte die Fotovorlage für ein genutztes Druckmotiv.

Im Bildbearbeitungsprogramm „schneide“ ich die einzelnen Bögen aus und verzerre sie so, dass sie in den Abmessungen weitestgehend zu meinen vorbereiteten Arkadenbögen passen. In verschiedenen Varianten füge ich mehrere dieser Betonbögen zu einem Strukturbogen zusammen - diesen Strukturbogen biete ich auf meinen Internetseiten zum kostenlosen Herunterladen an.



Auszug aus dem Druckbogen mit den durch Verzerren und Ändern der Abmessungen angepassten Bögen für das Bauvorhaben – angeboten auch auf den Internetseiten des Autors.

In passender Vergrößerungsstufe auf 180g/m² mattem Fotokarton ausgedruckt, erhalte ich ein vorbildgerechtes Aussehen. Jeweils ein in der erforderlichen Breite ausgeschnittenes Element klebe ich mit Alleskleber passgenau auf die Seitenwand, mit der oberen Kante dicht an die auskragende Deckplatte angelegt.



In Pfeilermitte sind die Stoßkanten nicht exakt auszurichten: sie werden im weiteren Verlauf noch mit einer Ziegelmauerwerksstütze verdeckt.

Tipp „Papierkaschierung sauber abschneiden“
Die Papierauflage (Kaschierung) immer etwas über das Bauteil überstehen lassen (z. B. entlang des Rundbogens). Nach dem Trocknen des Klebers mit dem Skalpell mit neuer (scharfer) Klinge entlang der Holzkonstruktion die überstehenden Papierränder vorsichtig abschneiden.

Dabei die Klinge von außen nach innen führen und nicht im Sägeschnitt zurückführen (also nicht hin und her), sondern immer nur in einer Richtung. Dadurch wird verhindert, dass das Papier einreißt und ausfranzt. Danach die Kante sauber mit Schleifpapier Körnung 600, wieder von außen nach innen, glattschleifen.

Um das Element axial genau positionieren zu können, schneide ich vorab den Bogen aus, lasse den Ausschnitt aber 1 – 2 mm kleiner, so dass ich später entlang der Gebäudekante passgenau abschneiden kann.

Die Stoßkanten der einzelnen Elemente müssen in Pfeilermitte nicht absolut genau gearbeitet werden, denn hier wird noch eine vorgesetzte Ziegelmauerwerksstütze aufgeklebt. Die fertig beklebte Seitenwand ist auf den Fotos zu sehen.

Die Stoßkanten der einzelnen Elemente müssen in Pfeilermitte nicht absolut genau

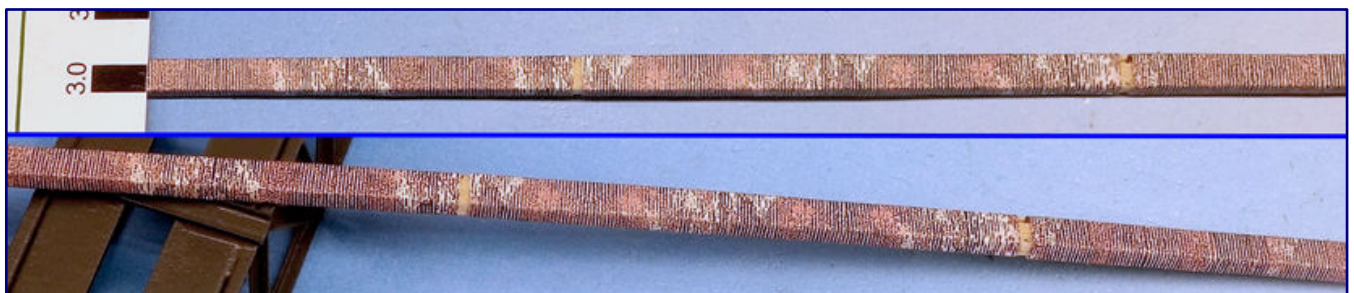
Für die Pfeiler brauche ich dünne Balsaholzstreifen in einer Breite von ca. 3 mm, die ich aus einem 1,5 mm dicken Brett dieses Materials schneide. Die Ziegelmauerwerknachbildung erreiche ich wieder durch eine fotorealistische Kaschierung.

Als Vorbild habe ich hier die Fassade eines älteren Industriegebäudes gewählt, die schon einige Ausblühungen aufweist. Mit einem Zeichenprogramm füge ich wieder einzelne Segmente versetzt und optimiert aneinander, so dass ein komplettes DIN-A4-Blatt mit Ziegelstein-Mauerwerksstruktur gefüllt ist. Auch diese Struktur kann von meinen Internetseiten heruntergeladen werden, hier bieten sich als Alternative aber auch 3D-Folien von Redutex an.

Im Gegensatz zu den Betonarkadenbögen drucke ich das Mauerwerk aber nur auf 80 g/m²-Papier aus, damit die feinen Kanten scharfkantig bleiben und besser zu knicken sind.

Ich schneide aus dem Ausdruck ca. 8 mm breite Streifen mit waagrecht verlaufender Struktur aus und klebe diese mit Alleskleber mittig auf die 3 mm breiten Pfeiler. Danach knicke ich am Rand die seitlichen Kanten nach hinten und klebe diese seitlich an. Die hinten jeweils noch ca. 1 mm breiten Überstände knicke ich auf der Rückseite um und klebe diese auch dort an.

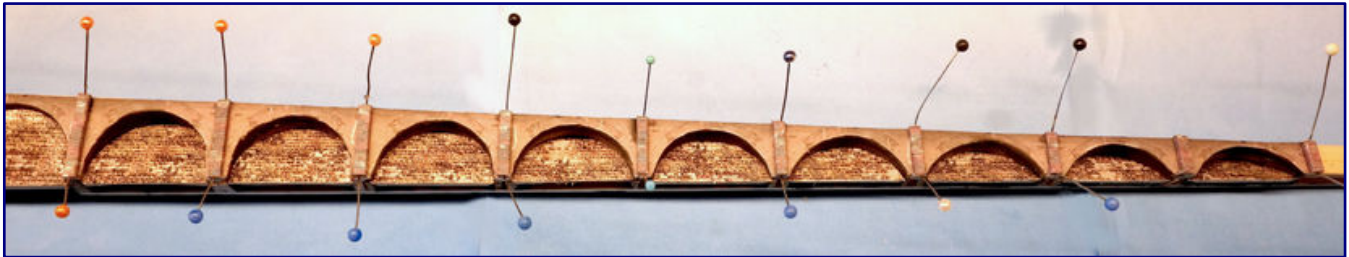
Der Vorteil von auf der Rückseite herumgeführter Kaschierung ist, dass die Pfeiler sauber auf den Untergrund mit lückenloser Struktur aufgeklebt werden können. Ein Nachteil ist allerdings, dass durch die leichte Rundung trotz des dünnen Papiers ein haarfeiner Spalt zum Untergrund entstehen kann.



Die gemäß der Anleitung im Text hergestellten Pfeiler präsentieren sich dem Betrachter hier vor ihrer Weiterverarbeitung.

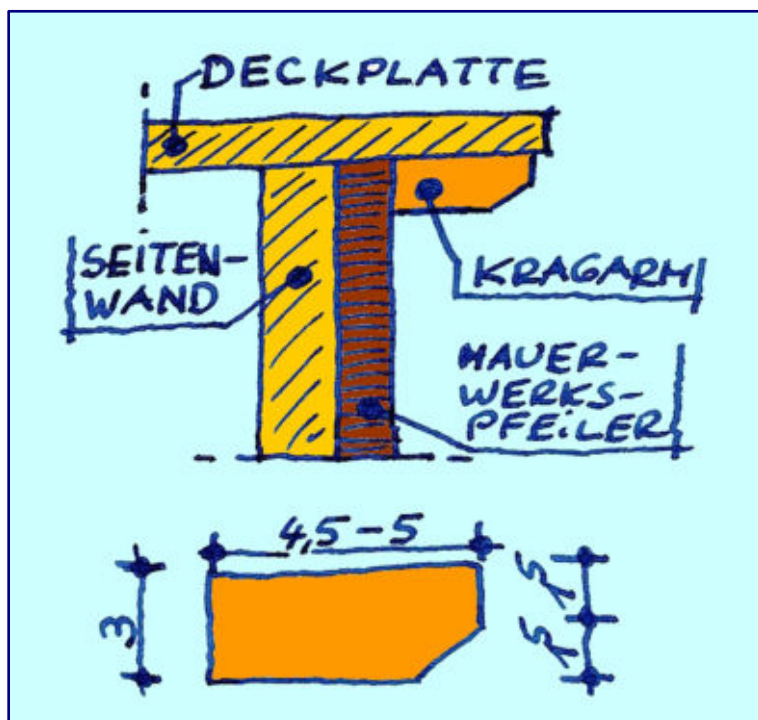
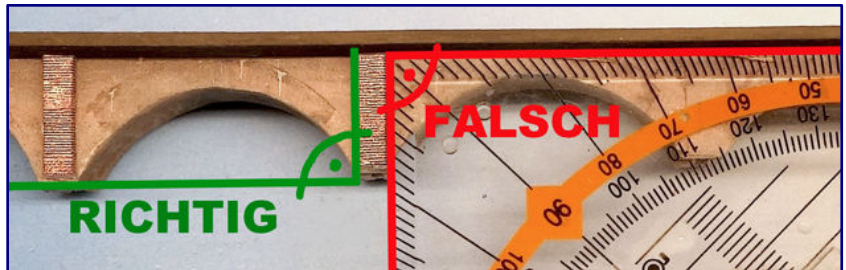
Wenn das vermieden werden soll, darf die Papierkaschierung nur seitlich herumgeführt werden und muss mit der Rückseite absolut plan abgeschnitten werden. Es besteht dann aber die Gefahr, dass Ungenauigkeiten entstehen. Insofern sollte jeder für sich selbst die bestgeeignete Methode ausprobieren und anwenden.

Jetzt kürze ich die Pfeiler nur noch auf die erforderliche Länge und klebe diese mit Alleskleber oder Holzleim genau mittig zwischen die Betonarkaden. Damit nichts verrutscht, fixiere ich die Pfeiler oben und unten mit Stecknadeln.



Bis zum Abbinden des Klebstoffs werden die Pfeiler mit Hilfe von Stecknadeln auf dem Arkadengrund fixiert.

Achtung: Es ist schnell passiert, dass die Pfeiler im rechten Winkel an der oberen Rampenkante ausgerichtet werden. Das führt aber dazu, dass sie beim eingebauten Modell um den Winkel der Rampenneigung schief stehen. Deshalb sind sie immer senkrecht zur unteren Kante auszurichten!



Um der „Schauseite“ der Rampe noch etwas zusätzliche Struktur zu verleihen, fertige ich aus Balsaholz kleine Kragarme, die im Bereich der Mauerwerkspfeiler die weit auskragende Deckplatte stützen. Damit wird die Anforderung der Pfeiler belegt und die Deckplatte erhält unterseitig eine schöne Struktur. Diese Ausführung ist übrigens statisch auch vorbildgerecht. Ich schneide diese Teile aus einem 2 mm dicken Teile aus einem 2 mm dicken Balsaholzbrettchen in den Abmessungen gemäß Skizze (Angaben in Millimeter).

Die Kragarme können bereits vor dem Einbau betongrau gestrichen werden, mit ruhiger Hand und feinem Pinsel ist es aber auch nach Einbau möglich. Mit Holzleim klebe ich sie mittig vor die Stützen und auf den arkadenfreien Flächen auf der Seite der weit auskragenden Deckplatte an.

platte auf der Rampenrückseite sind hier weder aus Vorbild- noch aus bastlerischen Gründen Kragarme erforderlich.

Aufgrund des kurzen Überstands der Deck-



Die Kragarme werden wie hier dargestellt angeklebt, allerdings nur auf der später dem Betrachter zugewandten Seite. Die andere bleibt ohne diese Ausstattung.

Wie eingangs bereits beschrieben, wähle ich als Absturzsicherung beidseitige Brüstungsmauern. In mein Anlagenthema würde eine Natursteinmauer gut passen. Konstruktionsbedingt sind solche Mauern aber relativ dick, es sei denn, es ist eine Ausführung in Verblendbauweise: „dünne“ Natursteinplatten auf einem Mauerwerks- oder Betonkern.



Auch für die Brüstungsmauern kommt die Ziegelsteinoptik zur Anwendung. So wiederholt sich die Struktur der Pfeiler in gewolltem Maße.

Solche aufwändigen Konstruktionen wurden aber für die reinen Zweckbauten der Bahn i. d. R. nicht eingesetzt. Damit sich die Struktur der Pfeiler wiederholt, setze ich also auch für die Brüstungsmauern auf Ziegelstein.

Dieses passt ohnehin ins Gesamtbild der Anlage, weil ich an verschiedenen Stellen auch Stützmauern mit Doppel-T-Trägern und dazwischen liegenden Ziegelmauerwerksscheiben einsetze (Thema: einheitliche Bauweisen und keine „Architekturausstellung“).

Weil viele Brüstungsmauern benötigt werden, fertige ich diese rationell in einem größeren Vorrat an. Dazu drucke ich mir aus der bereits beschriebenen Ziegelsteinmauerwerksvorlage mehrere Blätter auf Papier (80 g/m²) aus und schneide diese längs der Mauerwerksstruktur in ca. 10,5 cm breite Streifen.

Diese klebe ich beidseitig mit Uhu-Alleskleber auf ein 10 cm breites, 1 mm dickes sowie 60 cm langes Balsaholzbrett (auf die 60 cm passen 3 DIN-A-4 lange Ausdrücke im Querformat). Eine größere Länge macht, zumindest im Maßstab 1:220, keinen Sinn, weil durch die Filigranität das weitere Handhaben unpraktisch wird.

