

**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



Zugbildung in fünf Epochen

**Nützliches für saubere Räder
Modellbau Laffont im Portrait**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit rasanten Schritten geht dieses Jahr schon wieder seinem Ende entgegen. Kaum freuen wir uns wieder über die ersten Messen und Ausstellungen, harren dem persönlichen Wiedersehen, da schießen die Infektionszahlen wieder durch die Decke.



Holger Späing
Chefredakteur

Mit jedem Tag wächst auch die Sorge, ob die terminierten Veranstaltungen, die vor uns liegen, überhaupt stattfinden dürfen und wenn ja, wie das aussehen wird. Die Laune am Hobby wollen wir uns trotzdem nicht verderben lassen, denn die Bastelsaison geht nun richtig los.

Auch ich freue mich, einen ganzen Monat sehr intensiv dem Arbeiten im Keller nachgehen zu können. Daraus werden sicher viele weitere Beiträge für dieses Heft entstehen, mit denen wir das Jubiläumsjahr 2022 bereichern wollen.

Gut zur Hauptsaison unseres Hobbys passen hoffentlich auch die Themen dieser Ausgabe: Dirk Kuhlmann schließt seine kleine Einsteiger-Reihe (zumindest vorerst) ab und entlässt unsere neu hinzugekommenen Leser dieses Jahrgangs in ihre eigenen Projekte.

Auf vielfachen Wunsch von Lesern, über die Jahre aus verschiedensten Richtungen immer wieder an uns herangetragen, widmen wir einen eigenen Artikel dem Thema von Zugbildungen. Nach den Blicken auf F-Züge und Intercitys in den letzten Monaten haben wir uns dieses Mal eher Kuriositäten herausgesucht.

Dabei waren wir bestrebt, an dieser Stelle möglichst alle Epochen abzudecken. Bis auf die Epoche I, für die das angebotene Material doch sehr dürftig ist, ist uns das auch gelungen. Lassen Sie uns doch gern wissen, wie Ihnen dieser Beitrag gefällt und wo genau Ihre Wünsche liegen.

Je mehr Hinweise und Wünsche uns erreichen, desto leichter wird es uns fallen, zielgerichtet weiterzuarbeiten und ähnliche Artikel auch für die nächsten Jahrgänge aufzubereiten. Das ist es, was wir unter „Zetties und **Trainini** im Dialog“ verstehen, der ständigen Artikelüberschrift für unsere Meldungen und Leserbriefe. Schließlich soll dieses Magazin ja Ihnen gefallen, nicht uns!

Wir schauen aber auch dieses Mal etwas über den Tellerrand: Im Rahmen des Jahresschwerpunktthemas stellt sich mit Modellbau Laffont ein wichtiger Zubehörhersteller vor, der auch für einige Hersteller aktiv ist und seinen Kunden genau zuhört.

Zwei neue Hilfsmittel der Modellbahnunion sorgen für sicheren Betrieb und saubere Räder. Wir haben die Werkzeuge getestet und ließen uns begeistern. Wer noch spannende Bücher für Weihnachtsgeschenke sucht, ist in dieser Ausgabe ebenso gut bedient.

In Summe ergibt das hoffentlich wieder eine bunte und ansprechende Mischung, mit der wir Sie unterhaltsam und gut durch den Advent bringen. Machen Sie es gut und denken Sie an den Dialog!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Bunte Züge allerzeiten	4
------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Feine Arbeiten an der Ausgestaltung	18
---	----

Technik

Nützliche Helfer für saubere Räder	27
--	----

Literatur

Auf zum großen Dampffinale	38
Spezialthema unter den Güterwagen	40

Aktuelles

Modellbau Laffont – Spur Z im Blut.....	42
Zetties und Trainini im Dialog.....	49

Impressum	61
-----------------	----

Wir danken Bruno Georg, Norbert Schmitz und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. November 2021

Titelbild:

Der kurze D 811 ist an einem September-Tag 1986 mit 110 226-8 bespannt und nimmt mit hochwertigen Wagen seine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Intercity-Knotenpunkten Dortmund Hbf und Frankfurt (Main) wahr.

Zugbildungsvorschläge

Bunte Züge allerzeiten

Immer wieder erhalten wir aus dem Leserkreis Wünsche gespiegelt, doch auch einmal Zugbildungsvorschläge in Trainini® zu unterbreiten. Regelmäßig kommen wir dem im Rahmen der Berichte zu getesteten Neuheiten nach, doch auch zu einzelnen Waggon-Modellen oder außergewöhnlichen Vorbildkompositionen besteht Bedarf. Deshalb haben wir einige Ideen für verschiedene Epochen gesammelt und zusammengestellt.

Als wir verschiedenen Leserwünschen nachkommen wollten, doch einmal den einen oder anderen Zugbildungsvorschlag auszuarbeiten und zu veröffentlichen, da geisterten viele Gedanken durch unsere Köpfe. Anregungen, meist zu (einst) Alltäglichem, gibt es doch reichlich in der Literatur, in den unterschiedlichen Monatspublikationen der Fachpresse und zudem eine eigene Reihe bei der Miba.

Wenn also trotzdem Wünsche an uns herangetragen werden, dann bedarf es einer klaren Abgrenzung, was hier gezeigt werden soll, hilfreich ist und nicht anderswo schon in gleicher Form vorgestellt wurde. Daraus ergaben sich für uns folgende Eckpunkte:

- Dem Kern unserer Leserschaft geschuldet ist das konsequente Ausrichten auf für die Spurweite Z angebotenes Material.
- Sowohl Großserien- als auch Kleinserienprodukte sollten eingebunden werden.
- Unsere Vorschläge sollten möglichst viele Epochen abdecken.
- Ein Hauch des Besonderen abseits „typischer“ Modellbahnzüge schien uns angezeigt.



Eine eng am Vorbild ausgerichtete Zugbildung kann ein Faktor für stimmungsvollen Modellbahnbetrieb sein. Auf jeden Fall ermittelt sie auch ein Stück Geschichte an die Betrachter einer Anlage.

Gewiss brauchen wir hier nicht aufzuführen und in Bildern zu dokumentieren, was Modellbahner quer durch alle Spurweiten fast schon instinktiv kombinieren, weil es dem Selbstgesehenen oder Vorschlägen der Hersteller entspricht. Denn das ist schön, bedarf aber wohl keines Artikels.

Und so haben wir uns hingesezt, recherchiert, geblättert und Ideen entgegengenommen, bis wir sieben veröffentlichungsreife Vorschläge für die Modellbahnepochen II bis VI erarbeitet hatten. Sie resultieren entweder aus Zugbildungsplänen und Fotodokumentationen oder sind frei kombiniert, dann aber nah an Vorlagen der großen Welt orientiert. Arbeiten wir uns nun also chronologisch durch die Welt der Spurweite Z.

Glücklose Pionierin

V 32 01 (1930 in V 120 001 umgezeichnet) wurde 1927 gebaut, 1929 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Dienst gestellt und zwei Jahre lang erprobt. Zugeteilt war sie der Rbd Stuttgart, wo sie bereits 1933 ausgemustert wurde, nachdem sie sich nicht zu bewähren wusste.

Sie gehört zu den Pionieren der Dieseltraktion, deren Durchbruch lange an der Frage der Kraftübertragung scheiterte. Sie erhielt ein gewöhnliches Dampflokfahrwerk ähnlich der Baureihe 78, das beim Modell die Basis bildet. Der Dieselmotor wirkte auf einen Kompressor, dessen erzeugte Druckluft zwischengespeichert und bedarfsgerecht in die Kolben der Dampfzylinder gefüllt wurde.



V 32 01 haben wir mit einem Eilzug aus Reichsbahnwagen versehen, für den inzwischen betagte Märklin-Modelle und drei Wagen aus der Kleinserie genutzt wurden.

Als erste Großdiesellok der DRG, vorgesehen für den Einsatz auf Hauptbahnen, gebührt ihr eine besondere Rolle in der Eisenbahngeschichte. Die kurze Episode des Einsatzes fällt in die Epoche II. Dort vermag das Modell unter den vorherrschenden Dampflokomotiven durch sein ungewöhnliches Erscheinungsbild auf sich aufmerksam zu machen.

Für das Märklin-Modell (Art.-Nr. 88065) haben wir einen Reisezug aus Wagen der früheren K.Bay.Sts.B. ausgeguckt. Angesichts der geringen Höchstgeschwindigkeit von V 32 01 (80 km/h) mögen wir ihn nicht als D-Zug bezeichnen. In derart hochwertigen Diensten dürften die bereits etwas betagten Wagen mit verkleideten Holzwänden nach rund zwanzig Dienstjahren wohl nicht mehr unterwegs gewesen sein.

Den vorgeschlagenen Zug bilden wir mit allen drei damaligen Wagenklassen. Dafür reichen die Märklin-Modelle nicht aus. Hinter der Lok läuft der ehemals bayerische Schnellzug-Gepäckwagen (8732), gefolgt von den Heckl-Kleinserien-Exemplaren einer dreiteiligen Packung (ohne Artikelnummer) und dem

Schnellzugwagen 3. Klasse (8731), der auch Fahrwerkspender für die gemischtklassigen Heckl-Modelle war.

Der Postexpress

Eines von leider mehreren „Stiefkindern“ der Spurweite Z sind leider Postwagen. Obwohl Bahnposten einst zum alltäglichen Bild gehörten und Teil viele Schnellzüge waren, beschränkt sich das Angebot unseres Maßstabs bislang auf zwei Vorkriegsbauarten. Kein einziger Neubauwagen der Deutschen Bundespost, der im schnellen Reisezugdienst mitlaufen kann, wurde bislang auf die Gleise gestellt.



Am 22. September 1961 wartet 41 031 in Fulda vor einem Postexpresszug nach Frankfurt Hgbf. Die schnelle Mehrzweckdampflok scheint prädestiniert für einen Zug dieser Art. Foto: Herb Clearley / Eisenbahnstiftung

Um dieses Kapitel nicht völlig ausklammern zu müssen und wirkungsvoll zu präsentieren, bedarf es daher eines durchdachten und kreativen Vorgehens. Deshalb haben wir einen der früheren Expressgut- und Post-Expresszüge als Anregung genommen.

Was bereits in der Epoche IV nicht mehr möglich ist, können wir so wenigstens noch für die Epoche III nachbilden: Als Zugpferde kamen meist schnellfahrende Dampflokomotiven zum Einsatz. Optionen für den kleinen Maßstab ergeben sich daher für die Baureihen 01 (88011) und die verschiedenen Ausführungen der 03, die Märklin bislang produziert hat.

Nur das ursprüngliche Modell aus dem Jahr 1972 (8885) ist hier nicht geeignet, da es die ab 1968 gültigen Beschriftungen trägt, die nicht zu den Wagenmodellen passen, die den Kern unseres Zuges bilden. Wir haben mit der 41 356 (88275) das aktuellste Dampflokmodell gewählt, das im Angebot ist. Die universell



Von der Bahnhofstraße fällt der Blick auf den Bahnhof Bebra, wo eine Schnellzugdampflok der Baureihe 01 am Bahnsteig mit einem Postexpresszug wartet, der unserem Zugbildungsvorschlag sehr nahekommt. Im Vordergrund rollt eine Lok der Baureihe 44 Öl durchs Bild (1964). Foto: Ludwig Keller / Eisenbahnstiftung

einsetzbare und im Vorbild immerhin 90 km/h schnelle Schleptenderlok war ein vielseitiges Talent und deshalb auch hier als geeignet anzusehen.

Vier Wagen haben wir ihr angehängt, in denen Brief- und Paketpost sortiert sowie weitere Pakete ohne Sortierung transportiert werden: Hinter der Lok hängt ein Schürzenpostwagen Post4 (aus 87350), es folgen zwei gedeckte Wagen Glimhs 50 (aus 86000) und der kurze Post2 (aus 87670). Diese Kombination bricht durch die beiden unterschiedlichen Wagenfarben auch das Erscheinungsbild etwas auf.

Trotzdem lassen sich die gedeckten Wagen auch durch posteigene Konstruktionen ersetzen oder auch erweitern. FR Freudenreich Feinwerktechnik hat vor fast zehn Jahren den Paketpostwagen Post 2ss-t/13 (49.341.11) umgesetzt, der mit den Anschriften dieser Erstauflage ebenfalls gut zu unserem Zug passt – und das auch mehrfach.



Komplett aus Märklin-Material gebildet ist unser Postexpress-Zug. Eingesetzt werden können hier alternativ oder ergänzend aber auch Wagen von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

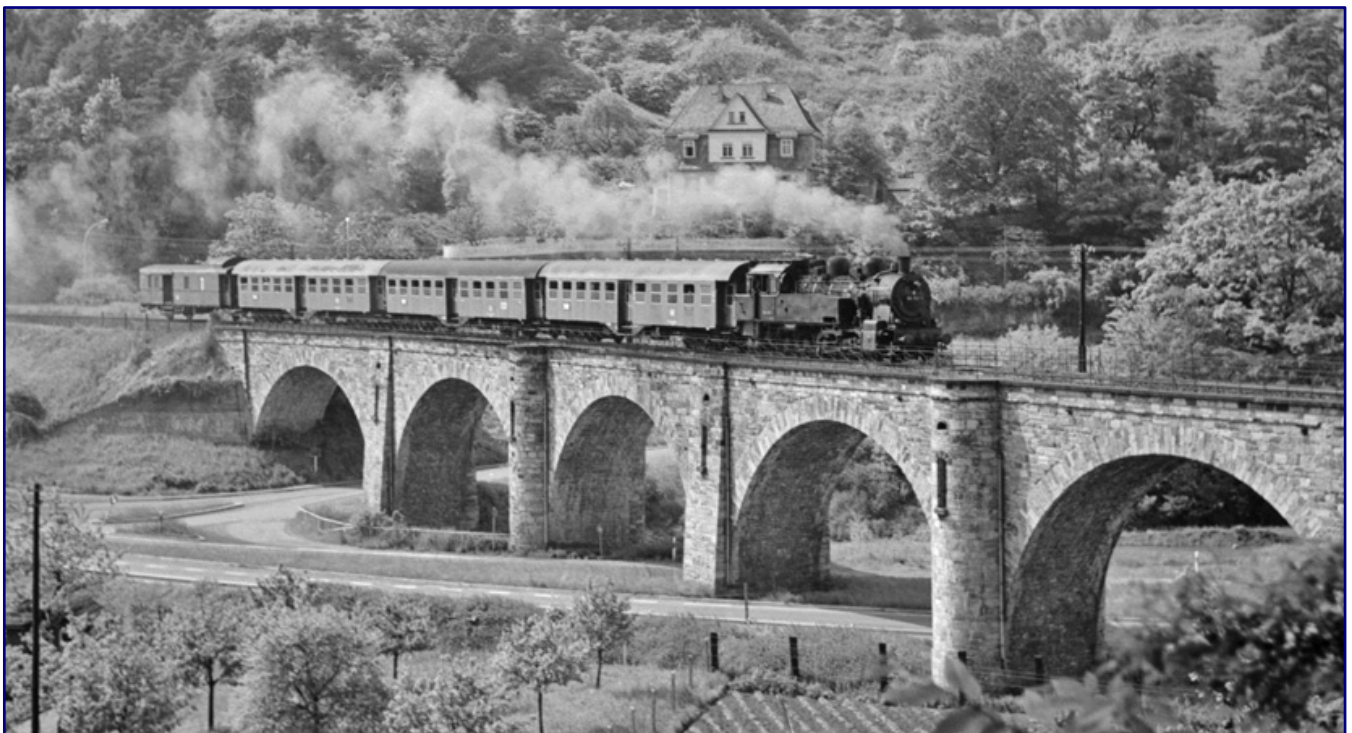
In Richtung Märklin hinterlassen wir hier die Anregung, einen Blick in das hauseigene Minitrix-Sortiment zu werfen und die erst jüngst neu konstruierten Wagen der Gattung Post 4mg-al/26 (später Post mr-a) auch für die Mini-Club folgen zu lassen.

Der Bedarf sollte hier groß sein, denn solche Modelle ließen sich sowohl einzeln als auch paarweise in D-Züge einstellen oder zu mehreren mit Packwagen der Bundesbahn kombinieren. Daraus entstünden dann weitere Postzüge, die früher im Nachtsprung sichergestellt haben, dass Briefe bundesweit am Folgetag zugestellt wurden. Da war die Welt noch in Ordnung und die Post auch nicht privatisiert.

Lokomotiven auf Abwegen

Angelangt sind wir nun in der Epoche IV, wobei wir an dieser Stelle zwei Ideen aufgreifen, die prinzipiell auch schon in der Epoche III darstellbar sind. Sie sollen daher einen Übergang vom vorherigen Vorschlag (Epoche III) zum nächsten (Epoche IV) schaffen, also eine Brücke bauen.

Zur Vorlage genommen haben wir uns Kombinationen, die zwar alltäglich waren, aber regional auch sehr eingeschränkt. Insofern stellen sie etwas Außergewöhnliches dar, mit dem ein Außenstehender vermutlich nicht rechnen würde.



094 652-5 vom Bw Dillenburg ist am 6. Juni 1970 auf dem Niederschelder Viadukt mit P 3218 nach Gönnern unterwegs. (06.06.1970)
Foto: Gerhard Moll / Eisenbahnstiftung

Gemeinsam ist diesen per Foto und Zugbildungsplan dokumentierten Anregungen, dass Lokomotiven zum Einsatz kommen, die für den Rangierdienst und bestenfalls Güterverkehr mit kurzen Übergaben bestimmt waren. Dennoch gab es Gründe, dass die Bundesbahn sie zweckentfremdet eingesetzt hat.