Tipp „Aufbiegen bei größeren Bauteilen vermeiden“
Wie bereits weiter oben beschrieben, nimmt das weiche und offenporige Balsaholz sehr leicht Feuchtigkeit (z. B. aus dem Kleber) auf. Weil sich das Holz an der feuchten Seite ausdehnt, führt dies zu einem Aufbiegen des Balsaholzes, welches nach dem Trocknen kaum noch in die plane Ursprungsform zurück gebracht werden kann.
Das gleichzeitig beidseitige Verkleben der Mauerwerksstruktur verringert diese Neigung bereits erheblich, kann ein Aufbiegen aber nicht komplett verhindern.
Weil aber der Kleber aufgrund der großen Fläche etwas durch das aufgeklebte Papier diffundiert, kann kein großflächiges Beschweren während des Trocknens (z. B. mit Büchern) vorgenommen werden. Die dünne Papierkaschierung klebt dann an der Beschwerung fest und wird beim Abheben zerstört.
Ich nehme daher ein dickeres stabiles (Balsa)Holzbrett und fixiere darauf die beidseitig beklebte Balsaholzplatte mit Stecknadeln. Aus meiner Erfahrung klebt das Papier auf der Unterseite mit dieser Methode nicht an, weil sich aufgrund der fehlenden Beschwerung ein minimaler Luftspalt bildet, der das verhindert und ein schnelles Trocknen auch auf der Unterseite ermöglicht.

Der Uhu-Alleskleber hat den Vorteil, dass er relativ schnell „anzieht“ und somit einer Wellung des Papiers durch übermäßige Feuchtigkeitsaufnahme entgegenwirkt. Es kann aber auch ein geeigneter Sprühkleber verwendet werden. Weil ich aber (vorerst) am Schreibtisch arbeite und mir die Abdeckarbeiten gegen Sprühnebel ersparen will, greife ich zur Tube.

Nachdem das so beidseitig kaschierte Balsaholz gut durchgetrocknet ist, schneide ich parallel zur Mauerwerksstruktur mit dem Bastelmesser ca. 5 mm breite Streifen ab. In der Spur Z entspricht dies einer realen Höhe von ca. 1,10 m. Die Dicke von 1 mm entspricht einer Wandstärke von ca. 24 cm.

Eine dünnere Wand (z. B. 0,5 mm) macht keinen Sinn und ist auch nicht mehr sauber zu verarbeiten. Wer es noch feiner haben möchte, müsste auf mit Ziegelsteinoptik profilierte Kunststoffplatten zurückgreifen.

Für die Betonabdeckung der Mauer nehme ich ein 0,8 oder 1 mm dickes Balsaholzbrett und streiche dieses in einem ca. 3 cm breiten Streifen beidseitig betongrau, wobei ich aufgrund des Verschmutzungsgrades schon eher zum graubraun gehe. Die Farbstruktur darf „schlierig“ werden, was die unterschiedlichen Verschmutzungen betont. Zudem erfolgt später ohnehin noch eine Farbnachbehandlung.



Nach dem Trocknen werden ca. 1,5 bis maximal 2 mm breite Streifen abgeschnitten. Die dann vom Schnitt noch rohen Schnittkanten werden betongrau bis braun gestrichen (Bild oben). Anschließend können sie mit Hilfe von Holzleim mittig auf die vorbereiteten Mauerwerksstreifen geleimt werden (Bild unten).

Nach dem Trocknen schneide ich ca. 1,5 bis maximal 2 mm breite Streifen ab. Die dann vom Schnitt noch rohen Schnittkanten streiche ich ebenfalls betongrau bis braun. Anschließend klebe ich mit Holzleim den schmalen Streifen mittig auf die vorbereiteten Mauerwerksstreifen. Damit ist die Wand fertig und kann auf die Rampe aufgeklebt werden.

Um auch mit der Wandscheibe eine größere Plastizität zu erreichen, klebe ich die Wand nicht direkt vorne bündig an die Kante der Rampe, sondern etwa 0,5 bis maximal 1 mm zurückliegend (siehe Pfeil im Bild rechts).

Damit schaffe ich einen kleinen Vorsprung, der mir die Möglichkeit bietet, später kleinere Ungenauigkeiten auszugleichen und ggf. mit wild wucherndem Grün zu verdecken (Bild rechts).

Denn aufgrund der großen Länge und der Filigranität lassen sie sich nicht immer vermeiden. Um während des Verklebens noch kleinere Korrekturen vornehmen zu können, verwende ich übrigens Express-Holzleim. Tritt er außenseitig aus, sollte er direkt entfernt werden. Innen darf hingegen ruhig wieder eine kleine Hohlkehle ent-





Im niedrigen Rampenbereich machen Arkaden keinen Sinn. Dort kommt deshalb wieder die Ziegelstein-Mauerwerksstruktur zum Einsatz.

stehen, denn diese schafft eine größere Stabilität und wird später ohnehin durch Gleisschotter o.ä. überdeckt.

Hier und da lassen sich auf der großen Länge bei dem dünnen Wandstreifen kleinere Ungenauigkeiten nicht vermeiden. Meistens klappt an einigen Stellen ein kleiner Spalt. Diesen Spalt schließe ich mit auf einem Zahnstocher aufgetragenen Holzleim. Der Leim zieht sich häufig nach dem Abbinden sehr weit zurück. Sehr gut können diese Bereiche dann mit Grünbewuchs oder mit Moos aus grüner Farbe in dickerer Konsistenz überdeckt werden.

Im niedrigen Rampenbereich (Rampenbeginn) machen Arkaden keinen Sinn. Hier beklebe ich die Rampenwände mit der Ziegelstein-Mauerwerksstruktur, wahlweise auf 180 g/m² oder 80 g/m² ausgedruckt.

Weil ich die Struktur erst nach dem Verkleben der Konsolen aufbringe, muss ich diese aus dem Papier ausschneiden. Einfacher ist es, die Mauerwerksstruktur vor der Montage der Konsolen aufzukleben. Damit sind bis auf die Farbnachbehandlung und Begrünung die beiden vorderen Rampen im Wesentlichen fertig.

Rampe mit teiloffenen und geschlossenen Arkaden

Die hintere Rampe baue ich in der gleichen Art und Weise. Lediglich die offenen Arkaden haben

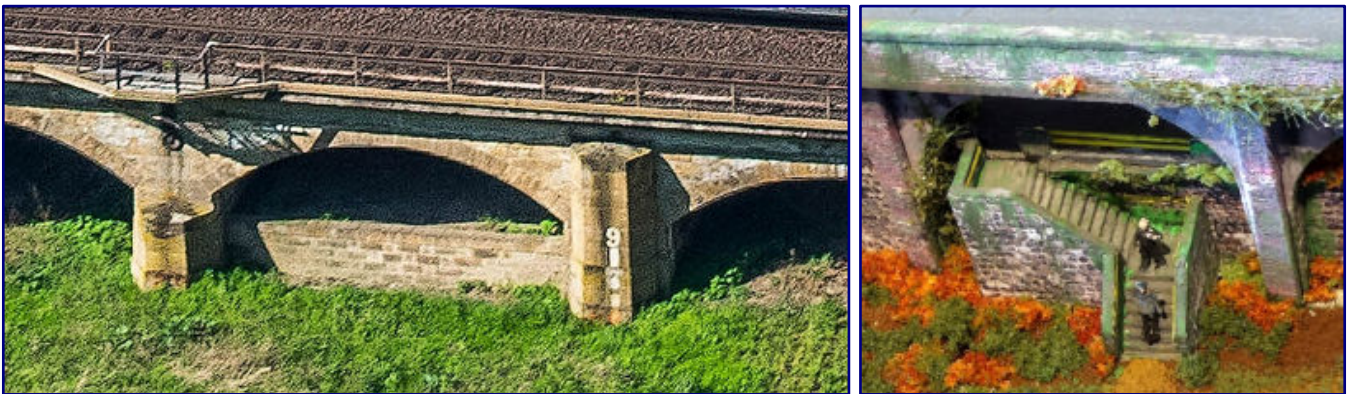
- A) im unteren Bereich geschlossene Brüstungen (wegen des dahinter ansteigenden Geländes),



- B) im mittleren Bereich senkrechte Wandscheiben in den Bögen (wegen dahinter hoch anstehendem Gelände) und
- C) rechts schräge Abmauerungen (weil hier die Höhe der Bögen niedriger ist und das Gelände hinter der Rampe sich fast auf und später sogar über der Rampenoberkante befindet).

Hier wird dann im hinteren Bereich entlang der Rampe noch eine Stützmauer zum Lokschuppen errichtet.

Obwohl das Gelände hinten ansteigt, lasse ich zum Unterstreichen der Transparenz und Filigranität die drei linken Arkaden im oberen Rundbogenbereich offen. Ähnliche Ausführungen gibt es auch bei der realen Bahn.



Stützmauerkonstruktionen lassen sich auch beim Vorbild finden (Bild links). Dies griff der Autor auf und beute einen Durchgang mit Treppe zum Ellok-Betriebswerk (Bild rechts).

Hier werde ich einen fußläufigen Durchgang mit Treppe zwischen dem hinten liegenden Elektrolok-Betriebswerk und dem vor der Rampe liegenden Abstellgleis (z. B. für Ellok) realisieren).

Die übrigen Arkaden erhalten eine etwas zurückliegende Abmauerung. Dazu wird in der 4. bis 6. Arkade von links eine senkrechte Wand gebaut, die übrigen Arkaden rechts davon erhalten eine von vorne unten nach hinten oben schräg ansteigende Abmauerung, die besonders schön die Plastizität der dann freistehenden Rundbögen unterstreicht. Diese Konstruktion war auch früher in solchen Fällen üblich.

Die rückseitige Rampenwand muss dort, wo die Arkaden eine geschlossene Füllung erhalten, nicht in Rundbogenform ausgeschnitten werden, weil hier ohnehin der Unterbau des Geländes gegenstößt. Für die Füllung zeichne ich die Rundbögen auf ein 3 mm dickes Balsaholzbrett und schneide die Bauteile passgenau aus.



Dort, wo die Arkaden eine geschlossene Mauer erhalten, muss die rückseitige Rampenwand nicht ausgeschnitten werden (siehe rechts im Bild).

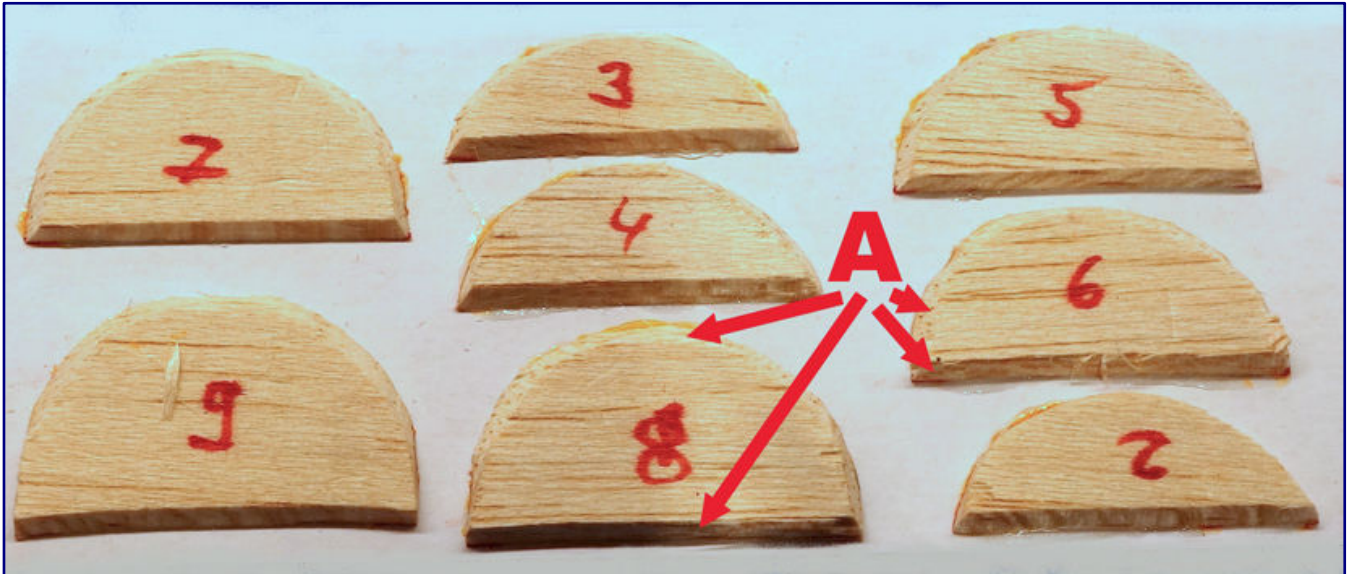
Tipp „Schablone“

Weil mehrere Bogensegmente als Füllung vorbereitet werden müssen macht es Sinn, eine Schablone eines Arkadenbogens auszuschneiden und die Umrisse der Füllungen von hier abzuzeichnen.

Es kann auch eine bereits fertig gestellte Rampe mit Arkadenbogen (ohne montierte Kragplatte) als Schablone verwendet werden, die Führung des Stifts muss dann aufgrund der Rampendicke etwas penibler durchgeführt werden.

Die schräg stehenden Füllungen müssen, damit sie bis in die Spitze des Rundbogens reichen und mit der Vorderseite dort dicht anliegen, allerdings noch rückseitig an den oberen und an der unteren Kante angeschrägt werden.

Und ein Kennzeichnen der Teile mit Ziffern sollte nicht vergessen werden, es erspart ein längeres Ausprobieren beim Kleben.



Die schräg stehenden Füllungen werden rückseitig an der oberen und unteren Kante angeschrägt, damit sie bis in die Spitze des Rundbogens reichen und mit der Vorderseite dort dicht anliegen. Eine Kennzeichnung mit Ziffern hilft später beim korrekten Zuordnen.

Im Gegensatz zu den Pfeilern und der Absturzsicherung aus Ziegelmauerwerk wähle ich für die geschlossenen Arkaden eine Abmauerung aus Naturstein. Dieser passt zu den Stützwänden der Buntschieferfelsen und stellt so die Verbindung zur linken Anlagenseite her.



Für das Natursteinmauerwerk diente eine Aufnahme von der Festung Zons als Vorlage, die möglichst noch sichtbar skaliert wurde.

Mit den drei Materialien (Beton der Arkadenbögen, Ziegelstein-Mauerwerk der Pfeiler und Brüstungsmauern sowie Naturstein der Wandscheiben als Arkadenfüllung) ist genug „optische“ Abwechslung vorhanden – mehr sollte aber auch nicht sein.

Für das Natursteinmauerwerk stelle ich mir am Rechner wieder in einem Bildbearbeitungsprogramm eine DIN-A4-Seite füllende Struktur eines in der Festung Zons aufgenommenen Mauerwerks zusammen. Auch diese Struktur biete ich auf meinen Internetseiten zum kostenlosen Herunterladen an.

Tipp „Papierrand“
Es wird immer kleinste Ungenauigkeiten zwischen dem Arkaden-Rundbogen und dem einzusetzenden Füllelement geben. Um Lücken zwischen Rundbogen und Abmauerung zu vermeiden, lasse ich allseitig die Strukturkaschierung minimal über das Holz stehen.
Beim Einsetzen des Füllelements in den Rundbogen drücke ich dann das vom Kleber weiche Papier in den Schlitz bzw. an den Arkadenbogen. Ggf. kleinste Absätze durch die Papierdicke sind entweder nicht sichtbar oder werden mit der Farbnachbehandlung später überdeckt.

Wahlweise ausgedruckt auf Papier von 80 g/m² oder 180 g/m² Stärke klebe ich die Struktur mit Alleskleber auf die ausgeschnittenen Füllelemente. Durch das in Streiflicht aufgenommene Mauerwerk und in extremer hoher Auflösung wird selbst beim zweidimensionalen Druck in Z noch eine hohe optische Plastizität erreicht.

Das auf Seite 34 abgebildete Segment hat umgerechnet auf Originalgröße eine Steinhöhe von 25 - 30 cm, was für eine Bruchsteinmauer in Ordnung ist, die Struktur in der Spurweite Z aber trotzdem sichtbar lässt. Auch hier ist alternativ der Einsatz von Strukturfolien möglich.



Aus dieser Perspektive sind die Vielseitigkeit der Rampen und Arkadenbögen gut zu erkennen. Bewuchs und Alterung tragen ihren Teil zur Wirkung bei.

Die hintere Arkade präsentiert sich dann mit dem linksseitigen Anschluss an den in Betonausführung gestalteten Brückenkopf des Querungsbrückenbauwerks.

Wie eingangs bereits erwähnt, werde ich die Gleise weitestgehend mittig auf den Rampen verlegen. Um den Sicherheitsbedürfnissen der Figuren und den Arbeitsschutzregeln gerecht zu werden, montiere ich im Abstand von ca. 13 cm Sicherheitsaustritte.

Das lockert die Rampenoptik zusätzlich auf und ist ein auf Anlagen sicherlich eher selten anzutreffendes Vorbildmerkmal. Um diesen Baubericht nicht zu überfrachten, verzichte ich hier auf das Beschreiben des recht einfachen Nachbaus dieser Stahlkonstruktion mit nur ca. 7 mm hohen Austritten.

Zum Schluss verwittere ich die gesamten Rampenkonstruktionen. Hierzu zählt das Altern des Betons, dunkelgrünliche Wasserablaufspuren, weiße Aussinterungen, das Vermoosen und behutsame Begrünen mit Hänge- und Kriechpflanzen. Beschreibungen zur Vorgehensweise hatte ich bereits in meinen „Band I der Praxisanleitungen“ und nachfolgende Titel.



Auch weitergehende Tipps, z. B. zum Fels- und Wegebau in der Pappmaché-Variante und Hintergrundinformationen zum historischen Bw mit vielen alten Fotos und Nachbauanleitungen finden Sie in den bislang erschienenen Büchern, die ich über meine Internetseiten anbiete. Nun wünsche ich viel Spaß bei der nach eigenen kreativen Ideen zu bauenden Anlage.

Alle Fotos und Zeichnungen: Heribert Tönnies

Seiten des Autors:
<http://bestagernet.de>

Bezugsquelle für Redutex:
<https://www.1zu220-shop.de>

Verwendeter Klebstoff:
<https://www.uhu.de>

Die ersten Fahrversuche (Teil 2)

Geschwungene Gleise auf gutem Grund

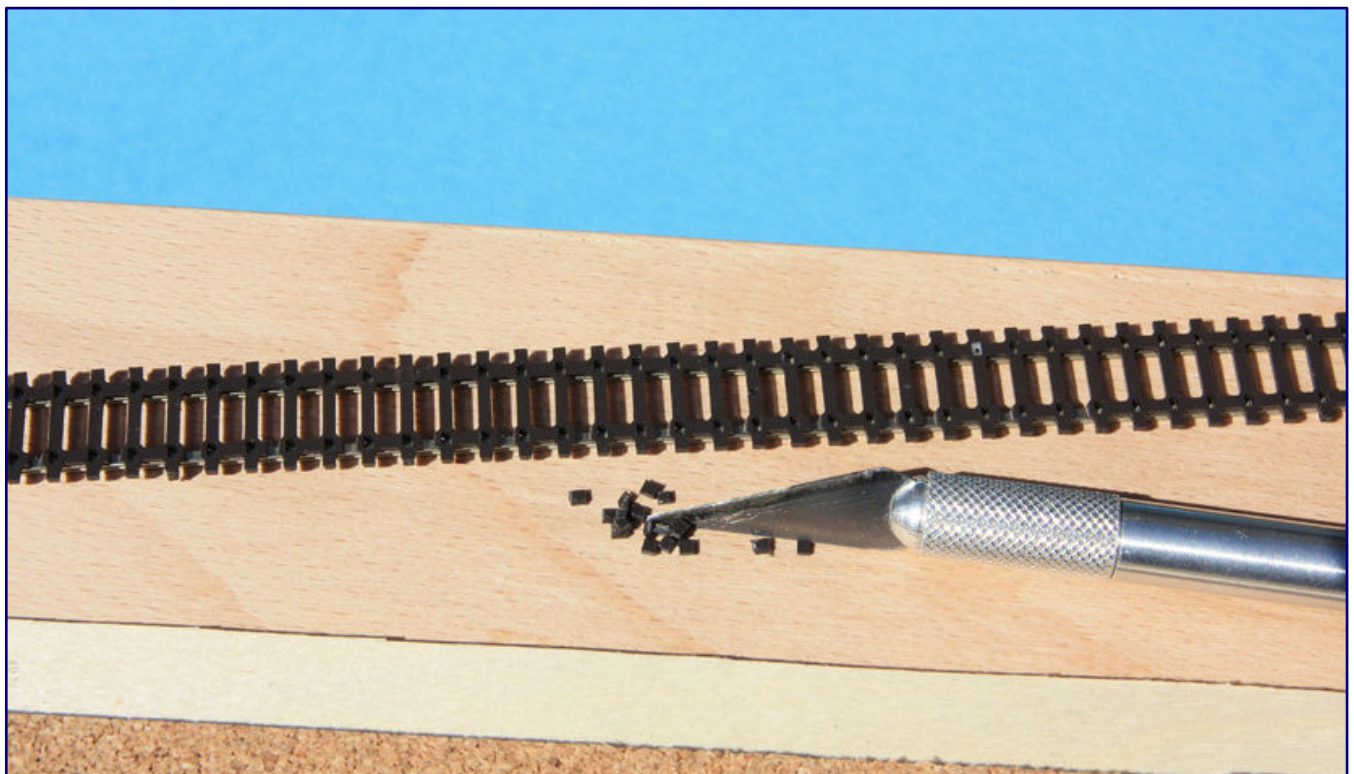
Nach grundsätzlichen Überlegungen und Einführungen in die Gleisgeometrie geht es heute ans Werk. Damit die erste Anlage auch auf Anhieb gelingt, gibt Dirk Kuhlmann Tipps und Ratschläge für ein ansprechendes und gelungenes Gleisbild sowie erfolgreiche Holzarbeiten, die ein überzeugendes Landschaftsbild erst ermöglichen. „Von Anfang an richtig gemacht“, lauten Ziel und Ergebnis seiner Anleitungen in dieser Fortsetzung.

Von Dirk Kuhlmann. Willkommen zum zweiten Teil unserer Grundlagen für ein gelungenes Stück Modellbahn. Dieses Mal möchten wir ihnen das Bearbeiten von Flexgleisen und die erforderlichen Holzarbeiten ein wenig näherbringen.

Bereits in der ersten Folge konnten wir feststellen, dass die Gleissysteme von Märklin und Rokuhan in sich ausgereift sind und nur wenige Wünsche offenlassen. Bei höchst eleganten Kurven kommen jedoch die fertigen Schienenkörper an ihre optischen Grenzen. Hier schafft, wie auch bei anderen Maßstäben, ein flexibles und längeres Gleis eine willkommene Abhilfe.

Unser Märklin-Flexgleis ist 660 mm lang und vereinigt damit sechs gerade Standardgleise von 110 mm in einem einzigen Produkt. Vor seinem Einsatz als großzügig geschwungener Bogen ist es jedoch erforderlich, die unterseitigen Verbindungen der Schwellen mit einem scharfen Messer wechselseitig zu entfernen, damit es sich überhaupt ohne Knicke biegen lässt.

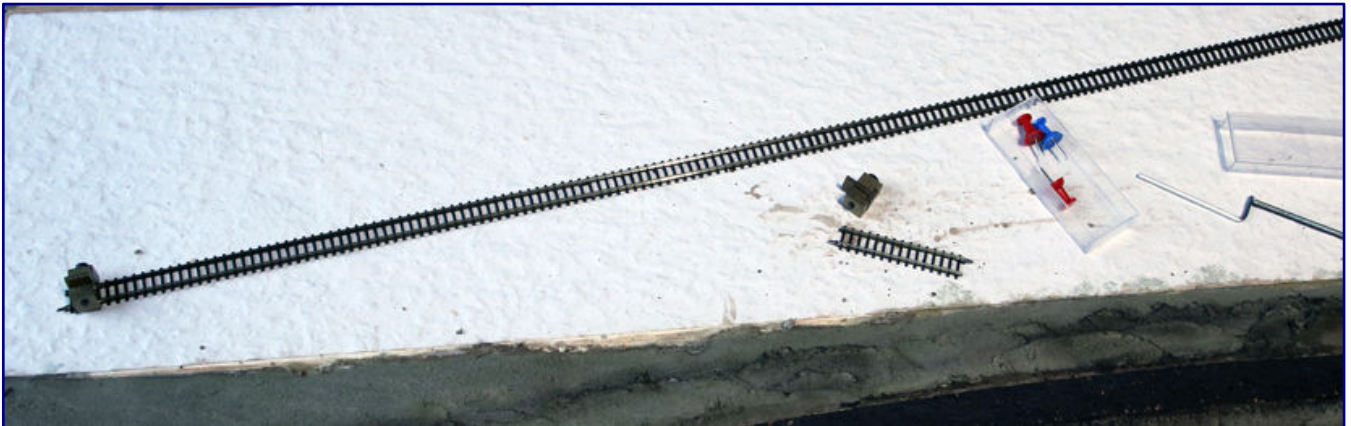
weiter auf Seite 39



Das Flexgleis ist perfekt für elegante Gleisbilder, doch der Umgang mit ihm will gelernt sein: Das Schwellenband ist an der Unterseite wechselseitig zu öffnen.

Dem Anfänger sei nun ein 1:1-Ausdruck seines Gleisplans als sinnvolle und mögliche Schablone empfohlen (siehe Foto auf Seite 38). So kann auch ein (gefühl) eher kompliziert wirkendes Flexgleis seinen Platz auf der Anlage finden.

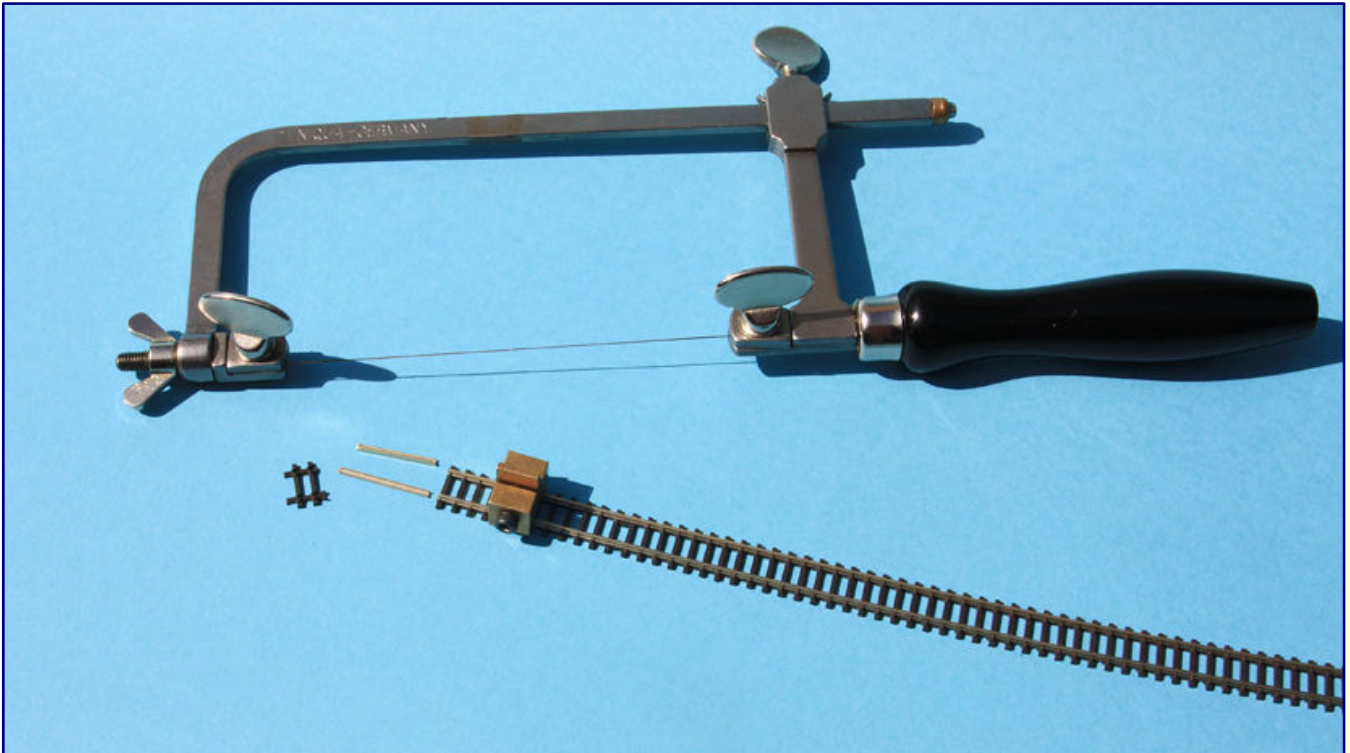
Ich arbeite seit meinen Anfängen mit Hilfe der bewährten Abstandshölzchen, Stahllinealen und Pinnadeln eine erste Kurve aus. Die bekannten Krause-Klammern (Fohrmann; Art.-Nr. 01 425) halten das Gleis dabei in der gewünschten Form. Diese Anschaffung sehe ich als absolutes „Muss“ bei diesen Arbeiten! Sie stellen eine einmalige Investition dar, die sich schnell und dauerhaft bezahlt macht.