Das erste der beiden Beispiele greift die ehemals preußische Konstruktion der T 16¹ auf, die in der hier zu betrachtenden Zeit als Baureihe 094 der DB unterwegs war. Aufgrund ihres hohen Reibungsgewichts und einer Riggerbach-Gegendruckbremse war dieser Tenderdampflok hervorragend für den Steilstreckendienst geeignet.

Das hatte vor dem Krieg bereits die Deutsche Reichsbahn erkannt und nutzte diese Dampflok, um kostenintensiven Zahnradbetrieb einzusparen und mit Adhäsion arbeiten zu können. So gelangte dieses Vorbild auch in den Personenzugdienst, was nach 1945 auch bei der Bundesbahn und DR weiteren Bestand hatte.

Im Bereich der DB ist auch die als Nachfolgerin konzipierte Baureihe 82 in gleicher Weise einsetzbar. Sollte diese Neubaulok einmal als Spur-Z-Modell folgen, wäre die schlanke Schönheit also eine ansprechende Alternative für die identische Reihung von Reisezugwagen.



Unser Modellvorschlag zum P 3218 greift die Zugbildung des Sommers 1970 auf und bedient sich der Umsetzungen von Märklin (Wagen) und Bahls Modelleisenbahnen (gesuperte und mit Schildern von HOS Modellbahntechnik umgenummerte Lok).

Zur konkreten Vorlage unserer Modellidee wurden der P 3218 und der P 3214 (Dillenburg – Gönners – Wallau) auf der Scheldetalbahn aus den Fahrplanjahren 1970/71. Gewählt haben wir hierzu die Bahls-Superung der Baureihe 094 (5094), da Märklin das Basismodell bislang noch nicht mit einer aktuellen Steuerung angeboten hat.

Im Schlepp hat die Dampflok drei Umbauwagen Byg 514 der 2. Klasse (8754 oder aus 81400), die 1. Klasse ist auffallend nicht im Originalzug vertreten. Wer mag, kann natürlich alternativ auch einen AByg 503 (8753 oder aus 81400) miteinreihen. Als Gepäckwagen am Zugschluss dient eine alte Donnerbüchse D2ie (8752), die in ihren letzten Dienstjahren keine Aktualisierung der Betriebsnummer mehr erfahren hat.

Vorbildgerecht adaptierbar ist dieser Zugbildungsvorschlag auch auf die DR: Bahls bietet seine Loksuperung auch für die ostdeutsche Staatsbahn an, die Wagen werden durch die aus der in diesem Jahr erschienenen Donnerbüchsen-Packung (87513) ersetzt. In Summe ergibt das einen Reisezug, wie er beispielsweise mit der späteren Traditionslok 94 1292 bei Suhl unterwegs war.



Die bestens gepflegte 260 112-8 wartet am 31. August 1970 mit N 3823 im Bahnhof Falls auf die Fahrgäste nach Gefrees. Foto: Dieter Junker / Eisenbahnstiftung

Aber es geht auch deutlich kurioser! Der N 3823 von Falls nach Gefrees war nicht nur am 31. August 1970 in einer äußerst merkwürdig anmutenden Bespannung unterwegs. Die nur 5,3 km lange Stichstrecke am Rande des Fichtelgebirges stand damals kurz vor ihrer Einstellung.

Die Bundesbahn fuhr das Angebot bei solchen Stilllegungskandidaten auf meist nur noch zwei bis drei Zugpaare täglich herunter. So gab es keine sinnvollen Anbindungen mehr, die Fahrgäste angelockt hätten. Für den bescheidenen Umfang an Reisewilligen reichte dann meist ein einzelner Personenwagen aus.

Auf dieser kurzen Nebenbahn war das der letzte Plattformwagen der DB, der konstruktiv einst den Übergang zur Einheitsbauart der Donnerbüchsen bildete. Und eine solche werden wir gleich auch für die Modellnachbildung heranziehen.

Dieses Modell steht uns seit vielen Jahren im Märklin-Programm zur Auswahl. Passend ist hier ein reiner 2.-Klasse-Wagen Bi-28 (8751), denn auf die Polsterklasse hat auch die DB bei der Vorlage verzichtet. Gezogen wird dieser Kurzzug von einer Diesellok der Baureihe 260. In passender Beschriftung war sie schon ab 1972 im Programm (8864).

Bei „erhöhtem Fahrgastaufkommen“ wie beispielsweise am Pfingstsonntag 1972, verstärkte ein B3y-Umbauwagenpärchen (2 x 8707) den vorgestellten Zug auf insgesamt drei Wagen. Bestand hatte aber stets, dass nur die 2. Klasse angeboten wurde.

Ein Jahr später war es damit endgültig vorbei, denn die DB stellte im September 1973 den Personenverkehr zwischen Falls und Gefrees ein. Da die Baureihe 260 keine Zugheizanlage besaß, wurde die Donnerbüchse zuvor im Winter mit dem Kohleofen aufgewärmt.



Wäre er als Kuriosum der Eisenbahngeschichte nicht recht bekannt, würde die Modellumsetzung des N 3823 wohl Erstaunen hervorrufen. Angekommen im Zielbahnhof haben die einzigen beiden Fahrgäste den Zug verlassen, auch der Zugführer steigt von der offenen Plattform.

Variationsmöglichkeiten bietet dieser Vorschlag durch den Tausch der Lok gegen eine 236 (aus 81772). Und auch in die späte Epoche III ließe sich die Kombination zurückversetzen, denn sowohl die V 36 (aus 81770) als auch die V 60 (u. a. aus 81564) gehören zu den bereits angebotenen Beschriftungsausführungen.

Die ebenfalls vor einem solchen Zug abgelichtete V 45, die aus Frankreich stammte, gibt es als Modell im Maßstab 1:220 hingegen nicht. In eine andere Region transferieren ließe sich der Zug durch einen anderen Tausch der führenden Lok. Vergleichbare Reisezugleistungen haben auch Kleinlokomotiven der Leistungsklassen 2 (Köf 2; Z-Modellbau) und 3 (Schmidt und Z-Modellbau) erbringen müssen. Im Falle des früheren Schmidt-Modells wäre für den Betrieb aber ein motorisierter Geisterwagen erforderlich.

Auf Intercity-Niveau

Wir müssen nur zwei Monate zurückblicken, um zu einem Vorschlag zu kommen, der bestens in die Epoche IV passt und sich auch für kleine Anlagen eignet. Passend zum fünfzigjährigen Jubiläum des Intercitys haben wir einen sehr kurzen Zug gefunden, der formal zwar als D-Zug klassifiziert war, bis auf den fehlenden Speisewagen seinen Gästen aber IC-Standard bot.

Der D 810 / 811 lief ab Sommerfahrplan 1985 zwei Jahre lang zwischen Frankfurt (Main) und Dortmund und nutzte die Ruhr-Sieg-Strecke über Hagen – Siegen – Gießen. Auf dieser zwar deutlich kürzeren Verbindung zwischen den beiden Endpunkten lagen die Fahrzeiten sonst deutlich höher als auf der Ruhrgebietsachse.

So kam dem neuen Schnellzug vor allem die Funktion zu, eine Attraktivitätssteigerung auf dieser Relation zu bewirken. Deshalb waren Siegen-Weidenau und Wetzlar auch die einzigen Zwischenhalte. Im Sommer 1987 wurden weitere Zwischenhalte eingefügt, der Laufweg auf Hagen – Frankfurt (Main) verkürzt und das Zugpaar schließlich ab Sommer 1988 als D 2810 / 2811 geführt.



Bild oben:
110 406-6 des Bw Dortmund Bbf durchfährt am 10. September 1986 mit D 811 den Bahnhof Finnentrop. Foto: Bruno Georg

Bild unten:
Im D 810 hinter 110 343-1 ist an erster Stelle auch ein Eurofima-Wagen Avnz 207 zu sehen, als sie am 1. August 1986 den Bahnhof Dillenburg durchfährt. Foto: Norbert Schmitz

Als die IC-ähnliche Verbindung 1985 eingeführt wurde, schrieb die Bundesbahn im Kursbuch dazu: „Mit diesem Zugpaar wird neu eine schnelle Tagesrandverbindung zwischen Dortmund und Frankfurt angeboten. Die Züge halten unterwegs nur in Siegen-Weidenau und Wetzlar. Dadurch läßt sich eine Reisezeit von weniger als 3 Stunden verwirklichen.“

Gedacht hatte die DB auch an eine gute Verknüpfung mit ihrem IC-Netz: Der D 811 bot in Frankfurt (Main) Hbf einen Anschluss an die IC-Linie 3 in Richtung Mannheim, der Gegenzug D 810 nahm von dieser Linie Fahrgäste auf und hatte in Dortmund Hbf Anschluss an die IC-Linie 1 nach Hamburg.

Für die Modellbahn bietet der D 810 / 811 den Reiz, eine anlagenfreundliche Länge zu besitzen und trotzdem aus hochwertigstem Wagenmaterial gebildet zu sein. Nachbilden können wir ihn durch die Kastenelock der Baureihe 110, wofür wir auf das erste Insider-Modell 8834 zurückgreifen, das mit rotem statt schwarzem Ege-Keks die moderne Bundesbahn jener Zeit widerspiegelt.



Auch unser Modellvorschlag für den D 810 erhielt als 1.-Klasse-Wagen einen Eurofima-Wagen aus der jüngsten Märklin-Produktion.

Wer dieses Modell nicht besitzt, greift mit dem Artikel 8839 auf normale Katalogwaren zurück. Auf Vorbildaufnahmen ist meist eine Bügelfalte dokumentiert, die Märklin in blauer Lackierung allerdings noch nicht mit Epoche-IV-Anschriften angeboten hat.

Der Zug besteht aus einem 1.-Klasse-Abteilwagen Avmz 111 (aus 87281) und zwei 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291 (8759 oder aus 87282). Da der Avmz auf Vorbildaufnahmen in modernisierter Ausführung mit Schwenkschiebetüren statt Drehfalttüren zu sehen ist, wäre ein Eurofima-Wagen Avmz 207 (87409-04) eine ansprechende Alternative, die ebenfalls bildlich dokumentiert ist.

Bunte Grenzgänger

Der folgende Vorschlag für die frühe Epoche V geht auf Anregungen zurück, die wir von Lesern aus Österreich erhielten. Auslöser war der Autotransportwagen DDM der ÖBB, den Märklin in diesem Jahr ausgeliefert hat – sicher auch vor dem Hintergrund weiterer Modelle der jüngeren Vergangenheit.

Explizit hinterlassen wurde der Hinweis, dass die Vorbilder dieser Wagen auch grenzüberschreitend im Einsatz waren und so auch Deutschland erreichten. Das gilt für die DDM der ÖBB bis heute, freilich nur nicht mehr im Jaffa-Farbschema.

Deshalb haben wir verschiedene Zugbildungen für die Verkehre zwischen Österreich und Deutschland gesichtet, bevor hier ICE und Railjet dominierten. Daraus abgeleitet haben wir den folgenden Vorschlag, der keinem konkreten Zugbildungsplan folgt, aber durchaus den Gepflogenheiten der beiden Staatsbahnen entspricht.

Dargestellt ist der fiktive Abschnitt auf den Gleisen der Bundesbahn. Das Wagenmaterial wird von ÖBB und DB gemeinsam gestellt. Auf die ÖBB entfallen hier die Doppelstock-Autotransportwagen und ein klimatisierter 2.-Klasse-Wagen.

Dies ist kein Zufall, denn an solchen Wagen hatte die DB wegen verfehlter Beschaffungspolitik stets Mangel und war froh, dass hier die Österreicher einsprangen. Ansonsten sind die Bahnen zu einem

Kilometerausgleich verpflichtet, der auch monetär abgegolten werden kann, aber meist durch ausgeglichene Fahrzeugstellungen aufgefangen wurde.

Und so kommt es, dass die Zugbildung recht ausgewogen verteilt wirkt: Gezogen wird auch dieser Zug von der Baureihe 110, im ÖBB-Abschnitt wäre sicher auch ein Modell von FR Freudenreich Feinwerktechnik oder SMZ denkbar.



Mit den ÖBB-Autotransportwagen und einer längst nicht mehr im Ursprungszustand befindlichen „Bügelalte“ haben wir einen internationalen Autoreisezug zwischen Österreich und Deutschland für die frühen neunziger Jahre gebildet.

Gewählt wurde dieses Mal aber eine „Bügelalte“ und mit dem Modell 88412 eines, das aufgrund seiner besonderen Merkmale genau in diese Zeit fällt. Die schnittige Ellok trägt noch ihre Ursprungsfarbe, aber nicht mehr das durchgehende Lüfterband. Mit den Einzellüftern erhielt sie auch ein mittiges Maschinenraumfenster – zuvor kein Merkmal dieser Unterbaureihe.

Hinter der Lok laufen die beiden DDM (87095), auf die wir einige zeitgenössische Autos (Märklin 8952) gestellt haben. Die Nachfrage der Kraftfahrer nach diesem Zug hält sich offenbar in Grenzen, denn er verkehrt offenbar am Rande der Urlaubssaison und nicht an einem typischen An- oder Abreisetag.

Platz nehmen können die zahlenden Gäste in den drei Abteilwagen aus der Packung 87211, die wir wegen der passenden Beschriftungen (Schrifttypen und Piktogramme) ausgewählt haben. Zwischen sie gereiht haben wir den Eurofima-Wagen der 2. Klasse aus der Packung 87343.

Wer ausreichend Platz auf seiner Anlage hat, kann diesen Zug auch um die übrigen Wagen der ÖBB-Packung erweitern und darüber noch etwas mehr Farbe und sogar Hochwertigkeit auf die Anlage bringen. Klassifiziert ist dieser Grenzgänger sicher als D- oder FD-Zug.

Moderne Jubilarin

Unser Vorschlag für die Epoche VI sorgt für reichlich farbliche Abwechslung und ehrt zugleich eine diesjährige Jubilarin: Die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH mit Sitz in München nahm 2001 ihren Betrieb auf, also vor nunmehr zwanzig Jahren.



Gegründet bereits ein Jahr zuvor, übernimmt sie internationale Verkehrsleistungen von und nach Deutschland, Österreich und Italien. Die beiden großen Drehkreuze des Unternehmens sind München und Verona.

Zu den Aktionären gehört mit 30 % auch DB Cargo, weshalb als Sachleistung wiederholt Einheitslokomotiven der DB Cargo in die Gesellschaft eingebracht wurden: Baureihen 139, 151 und 212 sowie Kleinlokomotiven. Fürs Modell ergibt das die Option, auffällige Farbtupfer aus bekannten Formen zu generieren.



Mit dem Vectron 193 772 und einer Maschine der Baureihe 189 sind hier gleich zwei Siemens-Lokomotiven im intermodalen Verkehr zu sehen. Foto: Lokomotion

Grund dafür ist die auffällige Gestaltung der Lokomotiven, die ihnen den Spitznamen „Zebra“ eingebracht haben: Auf der weißen Grundfarbe, nur im Bereich eines Führerstands durch einen schwarzen Balken abgesetzt, ist als Alleinstellungsmerkmal der Gesellschaft ein unverkennbares Streifenmuster aufgetragen.

Diese Streifen sollen Schienen und Weichen stilisiert darstellen, deren Farbe einen Standort der Gesellschaft kennzeichnet, beispielsweise die Landesfarbe Blau der meisten Maschinen den Standort München in Bayern.

Die Hauptverkehrsachse für Lokomotion ist bis heute die Alpenquerung über den Brenner, wo seit 2005 moderne Mehrsystemlokomotiven durchlaufen. Unser Zugbildungsvorschlag eignet sich folglich für Deutschland und Österreich gleichermaßen. Zu den heutigen Zielen gehören aber auch Slowenien (über die Tauernachse) sowie Tschechien und Ungarn (über die Donautalbahn).

weiter auf Seite 17



212 249-7 „Clärchen“ (Bild oben) und 151 074-2 (Bild unten) sind zwei ehemalige DB-Maschinen im Einsatz. Fotos: Lokomotion



Für unseren Zugbildungsvorschlag haben wir uns einen transalpinen Containerzug ausgesucht, der mit einer Lok der Baureihe 139 auch eine frühere DB-Einheitslokomotive an der Spitze aufweist.

Gefahren werden häufig Züge des kombinierten Verkehrs. Neben Containern finden sich aber auch Schiebewandwagen, Stahlchargen oder Kraftfahrzeuge im Schlepp der Lokomotiven.

Würdigen möchten wir Lokomotiven mit einem Zug, der vom Märklin-Modell der 139 133-3 (88384) bespannt wird. Als geeignetes Gefolge haben wir den Inhalt der Wagenpackung „Containertransport“ (82665) eingesetzt, der zwei verschiedene Waggonbauarten beinhaltet und auffallend bunt hinsichtlich der Containerauswahl ist.

Wer noch etwas mehr Abwechslung wünscht, der sei auch auf die übrigen Baureihen aus der Produktion von Bombardier und Siemens verwiesen, deren Grundformen es im Maßstab 1:220 gibt und die teilweise von Märklin auch schon in passender Bedruckung angeboten wurden: 185, 186 (beides Bombardier TRAXX), 189 (Siemens) und 193 (Siemens Vectron). Auch die Baureihen 151 und 212 erscheinen im Rahmen des Möglichen, für die Köf 3 gab es passende Konstruktionen bei Schmidt und Z-Modellbau.

Hersteller Großserie:

<https://www.maerklin.de>

Hersteller Kleinserie:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.fr-model.de>

<http://heckl-kleinserien.de>

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

Zum Vorbild:

<https://www.lokfotos.de>

<https://www.lokomotion-rail.de>

Die ersten Fahrversuche (Teil 4)

Feine Arbeiten an der Ausgestaltung

Häufig sind es die kleinen Dinge, die eine große Wirkung ausmachen. Aber viel hilft nicht viel, deshalb kommt es auf überlegten und bedachten Einsatz feinsten Details an. Gut und häufig bescheiden ausgewählt, verfehlen sie ihre Wirkung nicht. Viel Geld müssen sie auch nicht immer kosten, denn einiges liegt im Haushalt ungenutzt herum oder findet sich in der Bastelkiste. Dirk Kuhlmann schärft im letzten Teil unserer Reihe die Sinne unserer Neu- und Wiedereinsteiger.

Der nun letzte Teil unserer kleinen Reihe für Anfänger und Wiedereinsteiger beginnt mit einem kleinen Bericht über das Treffen von drei Spur-Z-Bahnern, natürlich passend zum Thema.



Mitte Oktober 2021 haben sich zwei mir bekannte und langjährige Zetties zu einem Besuch in den Clubräumen der FdE Burscheid angemeldet. Beide sind mit ihren Exponaten genau an dem Punkt, wo die kleinen Bauteile eine ganze Szenerie zum Leben erwecken sollen - also genau passend zu unserem vierten Teil.

Dies beginnt beim Platzieren von Modellfiguren und endet bei winzigen Koffern am Bahnsteig. Typisch für eine langes Modellbahnerleben im Maßstab 1:220 ist die „Jäger- und Sammlerqualität“. In zwei

großen Kisten wurde mir deren Errungenschaften präsentiert und ich war letztendlich sehr verblüfft. Feinste Produkte von längst nicht mehr existierenden Firmen waren darunter, welche ich zum Teil seit Jahren nicht mehr mit den eigenen Augen gesehen habe.

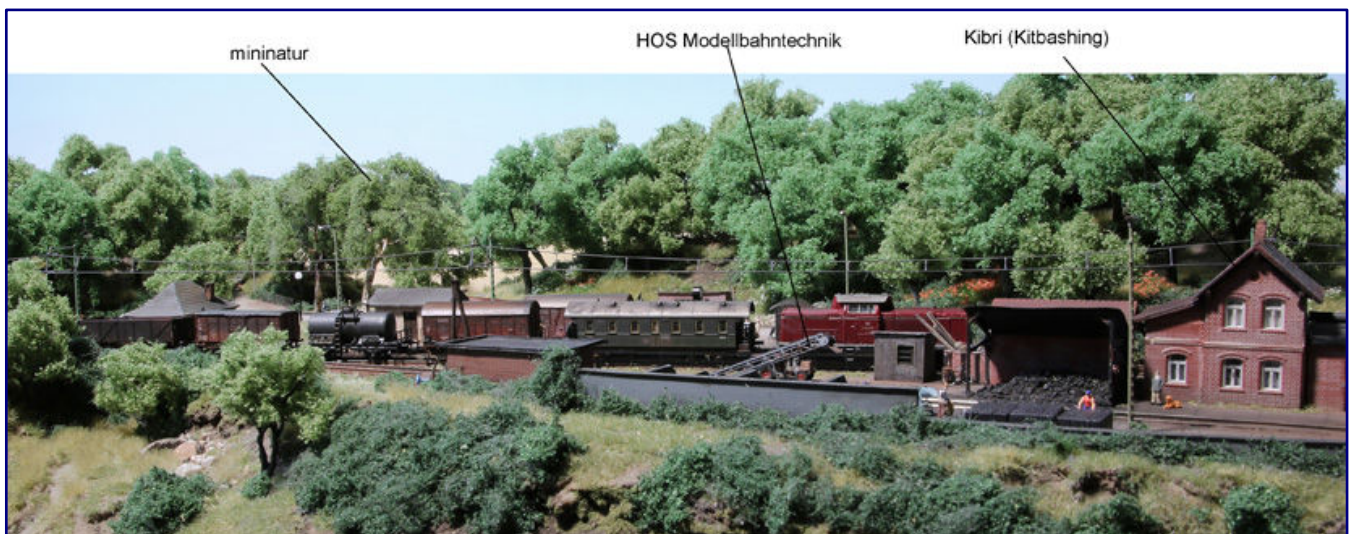


Bild oben:
Willkommen in Wakenfeld, einer kleinen Bahnstation im Rothaargebirge, hier geht es zu allen Tageszeiten noch beschaulich zu. Leben kommt nur ins Spiel, wenn die Berufspendler den Bahnsteig erobern und ein „Kommen und Gehen“ die Szenerie beherrscht.

Bild unten:
Der Zug fährt ein und die Bahnreisenden reiben sich verwundert die Augen. Aber nein, dies ist kein GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), sondern nur der tagtägliche Nahgüterzug Ng 2334. Die V 100 hat einen ziemlich verrosteten Personenwagen am Haken, welcher nur für den örtlichen Schrottverwerter bestimmt ist.

Für unseren **Trainini®**-Bericht war dieses Zusammenkommen ein regelrechter Glücksfall; das geschriebene Wort, nette Bilder - alles sehr wichtig für eine Anleitung. Jedoch ist ein persönliches Zusammentreffen nicht zu toppen. Die bohrenden Fragen der beiden Modellbahner mussten nun mal irgendwie beantwortet werden und fließen letztendlich recht aktuell in diesen Bericht.

weiter auf Seite 22

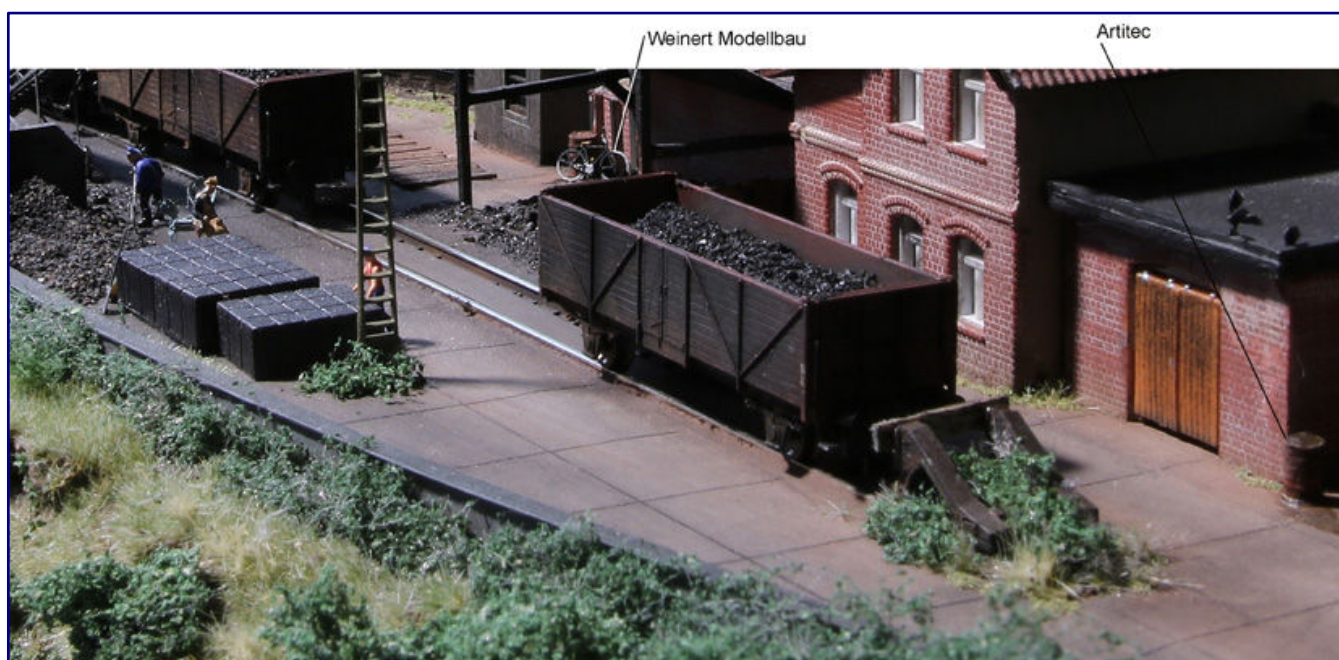


Bild oben:
Nachdem die V 100 ihre Fuhre in dem 300 m östlich gelegenen Ausweichgleis hinterstellt hat, werden die zwei mit „schwarzem Gold“ beladenen Omm 34 in einer Sperrfahrt zur Firma „Kohlen Schmitz“ überstellt.

Bild unten:
Jetzt heißt es für die Mannschaft der V 100 erst mal abkuppeln und abwarten, denn der N 5678, ein typischer Bummelzug in dieser Region hat Vorrang. Frau Schmitz hat schon den Kaffee gebracht; so viel Zeit muss sein.

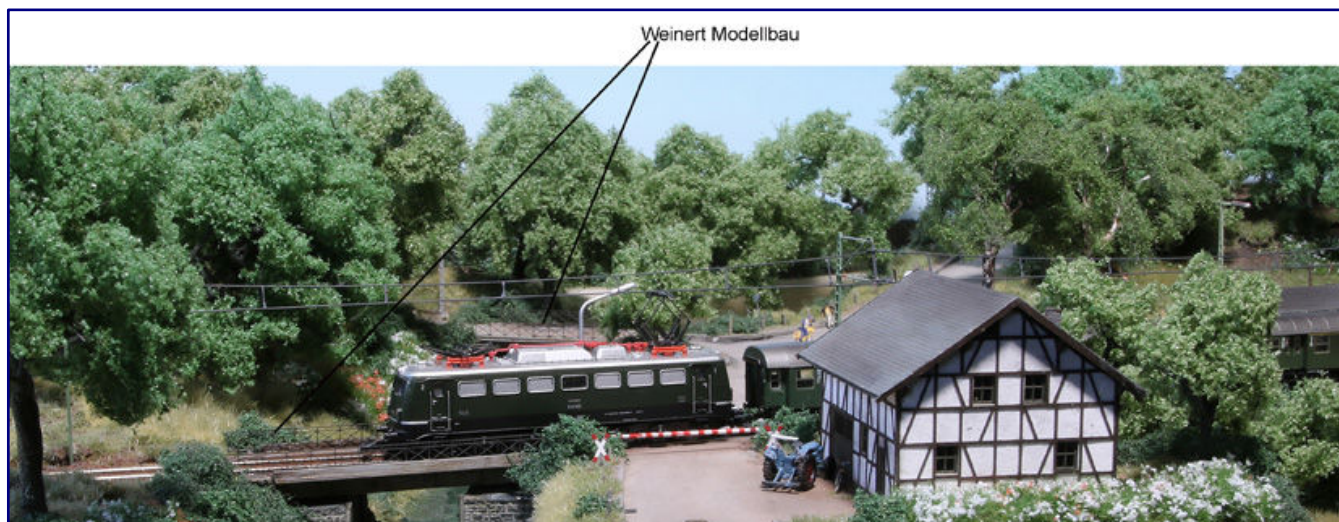
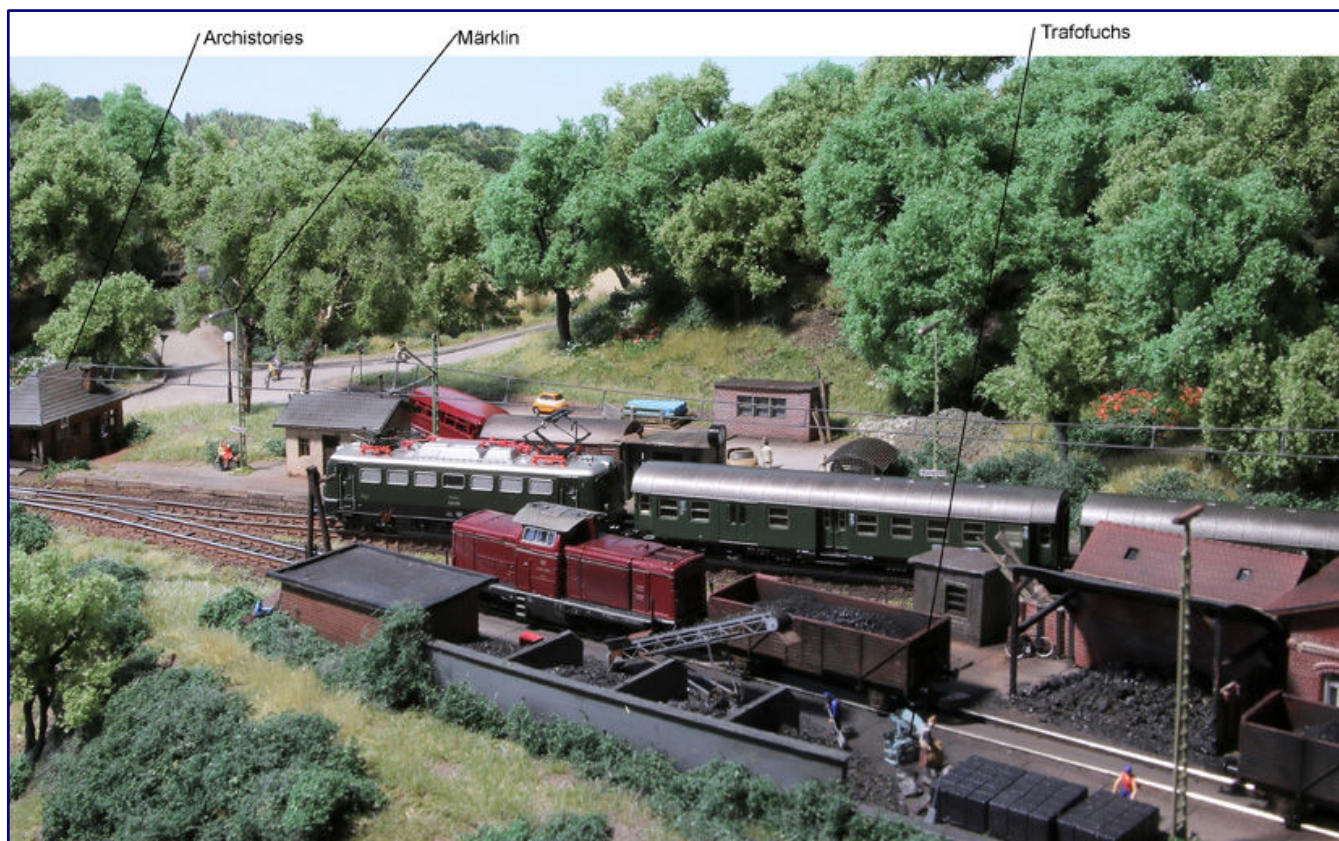


Bild oben:

Der Fahrdraht hängt hier erst seit zwei Jahren, laut Bundesbahn ist dies eine Ausweichstrecke für viele Durchgangszüge, wie z. B. die berühmten „Heckeneilzüge“. Nebenher ist zu sehen, dass die E 40 in früheren Zeiten oft auch im Personenzugdienst tätig war.

Bild unten:

Unser N 5678 macht sich wieder auf den Weg. Jedoch muss der Lokführer der V 100 nach Anweisung des örtlichen Fahrdienstleiters weiter auf dem Areal der Kohlehandlung warten. Es erfolgt eine weitere Durchfahrt. Laut Plan sollte in der nächsten Stunde eigentlich kein anderer Zug die Strecke blockieren.

Natürlich haben wir uns in der Folge die Spur-Z-Inselanlage „Kniephaven“ angesehen, die seit kurzem im vollen Ausbauzustand erstmals seit der OnTraXS 2017 hier im Clubraum zu sehen ist, verbunden natürlich mit ihrer schier ungläublichen Vielfalt von dort verbauten Kleinstteilen.

Hier ist den Spur-Z-Freunden erst aufgefallen, dass sich die Aufteilung der Kleinstteile und Dekorationen sehr fein dosiert darstellen und viele Gegenstände erst beim zweiten oder dritten Blick erhascht werden.

Genau jetzt sind wir an unserem heutigen und sehr wichtigen Punkt: dem genauen Dosieren der endgültigen Ausgestaltung. Dies erfolgt natürlich in Korrespondenz mit der vom Vorbild gewählten Örtlichkeit und den Abläufen im Schienenverkehr.

Eine kleine phantasievolle Geschichte um Ihr Exponat und schon kommt „Leben in die Bude“. Wir haben uns in der Redaktion beraten und sind zum Entschluss gekommen, dass kleine Hinweispeile und entsprechende Herstellernamen am Bildrand reichen sollten, um ihre Recherchen zu unterstützen.



Unfassbar! Ein mit sieben Mann voll besetzter Klv 20 (rauscht in hoher Geschwindigkeit durch den Bahnhof. Irgendwo muss laut dem Fahrdienstleiter ein Problem auf der Strecke sein.

In der heutigen Zeit und den technischen Möglichkeiten gibt es für den Maßstab 1:220 fast alles zu kaufen. Produktlücken werden von Kleinserienhersteller recht schnell erkannt und umgesetzt, alleine die 3D-Drucktechnik ist dafür schon ein ausschlaggebender Punkt.

Damit Sie auch wenig träumen können, gibt es als Zugabe noch die kleine Geschichte um den Bahnhof, als etwas längere Bildunterschriften. Ein paar Umsetzungen möchte ich Ihnen zur Hand geben, sollten Sie weitere Anregungen benötigen so lassen sie es die Redaktion ruhig wissen.

Als Vorlage nehmen wir uns ein paar Bilder vom Vorbild und schauen genau nach, in welchen Positionen und Szenerien die kleinen Figuren stehen. Auch der Blick mit den eigenen Augen vor Ort kann sehr helfen, die sogenannten zwischenmenschlichen Szenen darzustellen.