Beim Arbeiten mit dem Flexgleis führt auf Dauer kein Weg an den Krause-Gleisklammern (in beiden Bildern) vorbei – eine gute und sinnvolle Investition.

Das anschließende und erforderliche Beschneiden wird mit Hilfe eines Juweliersägebogens und feinem Blatt (32 Zähne/cm) vollzogen, anschließend helfen Gleisbefestigungsnägel (Märklin 8999) beim Fixieren des Schwellenbands auf dem Untergrund.

Ein watenfreier Seitenschneider erfüllt auch seinen Zweck oder die recht bekannte Gleissäge von Roco hilft beim Kürzen der Außenschiene auf das Maß der innenliegenden Schwester. Erst nach dem richtigen Einbau entferne ich die Klammern. Doch ein Hinweis erscheint mir hier noch wichtig: Vollziehen sie erste Probearbeiten an Gebrauchtgleisen, damit die Arbeitsschritte richtig erlernt werden können, bevor es zur Sache geht. Nach getaner Arbeit ist ein vorbildgetreues Gleisbild die große Belohnung.

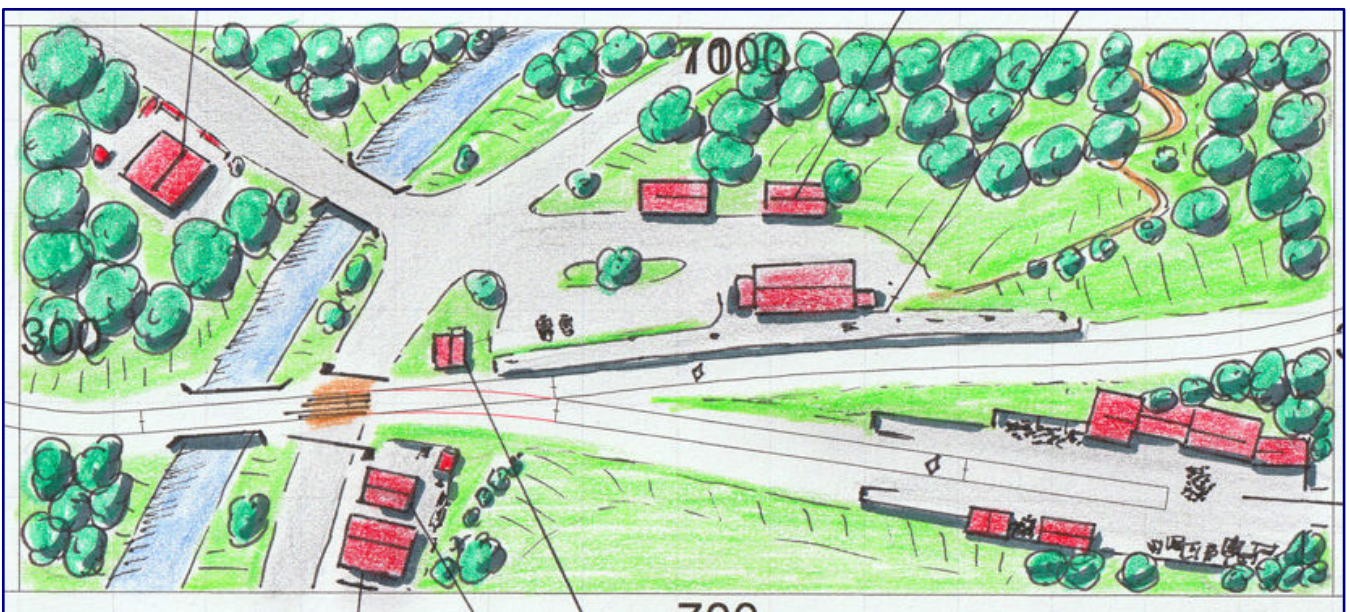


Gut zu sehen ist, wie das Flexgleis in einen sanften Bogen gewungen und mit der Krause-Klammer festgesetzt wurde. Die Schienenenden sind nun absolut parallel und watenfrei abzulängen.

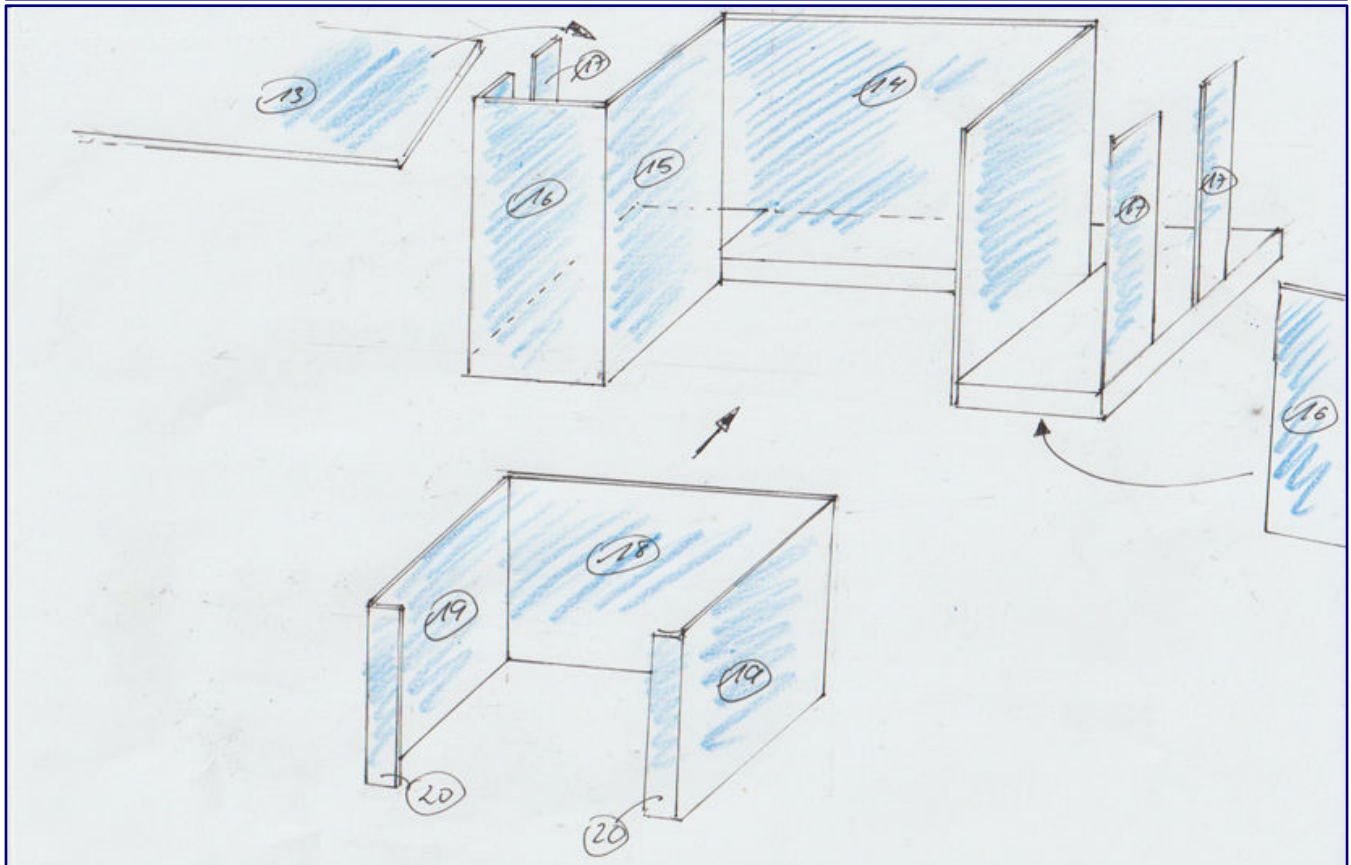
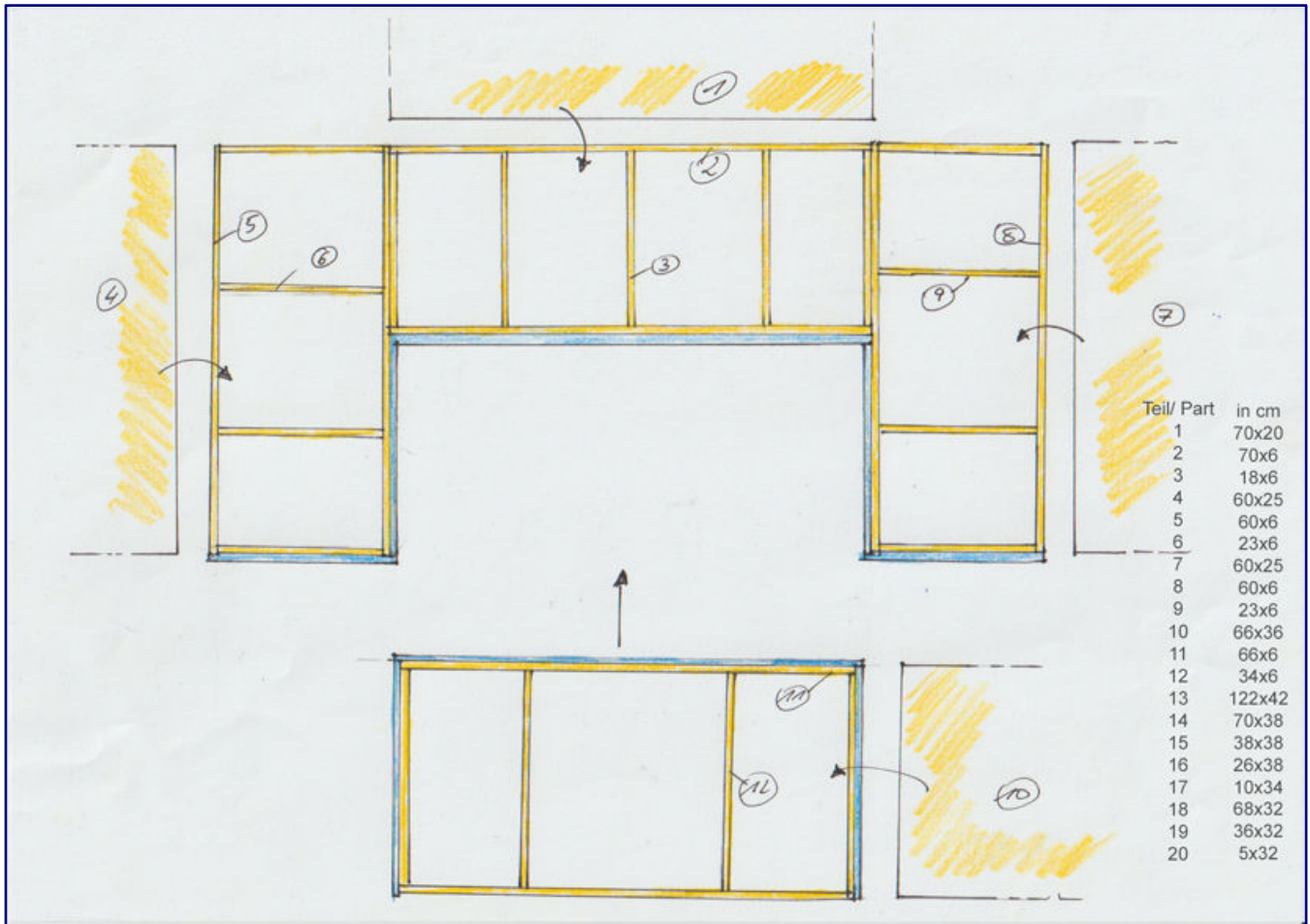
Holzarbeiten mit Bedacht

Kommen wir nun zu einem Thema, welches Modellbahnern viel größeres Kopfzerbrechen bereitet – gleich, ob Anfänger oder „alter Hase“: die Holzkonstruktion für die eigene kleine Welt. Gern wird sie schlicht die „Eisenbahnplatte“ genannt. Und allzu oft wird dieser Ausdruck auch so umgesetzt.

weiter auf Seite 42



Skizze des Schaustücks „Upland“



Viele Ergebnisse erfüllen dann nicht die finalen Wünsche ihrer Erbauer. Folglich lassen sich auch an dieser Stelle Anfängerfehler vermeiden und mit etwas Überlegen und Planen ansprechendere Ergebnisse erzielen.

Bereits in Teil 1 habe ich die Empfehlung einer kleineren Anlage für die Anfänger und Wiedereinsteiger ausgesprochen. Nun wollen wir auch die dazugehörige „Eisenbahnplatte“ in ihrem Werdegang aufzeigen.

Viele Leser fragten immer wieder nach dem aktuellen Stand einer wirkungsvollen Präsentation vor Zuschauern. Hier finden sie eine Variation, welche im höchsten Maße im Trend liegt. Aber bitte, dies sollte jeder für sich entscheiden!