Die Beigaben, wie Autos und Zweiräder ergeben sich dann fast wie von selbst. Sind Sie sich noch etwas unschlüssig, so wäre der „Hin-&-Weg-Kleber“ von Noch (Art.-Nr. 61121) die erste Wahl. Für das endgültige Verkleben nehme ich immer einen Sekundenkleber auf Gel-Basis oder auch Holzleim. Die Dosierung erfolgt mit einem sehr dünnen Metalldraht oder einem Zahnstocher. Gute Pinzetten zum Platzieren sollten dabei eine weitere Voraussetzung sein.

Bei den Straßenlaternen erleben wir zur Zeit leider ein etwas dünnes Angebot, da sich mit Brawa vor einigen Jahren ein großer Hersteller aus der Produktion verabschiedet hat und auch die feinen Märklin-Leuchten überwiegend nicht (mehr) verfügbar sind.



Die Strecke ist wieder frei und die V 100 holt nun ihre abgestellten Güterwagen ab, um die nächsten Kunden zu bedienen. Danach herrscht wieder ein wenig Ruhe in Wakenfeld.

Im Bereich der Großserie offeriert nur Viessmann aktuell Spur-Z-Lampen, jedoch wirken diese fast durch die Reihe sehr klobig und erschlagend auf den Betrachter. Spätestens nach dem Platzieren auf Ihrer Anlage fallen diese unverhältnismäßig dicken Produkte auf.

Kleinserienhersteller wie HOS Modellbahntechnik haben zum Glück einige wunderbare und vor allem auch maßstabsgerechte Lampen im Portfolio, auch der berühmte Blick über den Tellerrand lohnt sich: Die Firma Beli-Beco bietet ein sehr (sehr) feine Lampen im Maßstab 1:160 an, diese passen wegen ihrer ungewöhnlichen Filigranität oft auch für unsere Spurweite oder werden auf Wunsch, wegen des Fertigers in Handarbeit, an den Maßstab 1:220 angepasst.

Sie sehen auf den Bildern noch Kleinteile, welche sie nicht zuordnen können? Da gibt es noch die berühmte Bastelkiste mit ihren vielen übriggebliebenen Kleinteilen aus zuvor erstellten Bauten und Häusern.

Aber es kommt noch besser; in jedem Haushalt liegen irgendwo nicht mehr funktionsfähige Sachen herum. Das Innenleben eines Feuerzeuges hält beispielsweise einige Überraschungen parat, z. B. sind meine maritimen Rettungsringe aus deren Dichtungen gemacht.



Die Dämmerung ist hereingebrochen und schon bald wird das Leben in diesem beschaulichen Dörfchen zur Ruhe kommen. Mit diesem Bild und zwei Zugaben auf der Folgeseite lassen wir unsere kleine Neueinsteiger-Reihe ausklingen.

Eine alte Armbanduhr enthält viele Zahnräder, die mit ein wenig aufgetragener Rostfarbe als einzelne Teile für den Schrotthaufen an einer kleinen Ecke taugen. Die Liste könnte ich wohl endlos weiterführen, aber gehen Sie doch einfach selbst auf Entdeckungsreise. Es lohnt sich.

Und trotzdem gibt es natürlich die eine wichtige Zieladresse für den Überblick vor Ort: Mit dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken 2022 könnten sie fast alle Produkte, die unsere Baugröße bereichern, selbst in Augenschein nehmen. Die meisten Hersteller sind vor Ort.

Ebenso lohnt sich ein Blick auf unsere **Trainini®**-Seiten, wo Sie unter der Rubrik „Spur-Z-Welt“ eine Anbieter-Linkliste finden, die beständig gepflegt und ausgebaut wird. Darüber können Sie vielleicht stundenlang recherchieren...

Damit sind wir am Ende unserer Berichtsreihe angelangt. Wir wünschen ihnen viel Spaß an den hoffentlich neuen Erkenntnissen und dem Umsetzen gelernter Inhalte. Vielleicht ergibt sich in naher Zukunft ja ein schönes Anlagenporträt hier in **Trainini®** - von ihrem Ergebnis.

Seiten der im Artikel empfohlenen Anbieter:

<https://www.archistories-shop.com>
<https://www.artitecshop.com>
<https://beli-beco.de>

<http://www.fr-model.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<https://www.maerklin.de>

<https://www.mininatur.de>
<https://www.modellbau-laffont.de>
<http://www.trafofuchs.de>

<https://viessmann-modell.com>
<https://weinert-modellbau.de>

Trainini®-Herstellerliste:

<https://www.trainini.de/spur-z-welt/anbieter>

Zwei weitere Bildzugaben zur Demonstration des Schaukastenprinzips und seiner Wirkung – hier auch in Verbindung mit einem dekorativen Element als oberer Abschluss:



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

Wartung und Pflege kleiner Bahnen (Teil 10) Nützliche Helfer für saubere Räder

Gut gereinigte Räder sind ein Erfolgsrezept für jede Modellbahn. Zwei neue Hilfswerkzeuge der Modellbahnunion bieten hier seit kurzem ihre Hilfe an. Und weil wir wissen, dass der Bedarf nach solchen Putzhelfern groß ist, haben wir uns beide einmal angeschaut, sie getestet und stellen sie im Folgenden vor.

Saubere Räder sind, neben ebenso gepflegten Schienen, das A und O der Modellbahn. Gerade die Spur Z macht da keine Ausnahme, obwohl ihre Modelle längst nicht so kontaktempfindlich sind, wie viele Außenstehende annehmen.

Gerade für Neueinsteiger in unsere Baugröße wird sich aber häufig die Frage stellen, wie sich das Reinigen der Räder am sinnvollsten bewerkstelligen lässt. Scharfe Reiniger sollten in Betracht kommen, ebenso gilt Vorsicht bei mechanischen Reinigungsverfahren. Gefragt sind deshalb schonende, aber gründliche Verfahren und Techniken.



Zwei Werkzeuge zur oberflächenschonenden, aber effektiven Radreinigung bietet die Modellbahnunion auch für die Spurweite Z an.

Märklin selbst bietet aus dem Minitrix-Programm seine Lokrad-Reinigungsbürste (Art.-Nr. 66623) auch für die Spurweite Z an. Wie sinnvoll deren Einsatz ist, bleibt für viele umstritten und auch wir haben Bedenken, die vernickelten Radoberflächen mit einer Messingbürste zu bearbeiten.

Was ist, wenn diese Form des Reinigens feinste Schlieren auf den Oberflächen hinterlässt, auf denen sich neuer Schmutz umso stärker festsetzen kann? Lässt es sich ausschließen, dass die Bürsten auf einem rotierenden Rad die Bruchteile eines Millimeters dünne Nickelschicht abtragen?

Für alle diejenigen, die diese Sorgen teilen, bietet die Modellbahnunion zugekaufte Eigenprodukte an, die gleichermaßen für Analog- wie Digitalbahner geeignet ist und zudem auch Lösungen für Lok- und Wagenräder bieten. Das Hilfswerkzeug für nicht angetriebene Räder bringt obendrein noch einen Reinigungsfilz fürs Gleis mit.

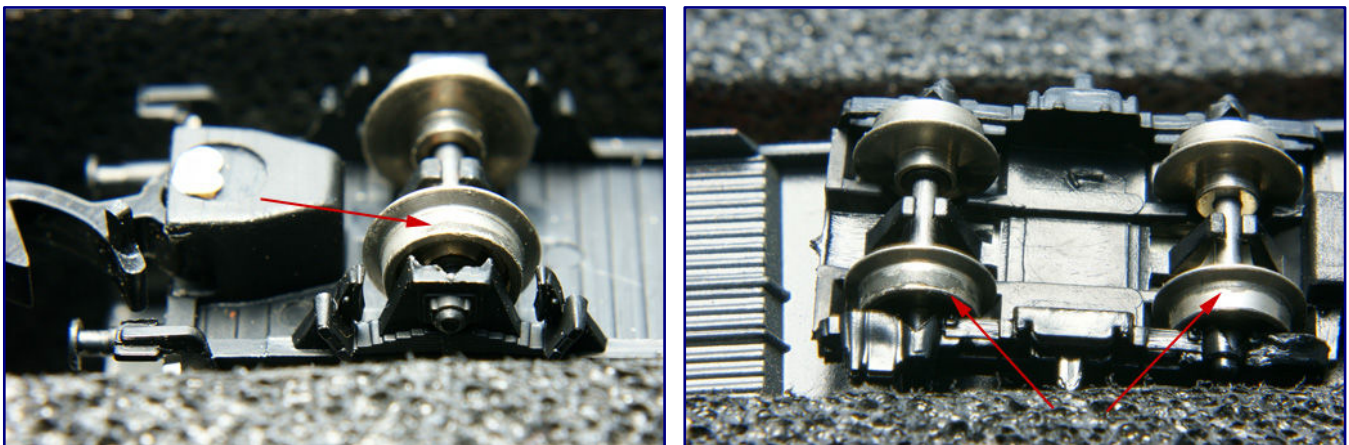
Genau diese Hilfsmittel möchten wir heute vorstellen, ausprobieren und auf ihren Nutzen hin erproben. Doch zuvor wenden wir uns noch den Symptomen unsauberer Räder zu, denn nicht alles ist auf den ersten Blick offensichtlich.

Dreckbedingte Ausfälle

Ein Rad, von dem Strom abgenommen wird, offenbart eine Verschmutzung meist sehr schnell: Der Motor wird nur mit Unterbrechungen versorgt und die Lok stottert. Bei ihr und auch Wagen mit Beleuchtung ist zudem häufig ein Flackern der Lichtquellen zu sehen.

Beides kann aber auch eine Weile noch unentdeckt bleiben, sofern eine Pufferung mit Kondensatoren die Unterbrechungen überbrücken kann oder es sich um ein Kleinserienmodell mit wirksamer Schwungmasse handelt.

Richtet sich unser Fokus in diesem Fall auf einen Waggon, wird sich jedoch bald eine andere Auffälligkeit feststellen, die, wenn auch seltener, bei einem angetriebenen Lokmodell zu beobachten sein kann. Hierbei denken wir an Entgleisungen, die plötzlich auftreten.



Schmutzige Fahrzeigräder (Bild links, Güterwagen) sorgen für einen schlechten Lauf und Kontaktschwierigkeiten. Haben sich erst mal dicke Beläge auf den Rädern abgesetzt (Bild rechts; Speisewagen) sind auch Entgleisungen eine typische Folge.

Nicht immer erfolgen sie an derselben Stelle und sind deshalb nicht zwangsläufig reproduzierbar, wie die Techniker sagen würden. Oft denken betroffene Modellbahner dann ein nicht korrektes Spurmaß und sinnen nach Möglichkeiten, dies nachzumessen und ggf. zu korrigieren.

Wer nun auf der falschen Fährte ist, den treiben die anhaltenden Pannen unter Umständen sprichwörtlich in den Wahnsinn. Und je dunkler die Räder sind – denken wir neben den heutigen schwarzvernickelten Metallachsen auch an die Kunststoffräder der Pionierzeit – desto weniger auffällig ist die wahre Ursache.

Bereits im Teil 6 dieser Reihe (**Trainini®** 8/2016) haben wir uns mit den Problemen schmutziger Räder beschäftigt und einfache Tipps zum Reinigen von Waggonrädern gegeben. Heute beziehen wir nun auch angetriebene Achsen mit ein, denn häufig genug bedarf es nicht des Zerlegens eines Modells.

Und eine einmalige Anschaffung erspart uns hier manuellen Aufwand und lässt sich viel einfacher handhaben. Und auch für verschmutzte Reinigungsfilze bietet die Modellbahnunion Ersatz an, der schnell eingesetzt ist.

Sinnvolles Werkzeug

Haben wir bei unserem ersten Tipp noch Küchenpapier als Reinigungshilfe und Schienen als Führungshilfe genutzt, liegen nun Werkzeuge vor uns, die beides in einer Reinigungsauflage vereinen. Bei der Ausführung für angetriebene Räder übernimmt sie gleichzeitig noch das Übertragen des Stroms – leichter geht es nicht.



Zwei Ausführungen des Hilfsmittels stehen zur Auswahl: eines für motorisierte Fahrzeuge (Bild oben) und eines für Modelle ohne eigenen Antrieb (Bild unten).

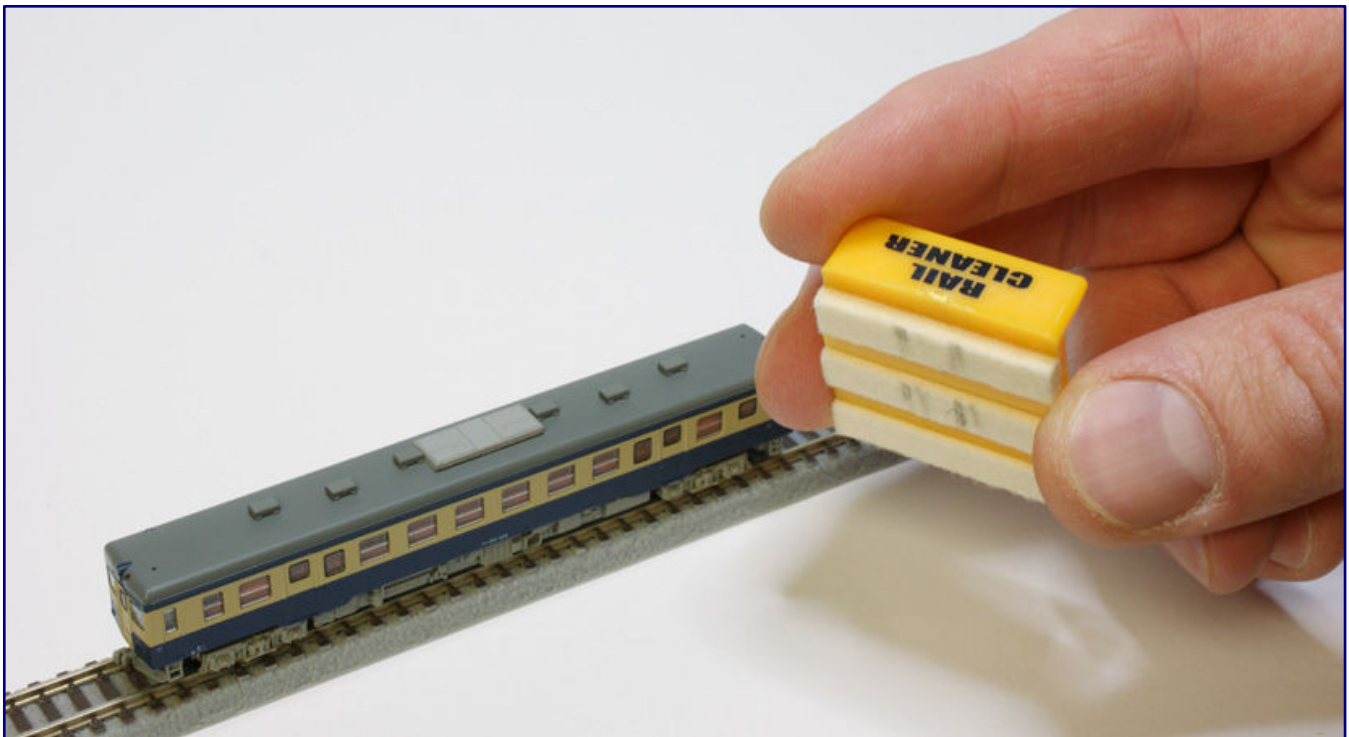
Einige Fragen stellen sich uns dennoch und so haben wir die zwei neuen Werkzeuge der Modellbahnunion einfach mal ausprobiert und ausgiebig auf ihre Praxistauglichkeit getestet. Der

deutsche Importeur und Anbieter sie vom japanischen Hersteller Tsugawa und bietet zwei Ausführungen an:

- Radsatzreinigungsanlage Spur Z (Art.-Nr. MU-Z-A12508) und
- Radsatzreinigungsanlage für Fahrzeuge ohne Motor (MU-Z-A12509).

Beide Werkzeuge sind etwa 205 mm lang, die nutzbare Länge gibt die Modellbahnunion mit ca. 180 mm an. Das reicht problemlos für alle Lokomotiven und Wagen, die jemals im Märklin-Programm zu finden waren.

Einzig der 18-achsige Torpedopfannenwagen (86200 ff.) reizt mit ca. 154 mm Länge den Platz auf diesem Hilfsmittel beinahe aus. Aber die verbleibenden drei Zentimeter reichen noch aus, um auch seine Räder rundherum zu putzen. Nur etwas Vorsicht ist angezeigt, damit das Modell nicht versehentlich vom Putzstreifen geschoben und womöglich beschädigt wird.



Der Ausführung nichtmotorisierte Fahrzeuge liegt noch ein zusätzliches Handwerkzeug mit drei Reinigungsfilzen bei, um auch Gleise von Schmutz und Abrieb befreien zu können.

Nicht geeignet ist die Radsatzreinigungsanlage für die Extremausreißer unter den Lokomotiven: Sowohl die Klasse 3900 „Challenger“ als auch die 4000 „Big Boy“, beide einst von AZL realisiert, überschreiten die nutzbare Länge.

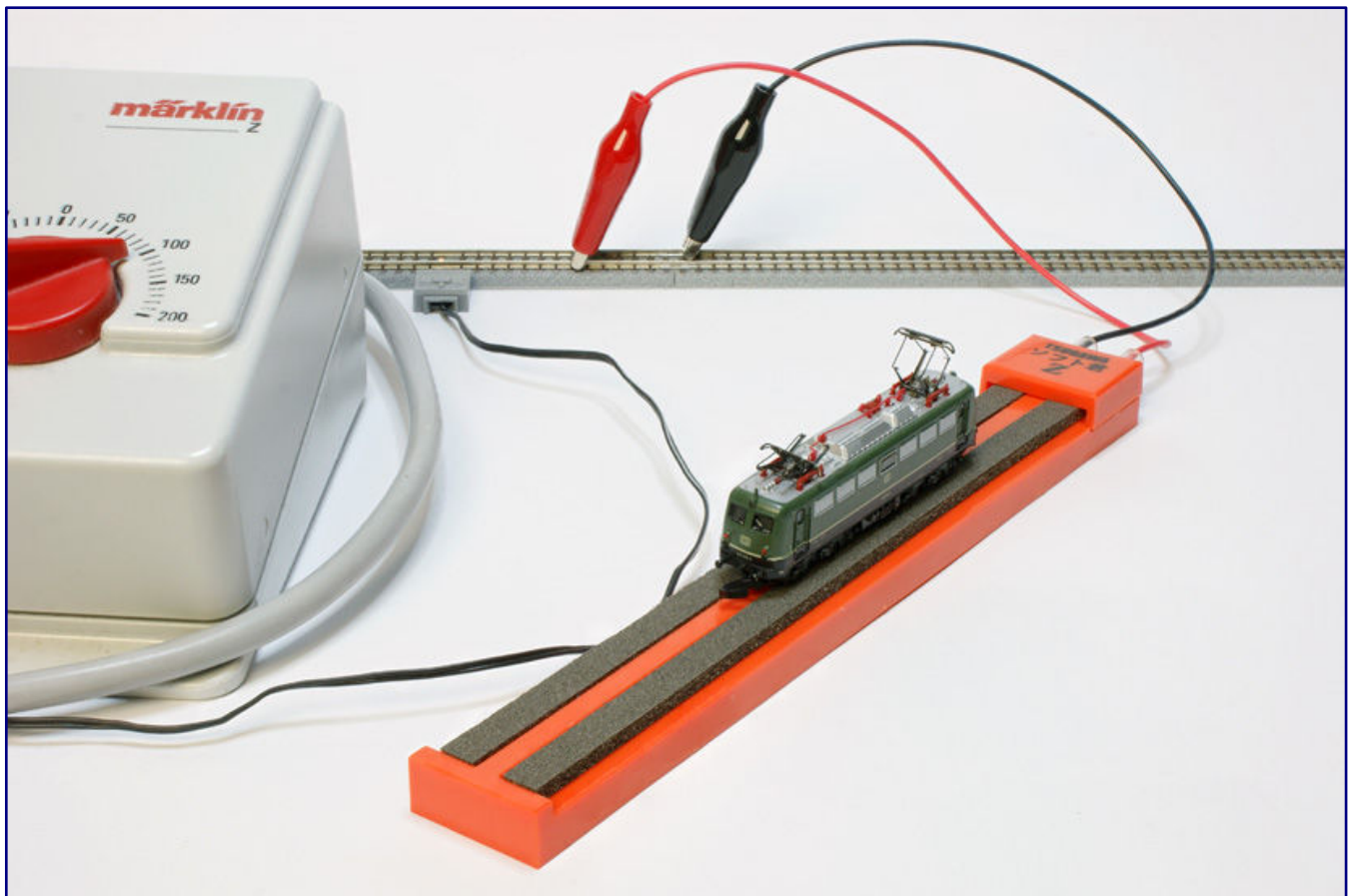
Beide Ausführungen der Radsatzreinigungsanlage haben gemeinsam, dass ihre Polierauflagen, ein leitendes Schaumgummi oder ein Reinigungsfilz, tauschbar sind. Sie sitzen sehr fest auf dem Kunststoffunterteil, weshalb das nicht offensichtlich ist. Um sie zu lösen, sind sie mit etwas Kraft nur gefühlvoll abzuziehen.

Die Klebekraft bleibt dabei sogar erhalten, was hilfreich ist, falls es mit der Positionierung mal nicht auf Anhieb klappt. Da die Modellbahnunion Tauschsätze anbietet, ist dies sicher gut zu wissen. Einem dauerhaften Einsatz steht so auch nichts im Wege, denn das Verschleißmaterial begrenzt so nicht die Einsatzdauer.

Leicht und effektiv einsetzbar

Der Einsatz ist denkbar einfach, was umso erfreulicher ist, als dass keine Deutsch- oder englischsprachigen Anleitungen beiliegen. Alle Texte sind japanisch verfasst, aber mit kleinen Bild Darstellungen unterlegt, die durchaus nachvollziehbar sind. Ein weiteres Dokument halten wir gar nicht für erforderlich.

Beim elektrisch versorgten Werkzeug werden zwei Krokodilklemmen mit den Schienen auf der Anlage verbunden oder zum Transformator, dem Fahrregler oder der Digitalzentrale geführt und dort mit den Fahranschlüssen verbunden.

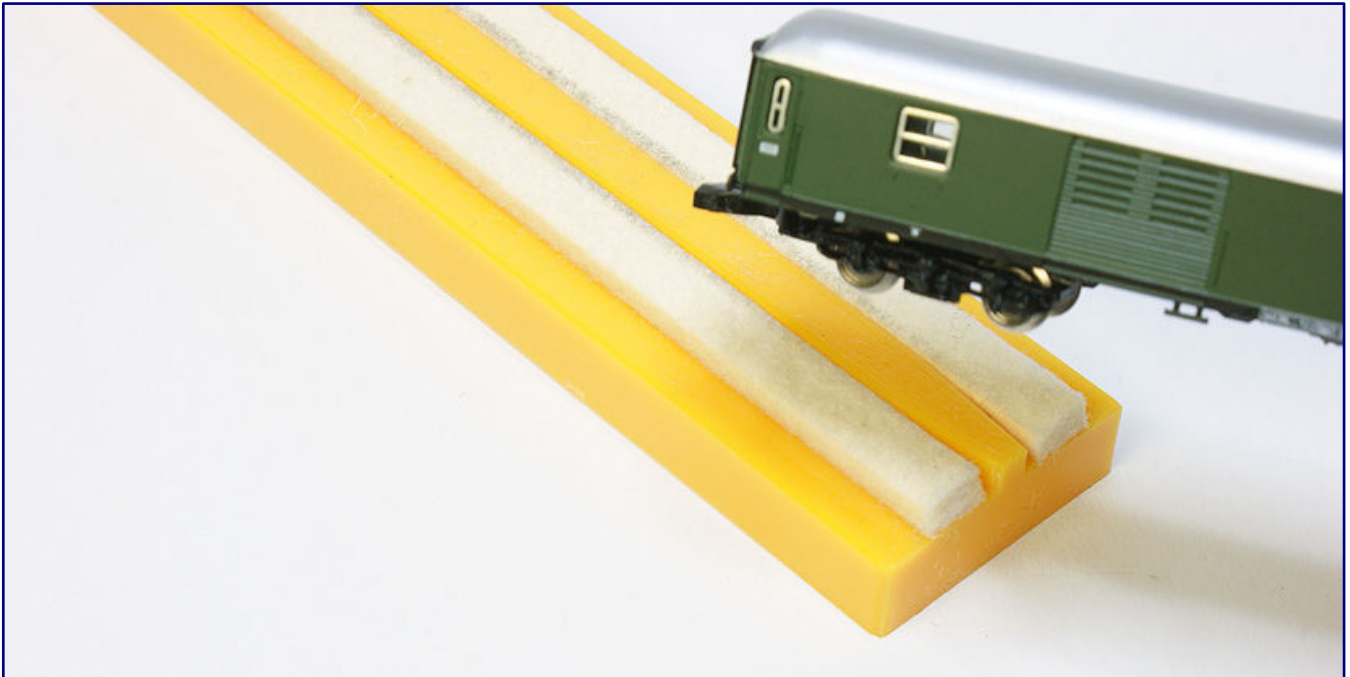


Die Krokodilklemmen des Radsatzreinigers werden einfach an die Schienen geklemmt oder an den Trafoanschlüssen befestigt, um von dort die Fahrspannung abzugreifen.

Sobald die Lok auf dem Radreiniger positioniert ist, wird sie mit leichtem Druck festgehalten und mit Fahrstrom versorgt. Die Drehgeschwindigkeit der Räder wird durch die eingestellte Spannung oder Fahrstufe (Digitalbetrieb) bestimmt.

Da nicht angetriebene Radsätze durch dieses System nicht gereinigt werden können, gibt es das zweite Werkzeug ohne Anschlüsse. Es eignet sich für Laufräder von Lokomotiven und allen Modellen ohne Antrieb.

Dazu werden Lok oder Wagen in gleicher Weise aufgeleitet und anschließend dann von Hand unter leichtem Druck vor- und zurückgeschoben. Das Aufgleisen ist in diesem Fall noch einfacher, weil an einem Ende eine Aufführ-/Eingleishilfe integriert ist.



Der gelbe Reinigungsstand hat an einem Ende eine Führung, um die Räder sauber auf den Filz zu leiten. Sitz das Modell auf, wird es unter leichtem Druck hin- und hergeschoben.

Ansitzender Schmutz bleibt auf dem Filz oder dem Schaumstoff hängen, wobei eine schonende Reinigung ohne jedes Kratzen erfolgt. Beim zweiten, gerade erwähnten Reiniger liegt noch ein kleines Zusatzwerkzeug bei: Ein kleines Kunststoffprofil mit der Aufschrift „Rail Cleaner“ zeigt an, wofür es gedacht ist.

Die drei darauf aufgeklebten Filzstreifen werden quer auf das Gleis gelegt, ebenfalls leicht angedrückt und dann über den Kopf der Schienenprofile bewegt, von dem sie dann auch Schmutz aufnehmen. Es funktioniert ähnlich wie die Reinigungsfilze von System Jörger, setzt daher auch ähnlich Zugriffsräume voraus.

Unter Oberleitung kann es hingegen schwierig werden. Vorsicht und mehrfaches Umgreifen werden sich nicht vermeiden lassen, weshalb hier ein Reinigungswagen nach dem System Jörger (Märklin 86501) eine Alternative darstellen kann.

Reinigende Zusätze?

Trockener und hartnäckig anhaftender Schmutz kann Modellbahner in den Wahnsinn treiben. Deshalb stellt sich früher oder später auch die Frage, ob die Reinigungsleistung mit flüssigen Zusätzen noch erhöht werden kann?

Hier sollten wir uns zunächst Gedanken machen, welche Mittel überhaupt in Frage kommen: Seifen sollten wegen eines Schmierfilms ausscheiden, auch Spiritusreiniger und Waschbenzin sollten besser verworfen werden. Sie enthalten auch Gällmittel und durchaus weitere chemische Bestandteile, deren Materialverträglichkeit und restloses Verdunsten Zweifel bestehen lassen.

Übrig bleibt dann nur ein reiner Einfachalkohol, wie Isopropanol 99 %, zu beziehen aus der Apotheke oder eventuell Drogerie. Er entfettet, löst viele Stoffe, reinigt gut, verfliegt restlos und greift erfahrungsgemäß auch Haftreifen nicht an. Dies ist wichtig, weil die Werkzeuge auch dafür geeignet sind und bleiben sollen.



Getestet wird auch, ob sich die Reinigungswirkung mit Alkohol noch steigern lässt, den wir mit Hilfe einer Pipette auf die Filze geben, bis diese reichlich getränkt sind.

Zu klären bleiben also die Fragen, ob ein Mehrwert feststellbar ist und Probleme (Kurzschlüsse) bei der elektrischen Ausführung zu erwarten sind? Dem sind wir mit einigen Praxisversuchen auf den Grund gegangen.

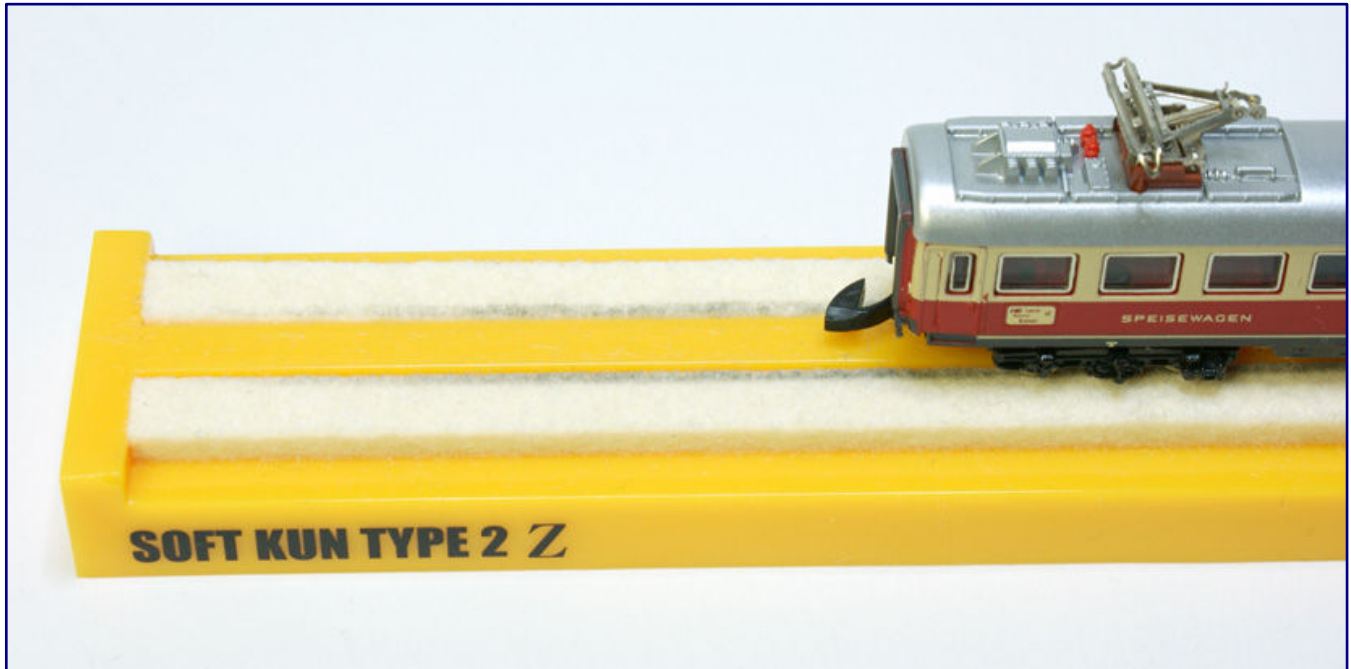
Wir haben verschiedene Modelle ausgewählt, um es den Testgeräten nicht zu einfach zu machen: Lokomotiven aller Traktionsarten (also verschiedenen Baumerkmale), mit und ohne Haftreifen sowie unterschiedlich verschmutzte Wagen.

Gerade bei den Reisezugwagen kamen Exemplare zum Einsatz, die nach vielen Stunden Messebetrieb extrem verschmutzte Räder zeigten und nicht mehr betriebssicher liefen. Sie sollten eine besondere Herausforderung darstellen und klären, ob die neuen Werkzeuge mit jedem Zustand zurechtkommen.

Der erste Testdurchlauf galt dem gelben Hilfsmittel für nicht-angetriebene Fahrzeuge. Hier testen wir ein rollfähiges Modell der Baureihe 8970, reinigen einen Dampflok tender, einen Kühlwagen und mehrere lange Reisezugwagen mit stark verschmutzten Rädern.

Bereits nach einigem Hin- und Herschieben zeigen sich Schmutzspuren auf dem hellen Reinigungsfilz. Die Kontrolle an den Rädern belegt, dass die geringer verschmutzten ihren Glanz wiederangenommen haben. Allerdings stellen wir auch Fasern fest, die sich vom Filz gelöst haben und nun an Rad, Drehgestell oder Wagenboden haften. Glücklicherweise lassen sie sich wegpusten und stellen kein Problem dar.

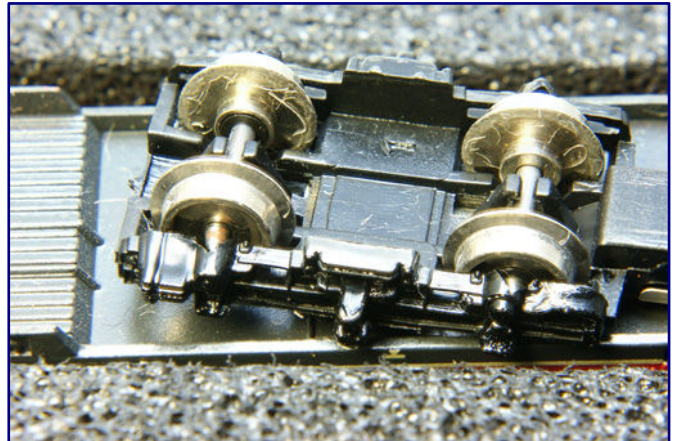
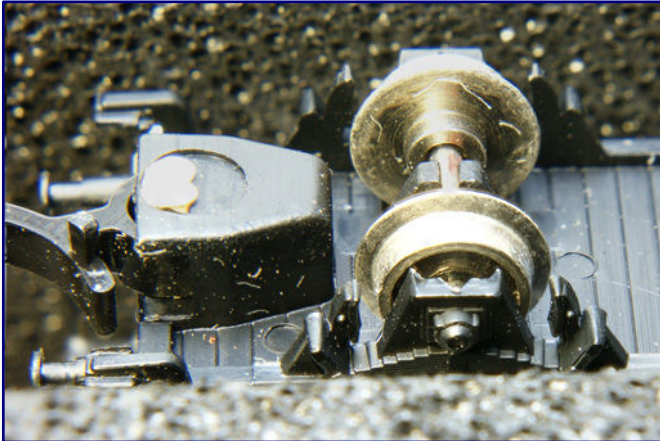
An den stärker verschmutzten Achsen stellen wir Verbesserungen fest, aber noch keine rundum zufriedenstellende Lösung. Das hatten wir erwartet, weshalb sich die Frage nach einem zusätzlichen Reiniger stellte.