Grundlage ist natürlich auch in diesem Fall der vorliegende Gleisplan, welcher die ersten Maße liefert. Unser Schaustück „Upland“ wird, allen gewünschten landschaftlichen Besonderheiten gerecht werdend, 66 x 36 cm groß sein. Ein 6 cm hoher Kasten bildet seine Grundlage.

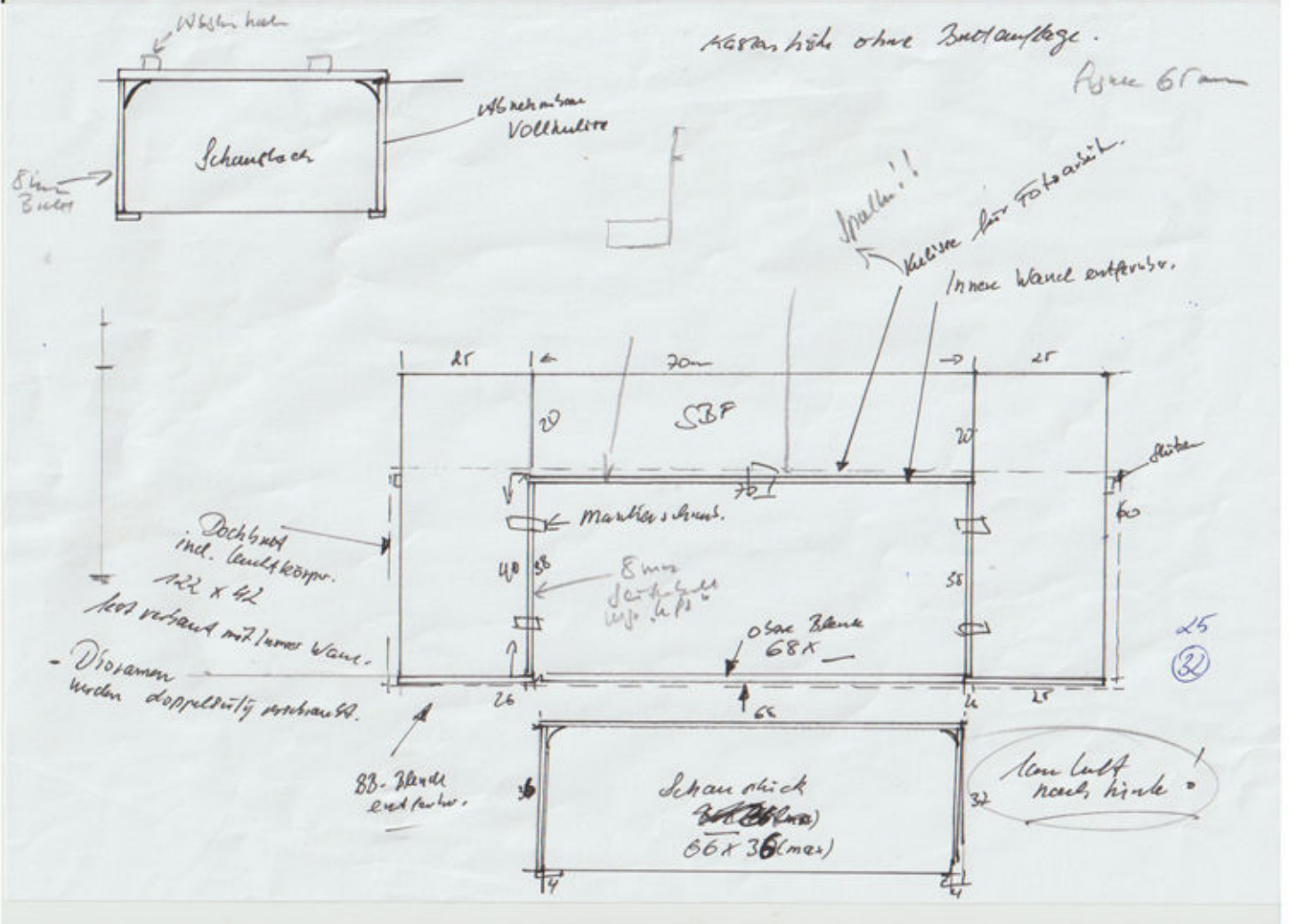


Der Rohkasten steht, erste Gleise werden probeweise verlegt und sogar die Oberleitungs-Maße für spätere Durchfahrten werden festgelegt.

Mit diesen Eckdaten kann ich nun (wie immer) den „Rest“ in ersten Skizzen dokumentieren. Da es ein höchst modernes Schaustück werden soll, kommt nur eine „Behausungsanlage“ in Frage. Hier werden die Elektroleitungen, Lichtkörper und Hintergrundkulissen in einem Gehäuse vereint. Eine saubere aber maßstabsunabhängige Zeichnung liefert die Daten für die einzelnen Holzkörper (siehe Zeichnungen auf Seite 41).

Ist das Ergebnis zufriedenstellend, erfolgt in einer durchnummerierten Liste das Zusammenstellen aller erforderlichen Einzelteile. Um etwas an Kosten zu sparen, erstelle ich noch einen Sägeplan für meinen Schreiner (erste Skizze und Sägeplan siehe Seite 43).

weiter auf Seite 44



10mm Pappel 2500mm x 1700mm

2500 Blatt ①

52x100	52x36	52x36	25x60														
			25x60	x x x x x													
36x66	36x66	36x32	36x32	34x6	34x6	34x6	34x6	34x6	34x6								
1200	38x38	38x38	38x26	38x26	38x70			38x3	38x3	38x3	38x3	38x3	38x2	38x2	38x2	38x2	38x2
	6x60		6x60		6x60		6x60										
6x70		6x70		6x23	6x23	6x23	6x23										
6x23	6x23	6x66		6x66		6x18	6x18	6x18									
10x28		10x28		10x28		10x28		10x100									
5x40		5x40		5x68		5x100											
6x100		6x100				6x100		6x20	6x20								

38x3 (G+)

38x2 (G+)

Eine Gesamtplatte mit 10-mm-Pappelsperholz beläuft sich in der Regel auf 2.500 mm x 1.700 mm. Achtung, die Maßangaben auf meinen Skizzen sind manchmal abweichend und daher bitte nur beispielhaft zu betrachten. So entstehen selbst beim Aufbau durch neue Ideen Abweichungen vom Plan. Eine kleine Tischkreissäge wird in diesem Fall als vorhandenes Werkzeug vorausgesetzt.

Bei abweichenden Holzarten (z. B. Buche) erfrage ich vorab bei meinem Schreiner kurz die Maße einer Gesamtplatte und zeichne nach der erhaltenen Information den Sägeplan auf. Dabei berücksichtige ich immer die Schnittbreite des Sägeblattes, denn ein paar Zentimeter Reserve sollten es schon sein!

Hier kann ich nur immer empfehlen, gehen Sie wirklich zu einer Schreinerei, denn der Zuschnitt ist einfach besser gegenüber einem Baumarkt. Nebenher, aus versicherungstechnischen Gründen darf der Baumarkt keinen Zuschnitt unter 10 cm vollziehen, der Schreiner im Fachbetrieb hingegen schon.

Nach einer gewissen Zeit sind die bestellten Zuschnitte fertig und liegen zum Verarbeiten im Keller, ein Sortieren ist nun angesagt. Dafür gehen schon ein paar Stunden drauf.



So sieht der Kasten im Sommer 2021 aus, es folgen nur noch Verzierungen und der elektrische Aufbau.

Auch ich habe nach dem Zuschnitt meistens Restholz, da der Schreiner grundsätzlich eine gesamte Platte verkauft und sägt. In den weiteren Arbeiten wird alles davon für die Landschaftsarbeiten mitverwertet. Größere Reststücke dienen immer für die nächsten Projekte, es geht also nichts verloren.

Einen wichtigen Schritt vor dem Zusammenbau will ich auch nicht verheimlichen. Mit einem 25-mm-Fosterbohrer werden die späteren Kabeldurchlässe in die Streben eingebracht. Danach ist der Zusammenbau endlich an der Reihe.

Mit diversen Metallwinkeln, Holzleim, Spax-Schrauben 2,5 x 16 mm und einem Akkuschauber geht es ans Werk. Lassen sie dabei viel Zeit, damit die Hölzer auch im rechten Winkel ihren Platz finden. Das nun fertige Konstrukt sieht auch bei mir anfangs noch recht nüchtern aus, eigentlich schon fast langweilig.

Aber der weitere und mit sinnvollen Schritten vollzogene Weiterbau kommt dem Ziel immer näher und sorgt nebenbei auch für die dringend erforderliche Motivation!

Nach einem anfänglichen Auslegen der Gleise im Bereich des zukünftigen Schattenbahnhofs, inklusive Abschätzen der Dimensionen, kann in einem nächsten Schritt das Lackieren erfolgen. Eine 2 mm starke Korkmatte dient als Dämmunterlage für meine Gleisfiguren, in der Folge werden die Schienen mit Gleisnägeln fixiert. Zum Schluss bekommt der Kasten schon jetzt seine zukünftige Beleuchtung verpasst.



Kabeldurchlässe und andere Öffnungen sind eingebracht, jetzt wird die Beleuchtung für eine wirkungsvolle Illumination installiert. In der nächsten Folge geht es dann an die Grundlagen des Geländebaus.

Hier wäre zu beachten, dass die Anschlüsse mit 230 V immer schön separat vom zukünftigen Bahnstrom verlaufen. Wenn all das beachtet und bewerkstelligt ist, haben Sie schon viel geschafft. Freuen Sie sich über den erreichten Zwischenstand und Teil 3 dieser Einsteigerreihe.

In der September-Ausgabe zeigen wir Ihnen dann den grundlegenden Geländebau und erste Versuche mit dem Grün. Ab dann bekommt Ihr erstes Werk auch ein Gesicht und die Fortschritte werden auch für Außenstehende schnell sichtbar. Bis dahin vergessen Sie bitte nicht: „Gut‘ Ding will Weile haben!“

Lieferanten für Werkzeuge und Werkstoffe:
<https://www.fohrmann.com>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.ponal.de>
<https://www.roco.cc>
<https://www.uhu.de>

Die Geschichte der Baureihe 01

Portrait einer Berühmtheit

Was immer an der Baureihe 01 an Schwächen und Unzulänglichkeiten zu finden wäre, sie ist zweifelslos die Nummer 1 unter den deutschen Schnellzugdampflokomotiven gewesen. Sie war populär wie keine andere und schien lange Zeit überaus präsent, denn ihre Betriebsgeschichte endete erst 1973 bei der DB und 1985 bei der DR. Der EK-Verlag setzt dieser Baureihe nun das noch fehlende Denkmal in würdiger Weise.

Frank Lüdecke / Horst Troche
Die Baureihe 01 – Band 1
Der Star unter den Schnellzug-Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2020

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7) cm
344 Seiten mit 498 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6040-1
Best.-Nr. 6040
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Null-Eins – zwei Zahlen, mit denen jeder Eisenbahnfreund auf Anhieb etwas anfangen kann! In der Vorstellung taucht sofort die berühmte Schnellzugdampflok mit zwei Meter großen Kuppelrädern auf, die so viele Knaben und junge Männer zu begeistern wusste. Ihre Faszination ist bis heute ungebrochen.



Sie ist die Vorzeigelok der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewesen, obwohl sie weder die leistungsstärkste, schnellste oder zahlenmäßig am Stärksten vertretene Lok in ihrem Bestand war. Wie konnte sie sich so dominant und anhaltend im Bewusstsein der Menschen einprägen?

Wir halten also gleich zu Beginn dieser Besprechung erst mal fest, dass ein Baureihenportrait dieser Dampflok mehr als überfällig war, denn sie ist und bleibt für Eisenbahnfreude etwas Besonderes. Dass es so lange gedauert hat, hat aber auch seine Gründe.

Dieses Buch sollte das letzte große Werk von Dipl.-Ing. Horst Troche werden, der sich große Verdienste um die deutsche Eisenbahn und besonders die Dampflok erworben hat. Nach seinem hervorragenden Buch über die leichtere Baureihe 03 wollte er auch ihre große Schwester noch in gleicher Weise würdigen.

Doch daraus wurde nichts. Bevor sein großes Werk fertig wurde, verstarb er. Frank Lüdecke konnte sein Werk nun zu Ende führen und auf seine Manuskripte und Unterlagen zurückgreifen. Er würdigt seinen Vorgänger entsprechend in angemessener Weise als Mitautor.

Auch dieses Buch ist wieder, so lautet das Gesamtfazit, in nahezu perfekter Weise gelungen: umfassend aufgearbeitet, interessant präsentiert mit vielen passenden Fotos bester Wiedergabequalität und dazu auch einige überraschende Informationen. Das tolle Werk wird der historischen Vorlage mehr als gerecht!

Fast 100 Jahre ist es her, als die Baureihe 01 auf die Schienen kam und zusammen mit der 02 die Geschichte der Einheitsdampflok einleitete. Und auch, wenn sie nun fast schon vierzig Jahre abgeschlossen ist, bringen heute zugängliche Quellen noch Neues ans Tageslicht. Frank Lüdecke entwirft daraus im geschichtlichen Kontext gekonnt ein detailliertes Panorama dieser bemerkenswerten Lokomotive.

Werfen wir einen kurzen Blick darauf: Die Vorgaben für die Einheitslokomotiven waren eine deutliche Leistungssteigerung gegenüber Länderbahnmaschinen, ein Vereinheitlichen von Teilen als Beitrag für Rationalisierung und höchste Wirtschaftlichkeit. Anders als bei europäischen Nachbarn ging es nicht um eine reine Leistungsmaximierung.

Untrennbar mit der Einheitslok verbunden bleibt der Name Richard Paul Wagner als deren „Vater“. Viel zu lange hielt er jedoch an den zu Beginn der Zwanziger aufgestellten Grundsätzen fest, auch als sie erkennbar und nachweisbar überholt waren. Dieser Persönlichkeit, weiteren Beteiligten sowie auch dem Nachfolger Friedrich Witte wird ebenfalls ein Abschnitt des Buches gewidmet.