Bereits in trockenem Zustand trägt der Filz einigen Schmutz ab (Bild oben), aber zusammen mit Isopropanol steigt die Reinigungsleistung noch einmal rapide an (Bild unten).

So trugen wir mit der Pipette (erhältlich über Faller oder Tamiya) Isopropylalkohol auf den Filz auf, bis er gut getränkt war. Anschließend wiederholten wir die Reinigungsdurchläufe mit den messegebeutelten Testkandidaten.

Der Reinigungseffekt legte noch einmal deutlich zu, auch diese Räder wurden nun wieder völlig blank, ohne einen Kratzer zu erleiden – belegbar durch unsere Makroaufnahmen. Die Faseranhaftung hat ebenfalls zugenommen, bedingt durch die Feuchte des Alkohols.



Nach der Reinigung unter Zuhilfenahme des Einfachalkohols strahlen die nunmehr blanken Räder des Güterwagens (Bild links) und des Speisewagens (Bild rechts) wieder - zum Vergleich dienen die Fotos auf Seite 28, die den Zustand vor der Prozedur zeigen. Einzig die anhaften Filzfasern stören das Gesamtbild etwas, doch sie lassen sich einfach wegpusten, sobald der Alkohol restlos verfliegen ist.

Sobald der aber verfliegen war, ließen sie sich wieder restlos wegpusten. Damit hat dieses Werkzeug uns begeistern können und auf jeden Fall seine Praxistauglichkeit bewiesen. Nur eine einzige Frage stellt sich angesichts des nun auf dem Reinigungsfilz deutlich sichtbaren Schmutzes noch: Wie lange ist der Radsatzreiniger nutzbar?

Auch diese Frage scheint sich die Modellbahnunion gestellt zu haben, denn die Filze zum Aufkleben werden auch als Ersatzteile angeboten. So wird das Werkzeug zu einer dauerhaft nutzbaren Investition. Auch für den Fall, dass einer der Filze mal nicht perfekt sitzt, kann er abgezogen, neu ausgerichtet und wieder aufgedrückt werden. Und es lassen sich die einseitig verschmutzten Filze so auch drehen und beidseitig nutzen, bevor der Tausch angezeigt ist. Die Klebekraft ist auf jeden Fall hoch genug.

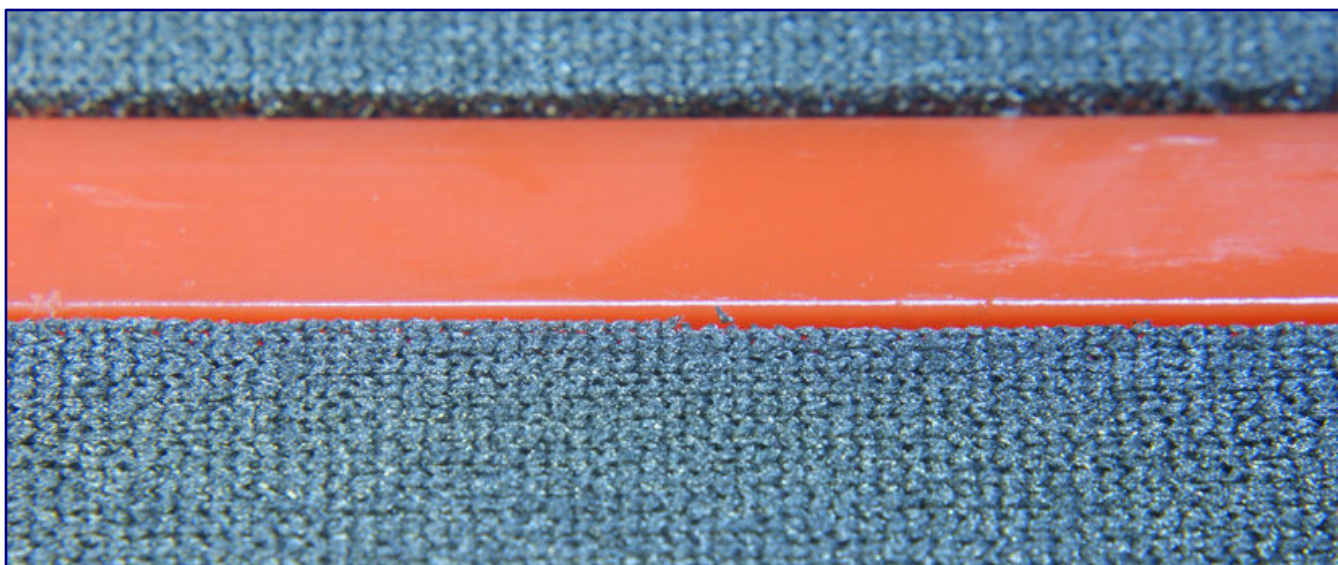
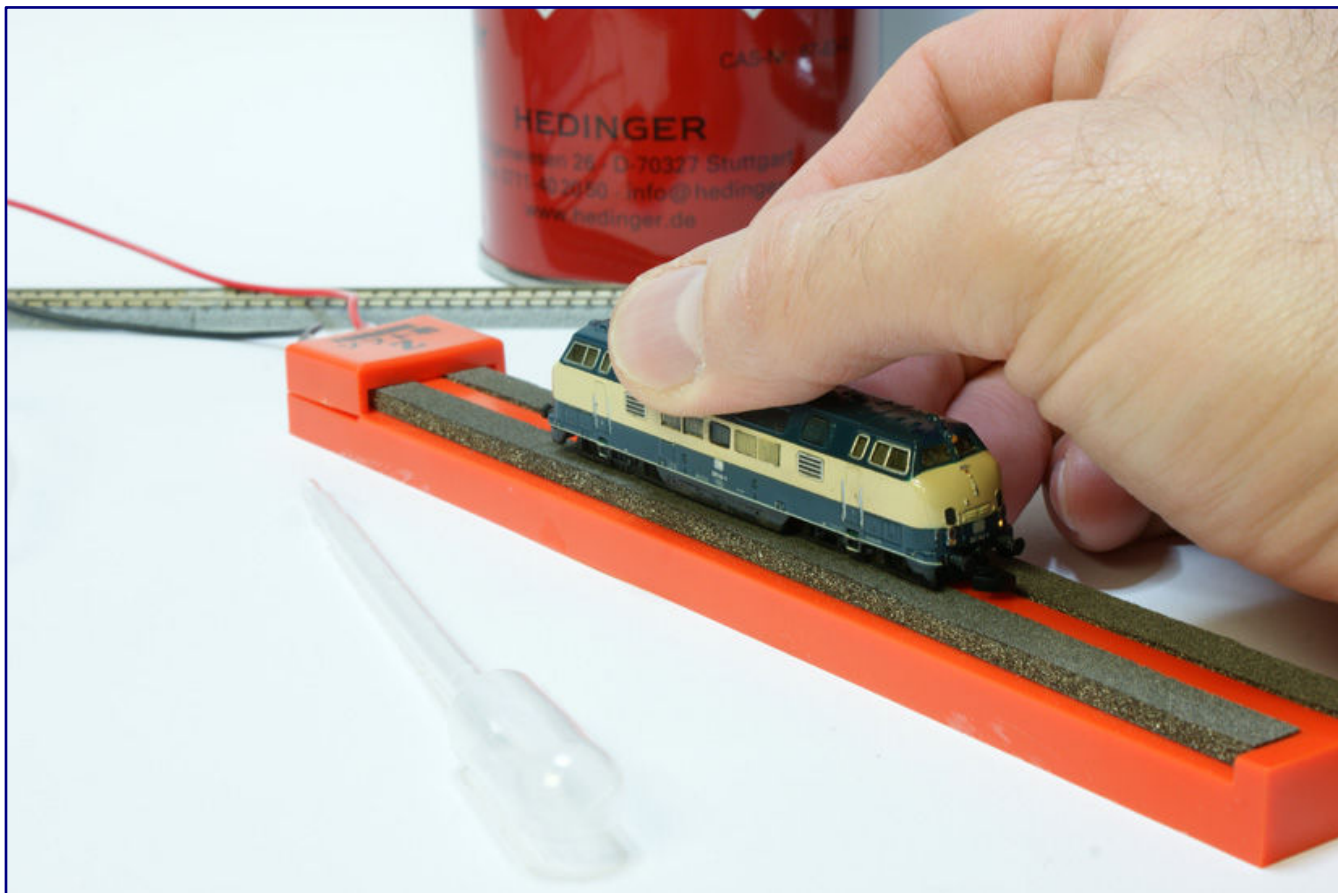
Der Reinigungsrollstand

Ganz salopp möchten wir das orangefarbene Werkzeug mal als Reinigungsrollstand bezeichnen und so vom zuvor getesteten Exemplar abgrenzen. Gedacht ist es für motorisierte Fahrzeuge, denn hier wird die Drehbewegung der Räder aus der Motorkraft für den Reinigungsprozess genutzt. So lag quasi ein Rollenprüfstand mit Reinigungsfunktion vor uns.

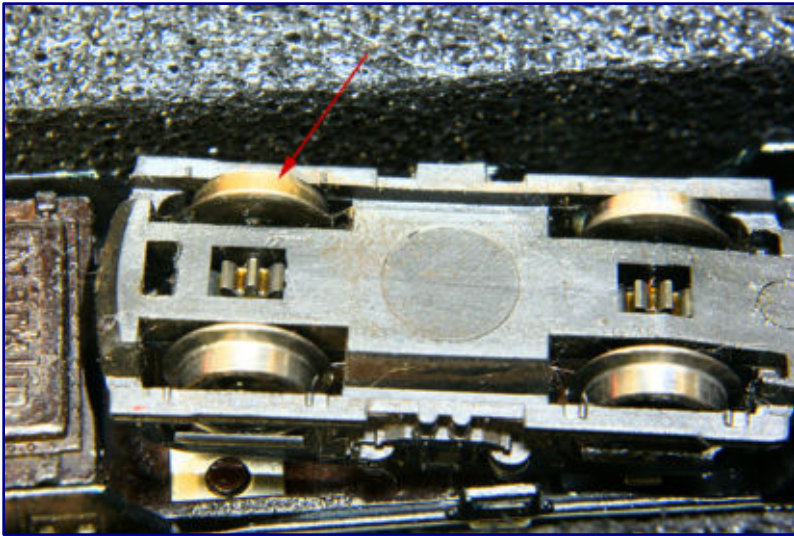
Statt Filzen hat er eine leitfähige Auflage, die zugleich auch die Polierfunktion übernimmt. Sie besteht im unteren Teil aus einem nachgebenden Schaumstoffmaterial, das für eine möglichst große Fläche am Rad sorgt, die zur selben Zeit gereinigt wird. Auf der Oberfläche sitzt ein textilähnlicher Stoff, der Schmutz aufnehmen kann.

In der Makroaufnahme wirkt er wie feinste metallhaltige Fasern, doch dafür fühlt er sich viel zu weich an und kratzt auch nicht. Wir tippen auf eine Mikrofaser, die nicht so leicht schmutzgesättigt ist. Und schon kann es losgehen mit einem weiteren Versuch.

Nach dem ersten Eindruck, dass diese Faser noch besser als die Filze des vorherigen Geräts reinigt, starteten wir auch hier einen Versuch mit Isopropylalkohol. Tendenziell wäre dies eher nicht erforderlich gewesen, denn die meisten Räder waren auch ohne Zusatz schon sehr gründlich gereinigt.



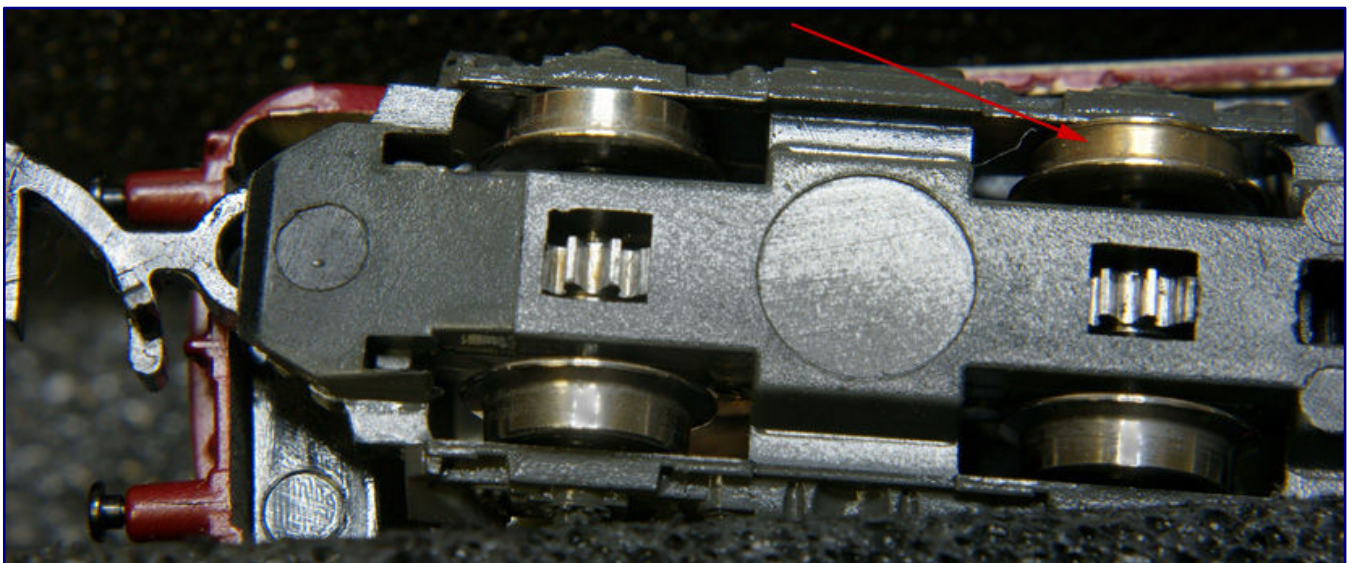
Auch der elektrisch versorgte Reinigungsstand unterzieht sich einem Versuch mit Isopropanol, der auch mit der haftreifenbestückten Baureihe 221 ebenso erfolgversprechend endet (Bild oben). Seine Reinigungsstreifen wirken in der Vergrößerung wie winzige Metallfasern (Bild unten), sind aber keine und zudem auch völlig kratzfrei, weshalb sie auch keine Riefen auf den Radflächen hinterlassen und Haftreifen nicht beschädigen.



Doch wenigstens ein Lokrad verlangte noch Nacharbeiten und so ließ sich auch die bange Frage klären, ob das stromführende Gerät bei Alkoholeinsatz einen Kurzschluss herbeiführen würde. Vorgegangen mit Vorsicht und exakt dosiertem Reinigungsalkohol aus der Pipette, ließen sich Kurzschlüsse problemlos vermeiden.

So wurde auch das letzte Rad noch blitzblank, während die Haftreifen keinerlei Schäden davontrugen. Leichter kann eine Lokradreinigung, wie sie zwischendurch auch daheim durchaus mal erforderlich wird, nicht sein.

Der zusätzliche Einsatz von Isopropylalkohol erscheint uns sinnvoll und möglich, wir können dem sogar einen Mehrwert attestieren. Spätestens in der Verbindung damit werden beide Radsatzreiniger zu wertvollen Hilfsmitteln bei der Modellbahnwartung, wobei wir dem orangefarbenen Werkzeug für angetriebene Modelle sogar den Vorzug geben möchten.



Auch die Räder der Baureihe 221 (Bild oben links) und der 218 sind wieder restlos sauber geworden. Die Haftreifen beider Modelle (siehe Pfeilmarkierungen) haben keine Schäden davongetragen.

Grund dafür ist, dass die Reinigungskraft der Oberfläche höher ist und uns auch gegeben scheint, wenn ein nicht angetriebenes Modell darauf hin- und hergeschoben wird, um beispielsweise die Laufachsen einer Dampflok mit zu reinigen. Dass hier keine Fasern aufs Modell übergehen, ist als zusätzliche Stärke zu werten, denn bei der Drehbewegung der Räder könnten sie sonst auch ins Getriebe gelangen.

Und so erhält die Radsatzreinigungsanlage Spur Z (MU-Z-A12508) als einfach wirkendes, aber im Detail, dennoch äußerst durchdachtes Hilfswerkzeug nun auch eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Technik.

Bezugsquelle für die Radreiniger:
<https://www.modellbahnunion.com>

Das letzten Aufbäumen der Dampflokomotiv **Auf zum großen Dampffinale**

1973 sollte in Westdeutschland Schluss mit der Dampflokomotiv sein. Doch 1970 trat ein ungeahnt starkes Wirtschaftswachstum ein, dass der Dampflokomotiv noch eine Gnadenfrist beschenken sollte. Viele Eisenbahnfreunde nutzten dies, um die verbliebenen und wieder aktivierten Maschinen auf Filme zu bannen. Einer von ihnen war Rainer Schnell, der seine Erlebnisse in einen packenden Bildband zu fassen wusste.

Rainer Schnell
Schluss-Akkord
Der Bundesbahn-Dampfbetrieb 1970 - 1975

Geramond Media GmbH (VGB GeraMond)
München 2021

Gebundenes Buch
Format 22,8 x 29,6 cm
260 Seiten mit ca. 450 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96453-294-7
Preis 39,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Rainer Schnell hat schon als Jugendlicher Interesse an der Fotografie gefunden. In Verbindung mit einer Passion für Lokomotiven und Züge ergeben sich beste Voraussetzungen für ansprechende Dokumentationen längst vergangener Zeiten.

Zu Gute kommt den Lesern dabei ebenso, dass er nicht Wert auf möglichst vollständige Bildreihen aller Baureihen gelegt hat, sondern auch besondere Freude daran hatte und hat, die Eisenbahn in ihrem Umfeld oder in der Landschaft zu zeigen.



Bereits aus seinem früheren Band „Bundesbahn-Tour ‘68“ im gleichen Verlag ist er uns als Teil der selbsternannten „Hamburger Fotomafia“ bekannt – es gibt allerdings noch weitere Titel aus seiner Feder. Das vorliegende Buch schließt etwas zeitversetzt an die zuvor genannte Lektüre an.

Inzwischen sind die jungen Fotografen erwachsen(er) geworden und vor allem auch mobiler. Ihre Fotoziele erreichen sie nicht mehr nur per Bahn, sondern sie können Zügen auch hinterherreisen oder sie fallweise verfolgen. Spannende Dokumentationen in einer Zeit, in der der Dampflokomotivbestand rapide abnehmen sollte, sind garantiert.

Möglich machte die vorliegende Zeitreise aber trotzdem nur eine Entwicklung, die dem herangewachsenen Autor und seinen Freunden „außerplanmäßig“ entgegenkam: Nach ihrer ersten wirtschaftlichen Depression erlebte die Bundesrepublik Deutschland ab 1970 einen rasanten Aufschwung, in dem zeitweise sogar wieder Vollbeschäftigung erreicht wurde.

Dieses außergewöhnliche Wirtschaftswachstum zog derart erhöhte Transportleistungen nach sich, dass die Bundesbahn ihr ehrgeiziges Ziel, die Dampflokomotiv ab 1973 endgültig abzustellen, außer Reichweite

rückte. Sie musste sogar von der Ausbesserung zurückgestellte und teilweise gar ausgemusterte Maschinen wieder in Betrieb nehmen.

Und so erlebte die Dampftraktion eine letzte und unerwartete Renaissance, die mit der Ölpreiskrise 1973/74 ihren Höhepunkt erreichte. Nach Umbau einzelner Exemplare auf Ölhauptfeuerung folgte nun die Wiederinbetriebnahme kohlegefeuerter Dampflokomotiven.

Im Betrachtungszeitraum des Buches, also von 1970 bis 1975, erlebten Dampflokkfreunde einmalige und zutiefst beeindruckende Jahre, die hier in einem ausführlichen Abriss, der sich von der Küste bis an die Alpengrenze erstreckt, wiedergegeben werden.

Rainer Schnell nimmt seine Leser mit auf eine Reise, die im Norden beginnt und, immer nach Osten und Westen blickend, in den Süden der Republik führt. Wir erleben also das große Dampffinale in einzigartigen Ausnahmen, die mit Bedacht ausgewählt und hervorragend reproduziert sind. Dass auch viele Farbbilder ins Buch gefunden haben, lässt es umso lebendiger erscheinen.

Und der Autor hat sich auch nicht allein auf seinen eigenen Bildbestand zuzüglich Aufnahmen seiner mitreisenden Freunde, von denen einer leider bereits verstorben ist, verlassen. Lücken in dieser Deutschlandreise konnten mit ebenso ansprechenden Aufnahmen befreundeter und bekannter Bildautoren bestens gefüllt werden.

So ergibt sich hier ein buntes Sammelsurium an Eindrücken und Geschichtsdokumentation: alle damals noch bestehenden Dampfbahnen fanden Eingang und sämtlich Baureihen, die noch aktiv waren, sind auch im Buch wiederzufinden.

Hinzukommen Einzelstücke, Raritäten auf Schienen, einige DR-Fahrzeuge und Splittergattungen – übrigens auch abseits der Dampftraktion wie etwa in Form der 232 001-8 (ex V 320 001). Jedes Dampfbahnen wird in einem einleitenden Text kurz vorgestellt.

Über dargestellte Besonderheiten, Erlebnisse, Vor-Ort-Planungen und Randerscheinungen wird der Leser ins Geschilderte und Dokumentierte eingebunden. Er oder sie taucht sprichwörtlich in die Geschichte(n) ein und meint, dies mitzuerleben.

Vor uns liegt deshalb ein erfrischend geschriebener, äußerst unterhaltsamer und bestens bebildeter Band, den wir im Regal gewiss nicht mehr missen möchten. Für Dampfbahnenfreunde sollte er deshalb auch das perfekte Weihnachtsgeschenk sein.

Dies honorieren wir zum Abschluss deshalb auch mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Literatur.

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

Chemietransporte und die Eisenbahn Spezialthema unter den Güterwagen

Mit Sehnsucht warteten viele Eisenbahnfreunde auf die Fortsetzung der beliebten Güterwagen-Reihe von Stefan Carstens. Während wir hier nun den ersten Band dazu den Chemiekesselwagen vorstellen möchten, ist Band 2 zum Thema bereits im Druck. Wessen Lesehunger also nicht gestillt werden kann, braucht nicht lange auf Nachschub zu warten.

Stefan Carstens / Harald Westermann
Güterwagen Band 9.1
Chemiekesselwagen Länderbahn und DRG

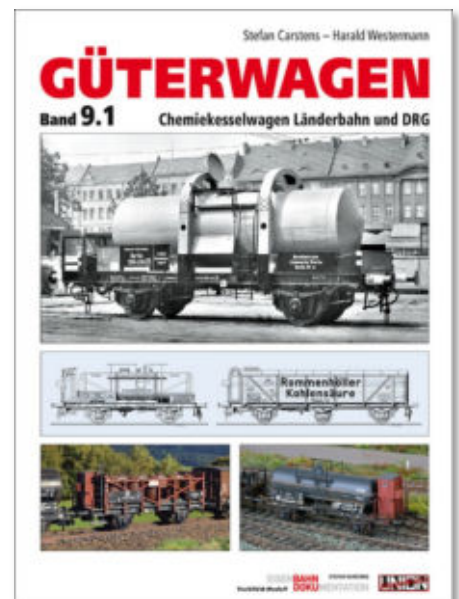
Stefan Carstens Eisenbahn-Dokumentation
Hamburg 2021

Gebundenes Buch
Format 21,8 x 29,7 cm
144 Seiten mit 370 teilweise farbigen Fotos und 90 Zeichnungen

ISBN 978-3-9823-2220-9
Preis 33,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Buchautor Stefan Carstens brauchen wir wohl kaum mit vielen Worten vorzustellen: Eisenbahnbegeistert von Kindesbeinen an, in jungen Jahren auf Fotopirsch, dann Berufseisenbahner und seit 2011 ausschließlich Buchautor. Das ist die Kurzform einer Vita, die ausführlicher auch auf seinen eigenen Verlagsseiten nachzulesen ist.



Auch der Rezensent des heute vorzustellenden Buches schätzt diesen Autor durch persönliche Kontakte und durfte schon für eine seiner Broschüren selbst tätig werden. Wie kein anderer Autor in Deutschland gilt Stefan Carstens als hervorragender Kenner von Güterwagen, was er Band für Band immer wieder unter Beweis stellt.

Aber wir wollen auch seinen mehrfachen Co-Autor Harald Westermann nicht vergessen, der mit ebenso viel Herzblut und Fachkenntnis dabei ist. Allein wären die Mammut-Aufgaben dieser einmaligen Reihe wohl nicht zu schaffen, was auch der „Hamburger durch und durch“ immer wieder betont.

Doch auch in kühnsten Träumen hätten wir nicht geahnt, wie vielseitig und schwierig aufzuarbeiten die Geschichte der Chemietransporte auf Deutschlands Schienen sein könnte. Aus einem geplanten Buch wurden zwei, aber selbst darin lässt sich nicht alles unterbringen, was es zu berichten gäbe.

Dem gegenüber steht eine Modellbahnseite, die mit solchen Wagen in allen Baugrößen stark unterversorgt ist. Woran das liegt, wird bei der Lektüre schnell deutlich und helfen kann hier wohl nur der Eigenbau, der sich längst auf den 3D-Druck als perfekte Umsetzungstechnik stützen kann.

Solche Eigenbauten bestimmen auch den Modellteil der Kapitel. Sie sind quasi ein Wink an die Hersteller, welche unentdeckten Tätigkeitsfelder es hier noch so gibt. Auch die Spurweite Z macht hier keine Ausnahme, wobei dies eher einen Aufruf an die Kleinserienhersteller darstellt.

Doch der Reihe nach: Wohl kaum ein Wagenthema ist so vielfältig wie das der Chemiekesselwagen, schreibt auch der Autor. Ein Waggon, der Laugen, Säuren oder andere flüssige Rohstoffe der chemischen Industrie befördern soll, braucht mehr als nur einen Stahltank auf Rädern.

Säuretopf-, Flaschen- und Weinfasswagen als frühe und bekannte Vertreter dieser Spezialgattung sind wohl jedem Modellbahner bekannt und finden sich selbstverständlich auch in diesem Buch wieder. Doch die Ansprüche und auch die Zahl der Transporte wuchsen mit den Jahren, denn die Chemiesparte erlebte, unter anderem durch das Erfinden von Kunstdünger und vielen Kunststoffen, einen erheblichen Aufschwung.

So mussten neue Lösungen her und vor allem entstand auch ein Bedarf an besonderen Werkstoffen, die beständig gegen aggressive und giftige Inhalte waren oder hohen Drucken standhalten konnten. Ein besonderes Problem bereitete auch die feste Montage von Kesseln auf den Wagengestellen, denn Schweißen war hier (noch) nicht möglich.

Die beiden Autoren beschreiben in ihrem Buch die gesamte Geschichte dieser Spezialwagen über alle ihre Erscheinungsformen auf zwei (oder drei) Achsen. Im Fokus stehen spezielle Werkstoffe oder, wo diese noch nicht entwickelt waren, auch die Innenauskleidungen der Kessel. Ebenso wenig fehlen Wagen zum Transport von Druckgasen, Kohlensäure und flüssigen Sauerstoff.

Allen gemein ist, dass sie – mit nur ganz wenigen Ausnahmen, das dann oft kriegsbedingt – in kleinen Wagenserien gebaut und bei privaten Einstellern im Dienst waren. Hier liegen die Ursachen, warum die Dokumentationslage eher schlecht ist und solche Vorbilder auch selten ins Modell umgesetzt werden. Dafür werden die Eisenbahnfreunde teils auch mit bizarren Bauformen belohnt, die umso größeren Reiz für eigene Projekte bieten.

Traditionell wird diese Lesergruppe besonders gut bedient: Es fehlt nirgendwo an Maßangaben neben anderen Betriebsdaten und Beschreibungen und vor allem auch nicht an Zeichnungen, die für Umsetzungen ins Modell unverzichtbar sind. Und natürlich haben beide Autoren all das auch wieder mit umfangreichem Bildmaterial vor allem aus den eigenen Archiven angereichert.

Herausgekommen ist ein erster Band, der die Entwicklungsgeschichte bis etwa 1950 behandelt und mit einer Fülle von Informationen solche Wagen behandelt, die sich erstaunlich lange und teilweise bis in die Neunziger behaupten konnten. Deren Umbauten werden sich zusammen mit den Neubauten ab 1950 übrigens im zweiten Band finden, der noch im Dezember erscheinen soll.

Für wen ist dieses Buch also nun gedacht? Wer die Reihe bereits im Regal stehen hat, wird auch diesen Titel längst erworben haben, denn bereits vier Wochen nach Erscheinen war schon die halbe Auflage verkauft.

Lohnenswert ist er darüber hinaus für alle diejenigen, die sich für diesen wichtigen Wagentyp interessieren, ihre Modellzüge ansprechend erweitern möchten und auch vor dem Umbau nicht zurückschrecken.

Und wer sich einfach für Eisenbahntechnik und -Geschichte interessiert, wird hier ebenso gut bedient. Wir können das auch so zusammenfassen: Wer unser Magazin gern liest, der wird auch an Stefan Carstens neuem Meisterwerk seine Freude haben.

Nur lange warten sollten er oder sie dann nicht, denn lange wird dieser Titel wohl nicht mehr verfügbar sein, sofern sich nicht eine zeitnahe Nachauflage lohnen sollte. Wir belohnen die beeindruckende Arbeit, die hier geleistet wurde, mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2021 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten und Bezugsquelle:
<https://www.stefancarstens.de>
<https://www.modellbahnunion.com>

Im Gespräch bleiben (Teil 7)

Modellbau Laffont – Spur Z im Blut

Modellbau Laffont ist seit Jahren mit einem Eigenprogramm für die Spurweite Z aktiv, war aber – für viele sicher unbemerkt – auch zuvor schon als Zulieferer bekannter Hersteller wie Märklin unterwegs. Immer handelt es sich aber um Bausätze, die mit Hilfe der Lichtschneidetechnik hergestellt werden und von Aachen aus um die Welt gehen. Stefan Laffont stellt heute sich, seine Firmengeschichte und seine Philosophie vor.

Von Stefan Laffont. In einer Großstadt geboren, habe ich bereits in sehr jungen Jahren Bekanntschaft mit Eisenbahnen und Straßenbahnen gemacht. Dampfende Züge unter großen Straßenbrücken mit hohen und weitläufigen Gebäuden wirkten beeindruckend. Es gab im Stadtbereich eine Vielzahl an beschränkten Bahnübergängen, an denen zu meiner Freude oft gewartet werden musste.

Am faszinierendsten waren zunächst die Straßenbahnen mit ihren wippenden Stromabnehmern, die unter einem an Kreuzungen völlig verwirrenden Drahtverhau sich ständig leicht hoch- und runterbewegten.



Stefan Laffont (Modellbau Laffont) hat seine Jugendleidenschaft und Beruf geschickt zu verbinden gewusst.

Das war auch das erste, was ich bei Freunden und Bekannten im Modell ausprobieren wollte, aber selten durfte. Bei den wenigen Bekannten meiner Eltern, die eine Modellbahn besaßen, durfte ich es nicht: Ein Kind macht das doch sofort kaputt. So war das in den Siebzigern...

Natürlich bekam ich schließlich nach viel Quengeln mit fünf Jahren die erste eigene Modellbahn, eine Baureihe 89 samt K-Gleis und – endlich – einige Zeit später auch eine 103 mit den entsprechenden Wagen, die nach ganz viel Wippen ständig die Pantographenfedern verloren hatte.

Eine Oberleitung wollte ich aus Litzen und Spritzlingsresten der üblichen Gebäudebausätze bauen, das konnte natürlich nicht funktionieren, aber der Wille war da. Die Bahn wuchs mit und wurde mit dem aus dieser Zeit bekannten Roll- und Bausatzmaterial erweitert.

Nach so viel Erforschungsdrang lag ein Ingenieurstudium nicht fern. Nach dessen Abschluss war wenig Platz in meinen Räumlichkeiten und beim damals noch kleinen, aber heute sehr bekannten Händler fiel mir die Spur Z in die Hände.

Diese hatte ich zwar in den siebziger und achtziger Jahren gerne in Magazinen angeschaut, jedoch aufgrund ihrer Winzigkeit nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Auch waren meist eher (aus meiner damaligen Sicht) vergnügte Väter und Mütter abgebildet, um deren Hüte Spur-Z-Bahnen kreisten.

Doch jetzt kam mir die Winzigkeit dieser Nenngröße gelegen und es wurden viele Landschaften mit Gebäuden für immer mehr Züge gebaut. Natürlich war auch hier stets eine Oberleitung obligatorisch.

Schließlich kam aber auch die Spur H0 wieder ins Spiel und wurde durch die mittlerweile verfügbaren technischen und optischen Verbesserungen erweitert. Mit viel Leidenschaft habe ich hier ebenso gebaut. Auch kleinere Ausflüge in die Spur-1- und Spur-N-Welt gab es aus verschiedensten Gründen.

Wie wird man nun aber ein Serienhersteller von Architektur-Modellbausätzen für große und kleinere Modellbaufirmen?

Der Sprung zum Hersteller

Mit der damals aufkommenden Laserschnitt-Technologie und einigen Stationen und Zufällen kam es plötzlich dazu, dass entsprechende Tätigkeiten für die Modellbahnindustrie möglich waren und es bis heute sind. In den letzten fünfzehn Jahren sind so zahlreiche Bausatzserien von Gebäuden und Brückenkonstruktionen entstanden.

Sehr spannend ist es für mich, stets Mittel und Wege zu finden, nicht nur durch technische Tricks und Hilfsmittel, sondern auch durch Planen und fertigungstechnisches Optimieren von organisatorischen Abläufen einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen.



Modellbau Laffont hat heute eine breit aufgestellte Produktpalette, zu der auch diese ländlichen Gebäude für Spur Z gehören.

Geradezu ein Segen ist es, Kreativität zu entfalten. Hier bietet die Modellbahn nicht nur für den Bastler, sondern auch für Hersteller eine ungeahnte Fülle an Gestaltungsmöglichkeiten, die mir immer wieder viel Freude bereiten.

Schon während des Konstruierens entsteht ein Modell zunächst im Kopf. Dabei wird bereits überlegt, aus wieviel Kartonschichten das Modell bestehen sollte, um einen möglichst dreidimensionalen Effekt zu erzielen.

Dabei darf ich aber auch die Kostenseite nicht aus den Augen verlieren. Jede Konstruktion ist ein Zusammenspiel aus Emotionen und technischen Möglichkeiten. Gleichzeitig ist jedes Modell durch seine Verkleinerung zwangsläufig ein Kompromiss aus dem denkbaren Möglichen und realistischen Erforderlichkeiten.