Das hilft beim Einordnen vieler Details und Merkmale, die im Buch beschrieben und hervorgehoben werden. Überraschend ist jedoch zu erfahren, dass die Deutsche Reichsbahn sich Mitte der dreißiger Jahre intensiv mit dem französischen Dampflokbau beschäftigt hatte und sogar noch mehrere Maschinen mit Verbrennungskammerkessel und Vierzylinder-Verbundtriebwerk bauen wollte – verhindert allerdings durch den Krieg.

Das sind Facetten, die bislang nicht nachgewiesen werden konnten und anderswo folglich auch nicht zu lesen waren. Sie machen dieses Werk umso wertvoller, weil dies nicht nur die Geschichte der Baureihe 01 betrifft, deren Höhepunkte in den fünfziger Jahren in Ost und West ebenso wenig vergessen werden.

Natürlich fanden auch Bauartänderungen, Modernisierungen und Umbauten wie das Neubekesseln in Ost und West Eingang in diese Fachlektüre. Interessant ist auch ein Kapitel über das Bespannen des Rheingold kurz vor dem Zweiten Weltkrieg, um diesen Zug zu beschleunigen.

Statistiken, Daten über Laufleistungen oder Kohleverbrauch, Bilder von AW-Aufhalten und die Betriebsdaten der 241 zwischen 1925 und 1938 gebauten oder umgebauten Lokomotiven runden auch dieses hervorragende Buch wieder ab. Auch den 14 erhaltenen Exemplaren (gezählt ohne die 5 Maschinen der Baureihe 01⁵) oder Anekdoten aus dem Betrieb widmet der Autor in angemessener Weise Raum.

Bei all den guten Worten über diesen Band, fragen Sie sich vielleicht, was vielleicht hätte besser gelöst werden können? Und ganz ehrlich, auf diese Frage können wir keine Antwort geben. In Summe ist dieses Portrait nahe an unserer Idealvorstellung dessen, was wir erwarten möchten.

Zu ergänzen bleibt noch, dass der vorliegende Band 1 vor allem die Entstehungsgeschichte mit der Konkurrenz von Vierzylinder-Verbund- und Zweizylinder-Triebwerk behandelt. Versuchsergebnisse und Vergleichsversuche mit Länderbahnlokomotiven werden deshalb ausführlich beleuchtet, ebenso natürlich die Technik dieser Baureihe.

Inzwischen ist auch Band 2 erschienen, den wir ebenfalls rezensieren werden. Dieser widmet sich dem Einsatz bei den Bahnbetriebswerken und weiteren Daten zu den Maschinen, die nicht in den Band 1 gehören. Zusammen ergeben sie das neue Standardwerk über die Baureihe 01, was nach den vielen lobenden Worten sicher kein Geheimnis mehr ist.

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

Die schönsten Bahnepochen Wir wünschen allzeit gute Fahrt!

Eine neue Fachzeitschrift für Eisenbahnen zu gründen, darf sicher als ein mutiges Unterfangen bezeichnet werden. Umso mehr hat uns die neue Zeitschrift Eisenbahnklassik neugierig gemacht. Für unsere Leser haben wir einen Blick in die erste Ausgabe geworfen. Nun halten wir fest, was sie bieten kann und will, ebenso aber auch, welche Wünsche an künftige Ausgaben gestellt werden dürfen.

Robin Garn (Hrsg.)
Eisenbahnklassik
Geschichte • Kultur • Fotografie

Nord Süd Express GmbH
Gröbenzell ab 2021

Magazin mit Klebebindung
Format 22,5 x 30,0 cm
100 Seiten mit über 150 teilweise farbigen Abbildungen

ISSN 2748-6427
erscheint quartalsweise
Preis 12,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Während wir uns über viele Jahre stets wachsenden Zuspruchs erfreuen durften, kämpften viele Zeitschriften der Printpresse mit ständig zurückgehenden Auflagen. Als Hauptursache wurde ein schrumpfender Markt ausgemacht, in dem der Altersdurchschnitt der Konsumenten immer weiter steigt.

Und auch angesichts eines offenbar eingetretenen Wandels, wie das Hobby Eisen- oder Modellbahn öffentlich wahrgenommen wird, und einem Beleben als Folge der Freiheitsbeschränkungen in Folge der Pandemie bleibt heute noch unklar, wie nachhaltig zuletzt positive Entwicklungen sein werden.

Mitten in der Phase, die wir hier skizzieren, übernahm Geramond im letzten Jahr die Verlagsgruppe Bahn (VGB). Das gesamte Programm kam auf den Prüfstand, wurde auf Wirtschaftlichkeit und Überschneidungen mit Titeln aus dem bereits vorhandenen Portfolio überprüft.

Als Folge wurden einige Zeitschriften eingestellt und einige ihrer bewährten Kernelemente in andere Titel überführt. Ein Opfer dieser Entwicklung war das Magazin Bahnepoche. Geramond-Chefredakteur Michael Hofbauer schrieb dazu jüngst: „(...) es bestand angesichts der Ausrichtung (...) auf eine hochspezialisierte Zielgruppe leider auch keine realistische Chance, es jemals aus den roten Zahlen zu bekommen.“

Mit Robin Garn als Herausgeber hätte sich Geramond jedoch eine weitere Zusammenarbeit gewünscht, doch es sollte anders kommen. Und genau das führt uns zu dieser Titelbesprechung. Wir gehen unbefangen an diese Aufgabe, denn die eingestellte Zeitschrift gehörte nicht zu denen, die wir regelmäßig konsumierten.

Die von Karlheinz Werner und Thomas Hilge – früherer VGB-Verlagsleiter - neu gegründete Nord Süd Express GmbH möchte an eine Tradition anknüpfen und die Lücke im Zeitschriftenmarkt durch einen



eigenen Nachfolger schließen. Dauerhaft gelingen kann dies freilich nur, wenn sich mit den günstigeren Kostenstrukturen eines kleineren Verlags wirtschaftlicher arbeiten lässt und möglichst auch neue und breitere Leserschichten angesprochen werden.

Der Neuankömmling am Fachzeitschriftenmarkt heißt Eisenbahnklassik, bietet dem Leser einhundert Seiten Fachinformationen und soll künftig vierteljährlich erscheinen. Die hier zu besprechende Erstausgabe erschien Ende Juni und soll vertraut wirken, wenn die Vorgängerzeitschrift bekannt ist.

Das neue Magazin soll die Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn mit Anspruch und Herzblut vereinen. Sachkundige Berichten, Reportagen und Geschichten von Zeitzeugen wollen Autoren und Redaktion ihren Lesern nahebringen.

Als Zeitreise mit unwiederbringlichen Momenten und neuen Erkenntnissen, epochalen Fotos und seltenen Dokumenten metaphorisch umschrieben, waren wir gespannt, was uns erwarten würde. Und der erste Eindruck passt: Die beiden größten Themen des Hefts, die zusammen fast die Hälfte aller Seite füllen, halten das Versprechen.

Aufschlussreiche Rechercheergebnisse, ansprechende und nicht schon hinreichend bekannte Fotografien sowie bislang kaum bekannte Fakten fesseln den Lesern. So war es bislang kaum bekannt, was die Sowjetunion mit den elektrischen Beutelokomotiven aus ihrer Besatzungszone vor hatte und tatsächlich angestellt hat.

Auch das – für den Rezensenten wegen Heimatverkehrsgeschichte besonders interessante – Titelthema über die von Dortmund aus eingesetzte Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ im Zeitraum 1950 – 1958 war bislang eher ein Stiefkind der Eisenbahnliteratur. Über Fahrleistungsrekorde lässt sich nur staunen und endlich bekommen wir einen Eindruck, wie der stahlblaue Lack diesen Maschinen wirklich stand.

Aber das neue Heft hat auch Schwächen, die sich abstellen lassen, schließlich muss es seine Identität erst finden, wobei wir hoffentlich auch helfen können. Schwachpunkte sind auffallend viele Grammatik- und Bezugsfehler, die den Lesefluss stellenweise behindern und den Eindruck erwecken, dass hier mit massivem Zeitdruck gearbeitet werden musste.

Und Abkürzungen kennen im Deutschen per definitionem keinen Plural, weder mit noch ohne ein durch Apostroph abgesetztes s, das es im Übrigen auch in der englischen Sprache nicht gibt und deshalb auch als „Deppenapostroph“ stigmatisiert ist. Überflüssig in einem Eisenbahnmagazin sind auch politische Seitenhiebe („König:innen der Laufleistungen“) zur Gender-Ideologie.

Viele weitere Themen werden in der vorliegenden Ausgabe noch gestreift, die deutlich zeigen, wie breit die Themen und bunt die Facetten der historischen Eisenbahn sind, die eben nicht mehr bei der Dampflok aufhört! Leider kommen viele nicht über maximal eine Doppelseite hinaus und bleiben dadurch sehr an der Oberfläche. Hier sehen wir die Punkte, wo aktuell noch nach der idealen Ausrichtung und eigenen Identität gesucht wird.

Passende Literaturempfehlungen gehören auf jeden Fall hierher, auch die Rubrik „Fahren und Bewahren“ schlägt eine sinnvolle und für uns wünschenswerte Brücke zum heutigen Museumsbahnbetrieb. Und der Blick ins Ausland über ein ReisetHEMA kann ebenfalls bereichern wirken, wenn der Umfang nicht übertrieben wird, was hier übrigens gut gelungen ist.

Sehr gefallen haben uns übrigens historische Aufnahmen vom Bahnbetrieb in Basel (1932 – 1962), der rollende Legenden und Alltagsbetrieb als Fotostrecke präsentiert. Fazit: lesenswert!

Verlagsseiten:
<https://www.nordsuedexpress.de>
<http://www.eisenbahnklassik.de>



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert

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 und Verständnis rund um die neuen Seiten:

Erstmal ein Lob für das neue Trainini-Aussehen! Man muss sich an alles Neue erst gewöhnen, aber das geht sehr schnell. Auch ein dickes Lob für Euer Magazin, das kontinuierlich auf die Nr. 200 zusteuert, immer tolle, informative, kritische, realistische Berichte und Reportagen! Vielen Dank!!!

Da Ihr das, wie wir unser Hobby auch, unentgeltlich macht, wünsche ich allen Kranken gute Besserung und alle anderen bleibt gesund und macht Euch keinen Stress, von unserem Haupthersteller sind wir ganz andere Lieferzeiten gewohnt!

Also erst kommen Familie, Gesundheit, Beruf und dann das Hobby!

Andreas Schärf, per Mail

Gute Worte eines weiteren Lesers:

Mit großem Bedauern habe ich im Rahmen Ihres toll gemachten neuen Erscheinungsbildes von Trainini von den schwerwiegenden Problemen erfahren, die Sie alle belasten. Was es auch sei, ich hoffe nicht alle Befürchtungen treten ein und Sie können bald wieder mit Zuversicht und gesund an Leib und Seele Ihre Träume und Pläne in Angriff nehmen.

Viele warten jetzt sicher auf die nächste Ausgabe von Trainini, aber für dieses engagierte Team gibt es jetzt wohl Wichtigeres. Ich / wir warten gerne! Bleiben Sie behütet!

Dr. Ingo Patschke, per E-Mail

Zuspruch zur Seitenmeldung vom 25. Juni 2021:

I write to express my sincere concerns and best wishes for your current situation and to let you know all of us here in America are quietly awaiting your return with a fantastic monthly publication.

Thank you and return when you are able. We understand. Take good care.

Dwight Landen, per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich schreibe, um meine aufrichtige Besorgnis und meine besten Wünsche für Ihre derzeitige Situation auszudrücken und um Sie wissen zu lassen, dass wir alle hier in Amerika ruhig auf Ihre Rückkehr mit einer fantastischen monatlichen Veröffentlichung warten.

Vielen Dank und kehren Sie zurück, wenn Sie dazu in der Lage sind. Wir verstehen das. Passen Sie gut auf sich auf.



Großes Verständnis unserer Leserschaft:

Wenn ein großer gewinnorientierter Spielwarenhersteller mit „phantastischen“ Lieferterminlisten aufwartet, dann geht das schon mal auf die Nerven.

Falls jedoch eine kleine Organisation wie „Trainini“ die Erscheinungstermine ihres kostenlosen Magazins aus persönlichen Gründen verschieben muss, dann ist das akzeptabel. Es bleibt nur zu hoffen, dass gute Verbesserungswünsche an alle Betroffenen ausreichen und keine tragischeren Gründe vorliegen.

Roland Graesser, Pincourt QC (Kanada)

Antwort der Redaktion: Wir haben uns sehr über verschiedenste Zuschriften wie die zuvor wiedergegebenen gefreut, die uns Verständnis seitens der Leserschaft rückmelden und Mut zusprechen. Leider ist und bleibt die Lage weiter angespannt, denn es handelt sich um Ereignisse und Schicksalsschläge, die in Anzahl, Schwere und zeitlicher Abfolge in vielerlei Hinsicht noch für einige Zeit ausstrahlen. Auch die jüngste Hochwasserkatastrophe hat Teile unserer Mannschaft zumindest etwas getroffen und deren Arbeit erschwert.

Bestens gelungene Leig-Einheit:

Vor langer Zeit wurde im Heft 5/2010 der Bericht: „Leicht(gemacht)er Eilgüterzug“ vorgestellt. Unter Verwendung des damaligen Museumswagen 2009 wurde daraus eine Leig-Einheit hergestellt.

Als Schlussbemerkung wurde geschrieben: „Unsere Leig-Einheit wurde mit recht einfachen Mitteln erstellt, damit der Vorschlag von vielen Modellbahnern nachzubauen ist. Als mögliche Verfeinerungen für den geübten Handwerker bleiben das Anbringen eines Toilettenfallrohrs, das Durchbrechen von Fenstern und der Nachbau von Fensterkreuzen wie auch Türen an den Stirnseiten. Dies überlassen wir aber bewusst der Phantasie unserer Leserinnen und Leser.“

Da mir diese Wagen immer noch fehlten und vier Museumswagen in der Vitrine standen, habe ich mich daran gesetzt, diesen interessanten Wagentyp in Z umzusetzen. Anhand des Miba-Güterwagen-Bandes 1 lagen mir damit auch Zeichnungen und Abmaße vor, so dass ich beginnen konnte.

Ich wählte die Einheit mit 8 m Achsabstand und formte durch beherrzte Schnitte ein maßstäbliches Untergestell. Das war die Basis. Anschließend wurden insgesamt 20 Bohrungen in die Wagenkästen gebohrt, die dann mittels Schlüsselfeile mit Engelsgeduld zu den Fenster-/Türausschnitten führten.



Auch das Toilettenfenster wurde nicht vergessen. Mit PS-Profilen sind danach die Fenster-/Türfüllungen/Sprossen entstanden, die Gummiwulste entstanden aus MS-Rohr. (Es gab sowohl Faltenbalg als auch Gummiwulst!)



Zwei Leig-Einheiten unterschiedlicher Bauarten hat unser Leser nach einer Beitragsanregung aus dem Mai 2010 auf Basis der Museumswagen 2009 realisiert. Die linke von beiden hat zusätzlich ein Dach mit Sicken erhalten. Beide Fotos: Dirk Rohwerder

Bei einer Einheit wurden zusätzlich als Variante die Dachsicken nachgebildet und mit einer hauchdünnen Schicht überzogen. Im Eigendruck mittels Tintenstahldrucker konnte der markante Schriftzug auf Decal erstellt und ausgedruckt werden.

Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren, bekamen die Fahrzeuge noch eine Patina, die Scheiben wurden verglast und ein Wagen erhielt Schlusscheiben. Danach sind die Doppeleinheiten fest gekuppelt worden. Dieser Bastelvorschlag hat richtig Spaß gemacht, jetzt darf der Eilgüterzug seine Runden drehen.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Früherer Händler und Kleinserienhersteller verstorben:

Bereits am 19. April 2021 verstarb im Alter von 79 Jahren Dipl.-Ing. Wilfried Schmidt aus Hameln. Unter seinem früheren Firmenauftritt „Spur-Z-Partner Schmidt“ nahm er bis zum Renteneintritt auch an den Internationalen Spur-Z-Treffen in Geseke und Altenbeken sowie an vielen Messen teil.

Langjährige Modellbahner werden ihn noch als Modellbahnhändler, Kleinserienvertrieb und auch Kleinserienhersteller kennen. Auch der heute bestens bekannte Michael Bahls begann hier seine berufliche Laufbahn, bevor er sich ebenfalls als Kleinserienhersteller selbstständig machte.

Mit Dipl.-Ing. Wilfried Schmidt verliert die Gemeinschaft der Spurweite Z ein verdientes und engagiertes Mitglied ihrer frühen Zeit, das viele Impulse zu geben vermochte und auch dazu beitrug, dass sich ihre Szene bunt und vielseitig entwickeln konnte. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Herta und allen weiteren Angehörigen.

Neues Magazin für Vorbildfreunde:

„Wo fühlen sich Eisenbahnfreunde aufgehoben? Bestimmt nicht zwischen öden Lärmschutzwänden und überwucherten Gleisen einer Bahn, die den Betrieb einstellt, weil Laub auf der Schiene liegt oder eine Weiche eingefroren ist.“



Heftabbildung: Nord Süd Express

So leitet der junge Verlag Nord Süd Express (<https://www.nordsuedexpress.de>) aus Gröbenzell eine Kurzvorstellung seines neuen Magazins Eisenbahnklassik ein, das wir in dieser Ausgabe auch im Rahmen einer Besprechung vorstellen.

Es dreht nach eigenem Verständnis also die Zeit zurück und möchte seinen Lesern ein großes Versprechen: mehr klassische Eisenbahn, mehr Informationen aus den großen Zeiten des Schienenverkehrs als bei jeder anderen Zeitschrift.

Wer sich für die große Zeit der Eisenbahn interessiert, in der noch verschiedene Traktionsarten nebeneinander unterwegs waren und die Bahn ein Motor des Wirtschaftswunders wurde, ist hier richtig. Das Magazin versteht sich laut Verlag als innovativ.

Inhaltliche Schwerpunkte sind die Geschichte, Fotografie und Kultur der deutschen Eisenbahnen des 20. Jahrhunderts, aber auch Informationen über die heutigen Betreiber von Nostalgie- und Museumsbahnen sowie weitere „Bewahrer“ historischer Relikte des Schienenverkehrs. Sachkundige Berichte, große Reportagen und kleine Geschichten sollen sich dort künftig auf jeweils 100 Seiten abwechseln.

Vorstandswechsel bei der Spielwarenmesse:

Am 1. Juli 2021 hat nach dem altersbedingten Ausscheiden der Vorstände Ernst Kick (Vorsitz) und Dr. Hans-Juergen Richter mit Florian Hess, Jens Pflüger und Christian Ulrich (Sprecher) ein neues Führungstrio die Geschäfte übernommen.

Alle drei seien mit ihren Einsatzbereichen bestens vertraut. Neben der gemeinsamen Unternehmensleitung sowie der Betreuung von Tochterunternehmen und Beteiligungen sind die Aufgaben klar strukturiert: Florian Hess agiert als Vorstand Fair Management, Jens Pflüger verantwortet Finanzen, Personal und Informationstechnologie sowie Christian Ulrich neben seiner Sprecherrolle die Bereiche Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Märklin-Erstausslieferungen im Juli:

Gleich sechs Neuheiten trafen in den letzten Wochen bei den Händlern ein. Darunter ist mit der sechsteiligen Containertragwagenpackung (Art.-Nr. 82665) eine sehr interessante Zusammenstellung für die frühe Epoche V, die das vertraute Bild aus Bundesbahnzeiten mit dem beginnenden Zeitalter privatisierter Bahnen verbindet.

Sie besteht aus zwei Tragwagen Sgs 693 und vier zweiachsigen Lgjs 598 für den kombinierten Ladungsverkehr. Sie transportieren verschiedene 20- und 40-Fuß-Schiffs- wie auch Tankcontainer. Markante und bekannte Gestaltungen der TFG (Bundesbahn), Hapag-Lloyd oder Maersk, noch mit der Ergänzung „Sealand“ kombiniert, verweisen deutlich auf den Betriebszeitraum.

Die beiden Doppelstock-Autotransportwagen DDM der ÖBB mit Pflatsch in Reinorange (87095) gehören in die Epoche IV und waren auch grenzüberschreitend anzutreffen. Sie liefen immer in Reisezügen und waren nicht in Güterzügen anzutreffen, wie ihre Gattungszuweisung zu den Gepäckwagen bereits deutlich macht. Kombinieren lassen sie sich auch problemlos mit Wagenmaterial der Bundesbahn.



Die Autotransportwagen DDM der ÖBB in Reinorange waren auch grenzüberschreitend unterwegs und können so beispielsweise auch problemlos mit deutschen Reisezugwagen gereiht werden.

Den blaugrauen Anstrich der Deutschen Reichsbahn trägt die Schnellzugellok E 18 053 (88083), die viele Freunde der Epoche II lange erwartet haben werden. Umgestellt auf Glockenankerantrieb und fahrtrichtungsabhängig mit warmweißen LED beleuchtet, ist sie ein technisch zeitgemäßes Modell geworden.

Ein Bundesbahnklassiker im modernen Gewand ist die graue V 270.09 (88205) der SGL für Epoche VI. Die frühere V 200¹ der Bundesbahn ist in dieser Gestaltung das Nürnberger Messe-Sondermodell 2021, das auf seinem gewohnten Ausstellungsrahmen leider verzichten musste.

Weitere Neuheitenauslieferungen sind der Jahreswagen 2021 für das Märklin-Magazin (80831), der den vierachsigen Selbstentladewagen mit Klappdeckel Tad-u 961 der DB als Vorlage aufgreift und der Schiebewandwagen Hbbins der SBB in Werbegestaltung von Tela-Kimberly (82385), der in der Epoche VI unterwegs ist.

Flutspenden über Joswood:

Der Bergische Zubehöranbieter Joswood (<https://lasercut-shop.de>), selbst mitten in einem der stark betroffenen Hochwassergebiete ansässig, hat eine Spendenaktion gestartet, die Einrichtungen zu Gute kommen sollen, die Flutschäden erlitten haben oder Flutopfern helfen.

Der handwerkliche Betrieb ist dankbar, selbst ohne Schäden durch diese Katastrophe gekommen zu sein und möchte sich nun solidarisch mit denen zeigen, die nicht so viel Glück hatten. Die Empfänger werden noch ausgewählt und später bekanntgegeben.

Für zehn Tage ab dem 18. Juli 2021 will Joswood 50 % seines in diesem Zeitraum erzielten Umsatzes den genannten Zwecken zu Gute kommen lassen. Dies kündigt Inhaber Jörg Schmidt in einem Video unter folgender Adresse an: <https://youtu.be/TkQ4Ynsa-c4>.

Zetties, die sich hier mit einem Kauf beteiligen wollen, seien an unseren Bericht in **Trainini®** 4/2021 erinnert, in dem wir hölzerne Überseekisten dieses Herstellers vorgestellt und auf Schwerlastwagen SSy 45 von Märklin wirkungsvoll in Szene gesetzt haben. Der gute Anklang bei unseren Leserinnen und Lesern bestärkt uns in der Ansicht, dass auch Freunde unseres Maßstabs hier gute Hilfe leisten können.

Verladeszene der Bundeswehr:

Angeregt durch die jüngsten Neuheiten, die wir hier vorgestellt haben sowie Berichte und Hinweise unserer Leser Hartmut Schnittjer (**Trainini®** 5/2021) und Christian Liebau (**Trainini®** 6/2021) haben wir eine Verladeszene von Bundeswehrpanzern an einer Laderampe möglichst vorbildnah umgesetzt.

Dabei kamen die Schwerlastwagen SSy 45 (Art.-Nr. 82229) und SSym 46 (82352) von Märklin zum Einsatz, ergänzend ein Panzer Leopard 1A1 von Z-Panzer, Soldaten aus einer Figurenpackung „Luftwaffenpersonal“ von Herpa (551663) und die neuen MAN AE Cargo Bundeswehr (MAN 630 AE; 322.032) von Artitec.



Mit Hilfe von Märklin-Schwerlastwagen sowie Zubehör von Artitec, Herpa und Z-Panzer entstand eine Verladesezene der Bundeswehr in der späten Epoche III als weitere Anregung für unsere Leser.

Ergänzt werden könnte diese Szene durch weitere Panzer- und Unimog-Modelle des genannten Herstellers, olivgrün lackierte Fahrzeuge wie den VW-Transporter oder auch den MAN 630 von Ratimo-Z in den drei angebotenen Gestaltungsformen.

Shorty-Modelle von USA-Klassikern:

Im von Raumnot geplagten Japan sind sogenannte Shorty-Modelle in allen gängigen Baugrößen ein Renner. Dieses häufig verniedlichte und immer verkürzt wiedergegebene Rollmaterial erlaubt es vielen Modellbahnfreunden nämlich erst, ihr Hobby im häuslichen Umfeld darzustellen. Des Weiteren fühlen sich auch Kinder davon oft sehr angesprochen.

So hat auch Rokuhan bereits vor einigen Jahren seine Produktlinie in der Spurweite Z entsprechend erweitert. Nach mehreren japanischen Vorlagen steht nun die US-amerikanische EMD F7 als A- und B-Einheit Pate für den Einstieg in den nordamerikanischen, aber auch europäischen Markt. Erhältlich sind zunächst Versionen der Santa Fa (Art.-Nr. ST012-1) und New York Central (ST012-2).

Bei Noch werden sie im Vertriebsprogramm sicher zeitnah ebenfalls Einzug halten. Ab Werk handelt es sich um lackierte und bedruckte Gehäuse auf einem nicht angetriebenen Fahrwerk. Um die Modelle in Bewegung zu versetzen, sind im Rokuhan-Programm bereits angetriebene und motorlose Fahrgestelle separat erhältlich.

Wie wir vernehmen durften, sind bei ausreichend Erfolg am Markt auch passende Wagen und Umsetzungen nach europäischen Vorbildern geplant.

Faller-Neuheit verfügbar:

Faller feiert dieses Jahr sein 75-jähriges Bestehen, denn Edwin und Hermann Faller begannen 1946 mit dem Erstellen der ersten Baukästen und Fertigmodellen des Zubehörbereichs. Die wichtigste Neuheit für



Die jüngst ausgelieferte Oberneulander Mühle (Art.-Nr. 282789), ein Galerie-Holländer, ist quasi das Jubiläumsmodell Fallers für die Spur Z zum 75-jährigen Bestehen, steht es doch ganz in der Gründertradition ansprechender Funktionsmodelle. Foto: Faller

die Spur Z darf daher durchaus auch als ein Jubiläumsmodell aufgefasst werden, denn sie ist hinsichtlich Größe und Funktion schon etwas Besonderes und steht ganz in der Tradition der Firmengründer.

Im Handel angekommen ist nun die aus 213 durchgefärbten Hartkartonteilen in sieben Farben bestehende Holländerwindmühle mit achteckigem Grundriss (Art.-Nr. 282789). Wie das Vorbild hat sie eine umlaufende Galerie mit Geländer, die sie von den sogenannten, kleineren Erdholländern abhebt.

Vorlage des Funktionsmodells ist die denkmalgeschützte „Oberneulander Mühle“ im gleichnamigen Bremer Stadtteil. Mit dem separat erhältlichen Faller-Getriebemotor (180722) können die Flügel in Bewegung gesetzt werden.

Da die von der Vorlage abweichende Gestaltung der Mühlenhaube Kritik auslöste, planen wir noch einen Baubericht inklusive Motorisierung. Wir möchten in diesem Zusammenhang nach Lösungen suchen, wie dieses Teil näher ans Vorbild gerückt werden kann, ohne seine Bewegungsfunktionen zu verlieren.

Angesichts der bereits kommunizierten Lage gehen wir allerdings davon aus, dass wir dieses Vorhaben erst im Jahrgang 2022 einlösen können. Da fraglich ist, wie lange die Bausätze lieferbar sein werden, sollten sich Interessenten frühzeitig eindecken, um unseren Vorschlag dann beizeiten nachbauen zu können.

MTL setzt Wagenserie fort:

Micro-Trains setzt mit Waggon Nummer 5 die Auslieferung der Sweet-Liquid-Serie fort. Jüngstes Modell dieser Reihe ist das von GATX eingestellte, hellgraue Exemplar eines 39-Fuß-Kesselwagens mit

Anschriften von Domino Sugar (Art.-Nr. 530 00 530). Die Firma, der er gewidmet ist, ist heute der größte Zuckerhersteller in den Vereinigten Staaten von Amerika.

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



Panzer- und Automodelle auch für die Spur Z:

Der niederländische Anbieter Panzer-Shop.nl ist ein Spezialist für Panzermodelle und Armeefahrzeuge in den Maßstäben 1:160 und 1:120. Angeboten werden aber auch interessante Fahrzeuge für die Spurweite Z, die aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg bis in die Gegenwart reichen und als 3D-Druck-Umsetzungen konzipiert sind.

Jüngster Ableger der Sweet-Liquid-Serie ist dieser Kesselwagen „Domino Sugar“ (Art.-Nr. 530 00 530). Foto: Micro-Trains



Ford V3000 (links) und Mercedes-Benz L4500 (rechts) sind zwei der von Panzer-Shop.nl angebotenen Fahrzeuge für die Spurweite Z, in diesem Fall für die Epoche II und als kriegsüberlebende Exemplare für die frühe Epoche III. Fotos: Panzer-Shop.nl

Sortiert nach Ländern können einzelne Fahrzeuge natürlich auch doppelt im Sortiment auftauchen, sofern sie bei verschiedenen NATO-Partnern im Einsatz sind. Besonders interessant sind auch Baustellenfahrzeuge wie ein Caterpillar-Kettenbagger oder ein Radlader.

Auch zivile Nutzfahrzeuge finden sich im Sortiment unter <https://www.panzer-shop.nl>. Dem Nutzer werden vier Sprachen angeboten, um sich gut informieren und bestellen zu können.

Vier Neuheiten bei AZL im Juli:

Neu bei American Z Line ist im Juli die EMD F7 als Zusammenstellung aus A- und B-Einheit der Erie Lackawanna (Art.-Nr. 63012-1). Ergänzt wird sie durch eine einzelne A-Einheit (63012-2). Auch die mächtig wirkende EMD E7 rollt als A- und B-Einheit an und trägt nun die Farben der Missouri Pacific (64615-1 / -2).

Die R-70-20-Kühlwagen fahren nun in einem knalligen Orange der Milwaukee Road vor und sind als Einzelwagen (914811-1), Zweier- (914841-1) und Viererpackungen (904811-1) zu erwerben. In gleichen



EMD F7A und -B (Art.-Nr. 63012-1; Bild links) der Erie Lackawanna und EMD E7A und -B (64615-1; Bild rechts) der Missouri Pacific.
Fotos: AZL / Ztrack

Konfigurationen sind auch die 8.000-Gallonen-Kesslewagen von 1917 zu haben, die California Dispatch gehörten (915008-1 / 915038-1 / 905008-1).

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



Vitrine in den Faller-Miniaturwelten mit einer Auswahl verschiedener Produktlinien aus der 75-jährigen Geschichte.

Gebäuden und Einrichtungen nach industriellen Vorlagen und kam darüber zum Zukunftsthema einer Windkraftanlage.

Faller-Miniaturwelten wieder geöffnet:

Was heute die Miniaturwelten als Firmenmuseum von Faller sind, hat in Gütenbach eine lange und spezielle Tradition: Alles geht auf ein Musterzimmer zurück, das lange Zeit nur Geschäftspartnern vorbehalten war.

Zeitweilig diente es ebenso Bescherungen für Mitarbeiterkinder zur Weihnachtszeit – ein Ereignis, das bei den Jüngsten sicher hoch im Kurs stand und Berufswünsche begründete. Heute ist aus diesem Raum ein modernes Firmenmuseum geworden, das die 75-jährige Unternehmensgeschichte anschaulich nahebringt.

Seit der Woche des 28. Juni 2021 sind die Miniaturwelten samt Werksgeschäft wieder geöffnet. Als kleine Überraschung ist die Gartenbahn in der Zwischenzeit neu gestaltet worden. Der Eintritt ist frei.

Öffnungszeiten sind Mittwoch bis Freitag von 11:00 – 16:00 Uhr und an Samstagen von 11:00 – 15:00 Uhr. Da das Gebäude aber nicht barrierefrei ist, werden mobilitätseingeschränkte Besucher um eine vorherige telefonische Anmeldung unter (0 77 23) 6 51-114 gebeten.

Ein neues Projekt aus der Ukraine:

Unser Leser Alexey Mark hat uns ein neues Projekt vorgestellt, dass er nach über einem Jahr Arbeit abschließen konnte. Er empfand einen Mangel an

Der Nachhaltigkeit sollte offenbar auch im Modell Ausdruck verliehen werden und so machte er sich ans Werk. Eine erste Vorlage lieferte Fallers Windrad für die Spurweite N, doch der Antriebsmotor sollte nicht im Sockel seinen Platz finden, sondern dort, wo im Vorbild der Generator sitzt.

Die Suche nach einem geeigneten Motor mit ausreichend geringem Einbaumaß und langsamem, aber ebenso gleichmäßigem Lauf gestaltete sich schwierig.

Hinsichtlich der Vorlage fiel die Wahl auf das weit verbreitete Modell E-82 von Enercon. Dessen Pylone weisen, je nach Einsatzort, eine Höhe von 59 bis 138 Meter auf, der Rotordurchmesser beträgt 82 Meter. Damit erwirtschaftet es eine elektrische Leistung zwischen 2.000 und 3.000 kW.



Ein Blick auf den Generator mit den selbstgedruckten Schiebebildern zum Beschriften und dem aufgesetzten Element für die funktionsfähigen Leuchtfeder. Foto: Zmodell / Alexey Mark

Die Vorbildhöhe von 59 m sollte sich fürs Modell als ideal erweisen und so ging es ans Konstruieren und Drucken der erforderlichen Teile mittels grau eingefärbtem Resinharz. Schwierig war es, geeignete Vorlagen für alle erforderlichen Ansichten zu finden, besonders darunter der Blick von oben. IM Folgenden ergaben sich folgende Modellmaße:

- Höhe des Pylons 24 cm
- Rotordurchmesser 19 cm
- Gesamthöhe mit senkrecht nach oben stehendem Rotorblatt 33,5 cm

weiter auf Seite 62



Zusätzlich eingesetzt wurden noch eine Blinkelektronik des ungarischen Herstellers Trainmodules (<http://www.trainmodules.com>) und ein Abwärtswandler zum Ansteuern von zwei Leuchtfeuern, die das Windrad für Flugzeuge sichtbar machen sollen.

Deren Teile fanden im Inneren der Standsäule Platz, die roten LED (SMD der Bauform 0402) finden sich vorbildgerecht in angesetzten Haltern. Künftig ist aber auch hier der Einsatz einer Eigenentwicklung geplant.

Verfeinert um angesetzte Ätzteile, war das zusammengebaute Objekt schließlich bereit für das Lackieren mit Tamiya-Farben in verschiedenen Mischgraden. Umfangreiches und wiederholtes Abkleben gehörten zu den erforderlichen Vorbereitungen. Grundfarbe war LP-35 „Insigniaweiß“.



Mehrfache Abklebearbeiten, Farben abtönen und lackieren waren erforderlich, um den Mastsockel farblich an die Vorlage zu bringen. Nicht vergessen wurde auch die Zutrittsstür zum Mast, die für Wartungs- und Reparaturarbeiten erforderlich ist. Auf Seite 61 ist das fertige und elektrisch angetriebene Windrad in vollem Umfang zu sehen. Foto (auch Seite 61): Zmodell / Alexey Mark

Die Ringe am Mast wurden aus verschiedenen Grüntönen des Tamiya-Programms abgetönt. Weitere Farben wie Aluminium und Rot kamen ebenfalls zum Einsatz. Die erforderlichen Schiebebilder zum Beschriften fertigte Alexey ebenfalls selbst auf seinem Mimaki-UV-Drucker an.

Schließlich wurde das fertiggestellte Windrad auf eine kreisrunde Grundplatte von 10 cm Durchmesser geschraubt, angeschlossen und die kleine Platte begrünt, um es wirkungsvoll präsentieren zu können. Seine Umdrehungsgeschwindigkeit ist auf zwölf pro Minute eingestellt, was im Mittel der Vorbildrotation (6 - 18 Umdrehungen/Minute) liegt.

Wenn seitens unserer Leserschaft Interesse an dieser Entwicklung besteht, kann eine Kontaktaufnahme per E-Mail (zmodell[at]ukr.net) oder über soziale Netzwerke (<https://www.facebook.com/Zmodelltrains/>) erfolgen.

Ruhig geht es bei NoBa-Modelle weiter:

Nach drei Wochen Entspannungsurlaub auf dem Boot geht es bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) etwas ruhiger weiter, als wir es in den letzten Monaten gewohnt waren. Trotzdem hat das kreative Duo einige äußerst interessante Neuheiten vorgestellt.



Zwei Ausführungen des Omnibusses Büssing BS 110 V (Art.-Nr 6379RF; Bild oben) und die Straßenbahn T2 (5706R; Bild unten) als noch unlackiertes Modell. Fotos: NoBa-Modelle

Mit dem Omnibus Büssing BS 110 V ist ein weiteres, wichtiges Modell für die Epoche III neu im Angebot. Zur Wahl steht es als fahrendes Exemplar (Art.-Nr. 6379R / 6379RF) und mit geöffneten Türen an der Haltestelle (6380R / 6380RF), jeweils als Resin-Druckrohling und als Fertigmodell.

Für Freunde von Straßenbahnthemen sind jetzt ein Fahrleitungsmesswagen (5707R) und ein Schienenschleifwagen (5708R) der SSB im Programm. Das Programm erhält derweil weiteren Zuwachs durch den zweiachsigen Triebwagen T2 (5706R) und ein motorisiertes Fertigmodell des schon bekannten Gelenktriebwagens GT4 (5703RF).

Als Vorschau auf die nächsten Wochen hat NoBa-Modelle einen Maishäcksler genannt, der in rund zwei Monaten auch beim Vorbild wieder auf den Feldern Europas zu sehen sein wird.

Neues Modell bei WDW Full Throttle:

Bei FullThrottle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) ist ein neues Modell der Schüttgutwagen mit zylindrischem Behälter im Angebot. Knallgelb lackiert ist das unter ACFX eingestellte Exemplar mit Werbeanschriften mit Werbeanschriften „Old Dutch Cleanser“ (Art.-Nr. FT-1042-3).



Schüttgutwagen „Old Dutch Cleanser“ (Art.-Nr. FT-1042-3; Bild links) und der C&O/CSX (FTPZ-8022-1; Bild rechts). Fotos: WDW Full Throttle

Noch im Juni erschienen ist der schwarze 100-Tonnen-Schüttgutwagen mit drei Auslasstrichtern und außenliegenden Kastenstreben (FTPZ-8022-1) der CSX bzw. C&O. Beide genannten Wagen werden in Doppelpackungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern ausgeliefert.

DDR-Abrollcontainer neu bei Schrax:

Ein Abrollcontainer für den W50, einen typischen Lkw der früheren DDR, war für die Baugröße H0 schon länger erhältlich. Nun folgt er bei Schrax (<https://www.schrax.com>) auch in der Spurweite Z.

Mit einer Seilwinde wurde sein Vorbild über herabgelassene Teleskopschienen auf das Transportfahrzeug gezogen oder von diesem abgelassen. Nach der Wende verschwanden sowohl diese Behälter als auch ihre Transportfahrzeuge schnell aus dem Verkehrsbild im Osten der Republik.

Abstimmung zum EM-Dioramenwettbewerb läuft:

Die Leserjury ist am Zuge, teilt die Redaktion des Eisenbahnmagazins mit. Unter den 39 eingereichten Schaustücken für die Erwachsenenkatgorie sind auch drei Werke für die Spurweite Z. im Jugendbereich (zehn Teilnehmer) beteiligte sich dieses Mal leider niemand mit dem kleinsten Maßstab.

Wir sind von den in einer Heftbeilage abgebildeten Dioramen im Format 15 x 30 cm begeistert und erkennen auch die Handschrift von mindestens zwei der drei Teilnehmer sicher wieder. Verraten werden wir sie selbstverständlich nicht, um die Neutralität bei den Abstimmungen nicht in Frage zu stellen.

Wir hoffen aber, dass sich auch die Mitglieder unserer Baugrößen-Gemeinschaft rege beim Abstimmen beteiligen wird und unseren Vertretern eine gute Position mitverschaffen wird. Für den Maßstab 1:220 treten folgende Arbeiten an:

- E03 „Holzverladung“ (Abtransport von Sturmschadholz auf der Ilztalbahn nach dem Winter 2018)
- E17 „Laderampe in Z“ (liebevoll gestaltete Ladestraße und Rampe mit Schlosserei und Schmiede)
- E20 „Raiffeisen-Lager“ (szenenreich gestaltetes Landwirtschaftslagerhaus mit Lkw-Rampe und Gleis)

Unter den Teilnehmenden der Abstimmung werden viele attraktive Preise verlost: drei Einkaufsgutscheine verschiedener Händler im zwischen 250 und 500 EUR Wert, Waggonmodelle, Zubehörartikel, Bücher und Kalender.

Abgestimmt werden kann schriftlich per Abstimmkupon in der Heftbeilage des Eisenbahnmagazins 8/2021 oder elektronisch unter <https://eisenbahnmagazin.de>. Eisendeschluss ist der 31. August 2021. Jeder Leser darf drei Stimmen in der Erwachsenen- und eine in der Jugendkatgorie abgeben.

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.