Am Schönsten ist, wenn aus der Vorstellung, die ich stets zu Beginn habe, zum ersten Mal ein Muster entsteht. Wenn ich es erblicke, dann ist dies immer ein besonderer Augenblick. Aus dem Modell im Kopf wird durch einen kreativen Prozess am Ende ein Gebilde, mit dem ich entweder zufrieden bin oder dem ich noch Änderungen und Nachbesserungen in der Konstruktion angedeihen lassen möchte.

Auch die als Architektur-Hartkarton verfügbaren Farben spielen hier eine große Rolle, Farbnuancen sind festzulegen, ebenso wie Kartonstärken und Unterbaumaterialien. Oberflächen von Fassaden, d.h. Putz-, Ziegel-, Bruchstein- und Sandsteinfassaden, wirken am besten aus durchgefärbtem Hartkarton, der „von Natur“ aus stumpf und matt erscheint.



Die Lokleitung (links) ergänzt nicht nur den für Märklin konstruierten Ringlokschuppen zur jüngsten Version der Drehscheibe. Auch der Kleinstadtbahnhof dürfte bei vielen Zetties voll ins Herz treffen.

Für manche Modelle sind auch Kunststoffteile sinnvoll, z.B. die Kohlenhunte bei der Hunt'schen Großbekohlungsanlage. Hier ist dann eine enge Zusammenarbeit mit entsprechenden Partnern erforderlich.

Auch 3D-Druckteile aus Kunststoffen sowie aus hochfestem Keramikmaterial kommen bei verschiedenen Modellen zum Einsatz. Die Fortschritte in der Detaillierung erreichen mittlerweile die nächstkleinere

Spurweite, d. h. was noch vor 20 oder 30 Jahren als feinste Detaillierung in der Spur N galt, ist heute bei der Spur Z umsetzbar. Das gleiche gilt auch für die übrigen Nenngrößen.

Das Besondere an der Spur Z ist aus meiner Sicht, dass großzügige Gebäudeensembles auch mit feinsten Details umsetzbar sind. Eine Landschaftsgestaltung mit wohlthuend weitem Blick ist gerade hier möglich, während dies in anderen Maßstäben allenfalls auf Schauanlagen realisiert werden kann.

Die Laserschnitttechnik bietet beim Verwenden hochwertiger Maschinen ein weitgehendes Vermeiden des unerwünschten Farbumschlags, d. h. wenig Schmauch an Oberflächen und Kanten. Dies wirkt sich vor allem bei der Spurweite Z sehr positiv aus, da die Bauteile teilweise eben winzig klein sind. Mit feinsten Mikrogravuren können zudem sehr realistische Oberflächenstrukturen erzeugt werden.



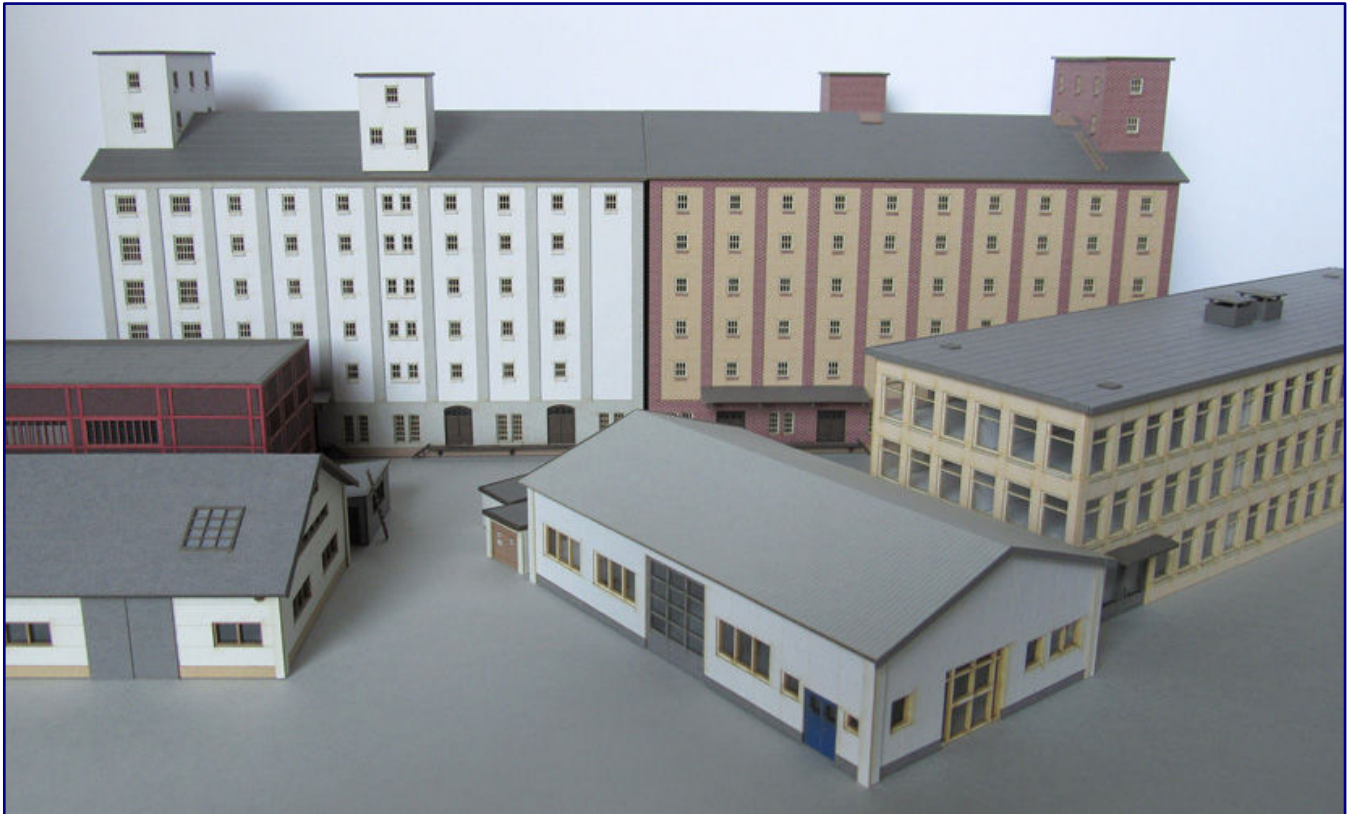
Auf diesem Bild ist eine Auswahl der Gebäude nach städtischen Vorbildern zu sehen, darunter auch die Arkadenteile für eine hochgelegte Bahnstrecke, die auch zwischen den Häuserzeilen sichtbar bleibt.

Insbesondere für den Maßstab 1:220 ist ein großer Aufwand vertretbar, da die zu gravierenden Flächen verhältnismäßig klein bleiben. Für die größeren Spurweiten vervielfachen sich die zu behandelnden Flächen und sind vor allem bei der Spur 1 sehr zeitintensiv.

Insgesamt können Hartkarton-Modelle nicht preiswerter als Kunststoff-Bausätze produziert werden, obwohl hier ja die erforderlichen Formenkosten entfallen. Grund sind die meist geringeren Stückzahlen bzw. bei Kleinserien sogar deutlich geringeren Stückzahlen.

Damit wiegen die Konstruktionskosten je Stück entsprechend viel höher. Kleinere Stückzahlen sind eine Folge der – zumindest in den letzten Jahren – (altersbedingt) geringeren Nachfrage, in gleicher Weise aber auch des gestiegenen Wunsches nach individuelleren Bauwerken.

Hier spielt die Laserschnitttechnologie dann ihre entscheidenden Vorteile aus. Daher bin ich nicht nur ein Spezialist für die Spur Z, sondern bediene auch andere Maßstäbe, die von der Technik, die ich einsetze, stark profitieren.



Einen bislang noch nicht genannten Themenschwerpunkt bilden die verschiedenen Industriegebäude. Mit dem Verwaltungsgebäude (ganz rechts) und der Maschinenhalle (2. Reihe links) beschriftet Modellbau Laffont einst den Weg in den Markt der Spur Z.

Viele wichtige Vorarbeiten

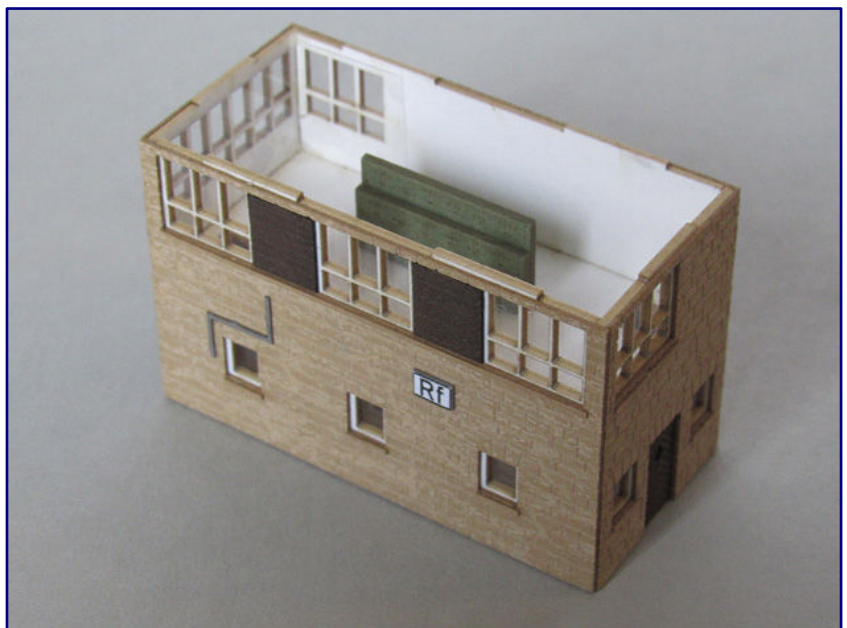
Sehr großen Wert lege ich auf sorgfältig dokumentierte Bauanleitungen anhand von zahlreichen 3D-Zeichnungen.

Alle Bauteile sind bei mir nummeriert und werden dreidimensional dargestellt.

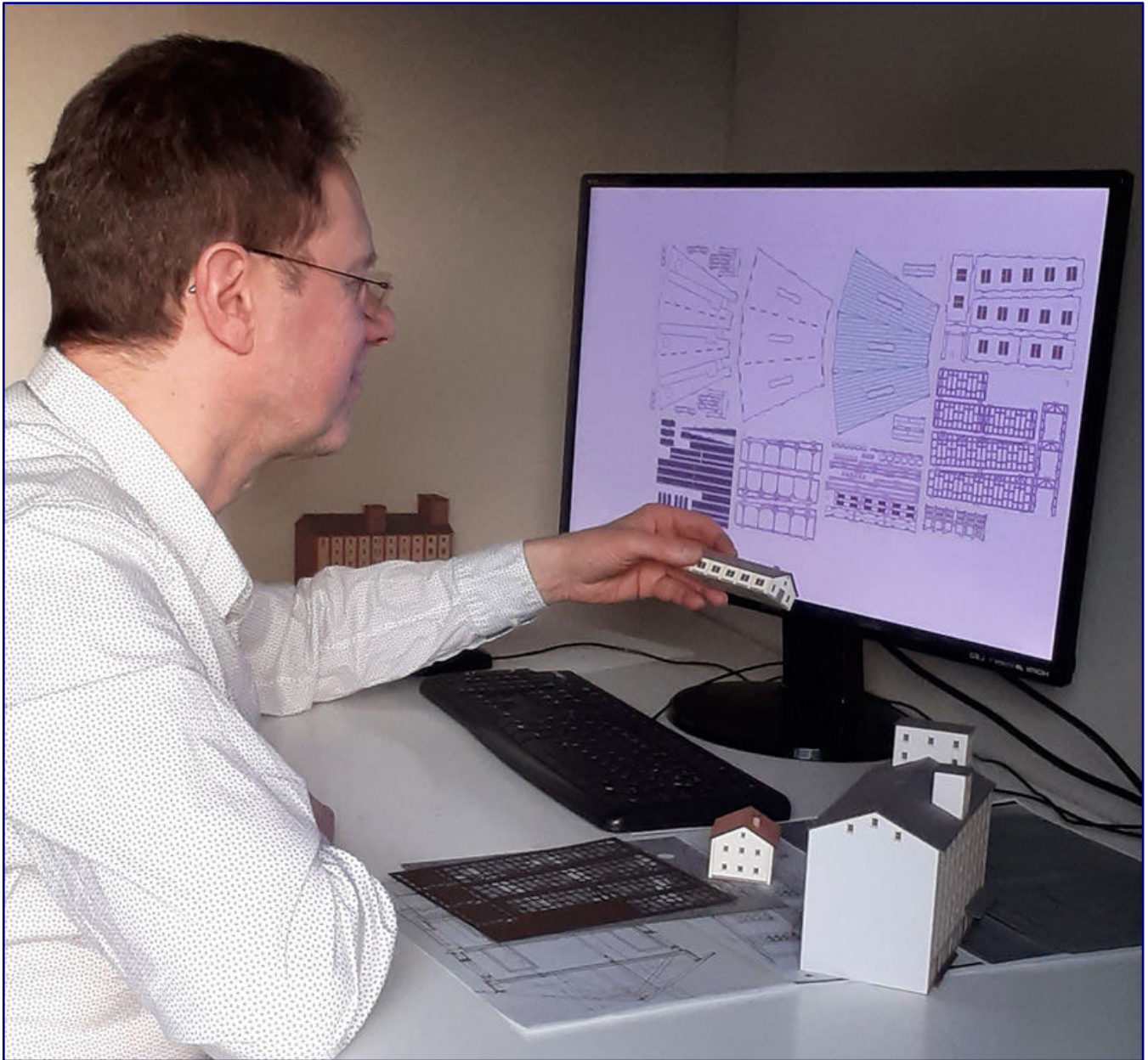
Gekennzeichnet mit der genauen Position durch (meist farbige) Pfeile, stelle ich die Bauteilnummern meist andersfarbig dar. Die Montagereihenfolge ist klar ersichtlich.

Im nächsten Bauschritt sind die entsprechend montierten Bauteile in der jeweils nächsten 3D-Zeichnung integriert.

Je nach Komplexität wird in zahlreichen Schritten das Modell in der Bauanleitung immer mehr vervollständigt, sodass der Bastler seinen eigenen Baufortschritt mit dem Ergebnis der Zeichnung abgleichen kann.



Sichtbarer Unterbau des Stellwerks Rodalben mit dem als Inneneinrichtung dargestellten elektromechanischen Hebelwerk



Die Konstruktion der Bausätze erfolgt per CAD am Bildschirm. Auch die dreidimensional bebilderten Anleitungen werden mit Hilfe dieser Technik erstellt. Ein ständiger Abgleich von Zeichnung und Probebauten führt zu einem optimierten und marktreifen Produkt.

Diese Methode dient übrigens auch meiner Kontrolle, denn jedes Bauteil wird im CAD-Programm an genau der dafür vorgesehenen Stelle fixiert, so dass Maß- oder andere Fehler sofort auffallen, weil die Bauteile mit den Originalmaßen aus der 2D-Zeichnung in die 3D-Daten übertragen werden. Natürlich werden aber auch zusätzlich jeweils mehrere Muster gebaut!

Neben meinen umfangreichen Tätigkeiten als Zulieferer kommen mir ständig zahlreiche eigene Ideen. Und ich freue mich stets darüber, ein paar davon schließlich verwirklichen zu können. Zwei ganz aktuelle Neuheiten sind die beiden Stellwerke aus dem Pfälzer Wald, die von Ihrer Bauweise her nahezu in ganz Deutschland und sogar für andere Länder verwendet werden können:

1. Stellwerk Rinnthal mit verputzter Fassade und farblich abgesetzten Fenstereinfassungen (Art.-Nr. Z3401) und
2. Stellwerk Rodalben mit Bruchsteinfassade und Holzverschalung in der Fensterreihe (Z3501).



Gerade bei Rodalben ist mittels speziell entwickelter Mikrogravuren zur Darstellung der Bruchstein- und Schieferdachstrukturen und den dadurch erzielten Farbeffekten auf der Fassade keine weitere Farbbehandlung erforderlich. Mit den aufgesetzten Fensterbänken entsteht zusätzlich ein sichtbarer plastischer Effekt.

Für die Zukunft wünsche ich mir, möglichst viele Ideen umzusetzen, wobei ich hier auf Kundenmeinungen und -ideen immer sehr großen Wert lege.

Schließlich freut es mich besonders, wenn auch meine Kunden viel Spaß am Modell haben und mir dadurch bestätigen, dass sich die beschriebenen Mühen bis zur Produktion und Auslieferung gelohnt haben.



Die beiden jüngsten Ideen aus dem Hause Modellbau Laffont sind das verputzte Stellwerk Rinnthal (Art.-Nr. Z3401; Bild ganz oben) und die Bruchsteinfassaden-Variante „Stellwerk Rodalben“ (Z3501), die mit diesem Bericht als Neuheit angekündigt werden.

Hersteller- und eigene Vertriebsseiten:
<https://www.modellbau-laffont.de>
<https://modellbau-laffont.com>

Alle Fotos: Modellbau Laffont

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.

Zum Testbericht in **Trainini®** 10/2021 erhielten wir folgende Zuschrift:

Herzlichen Dank für den Test der Baureihe 042. Er kam gerade rechtzeitig zum „turnusgemäßen“ Nachlackieren der Märklin-Pufferbohlen. Zuerst war ich entsetzt von ihren Bildern der Front. Als ich aber die Größenverhältnisse an meiner Lok betrachtet und abgewogen habe, wie oft ich sie aus der abgebildeten Perspektive sehe, habe ich mich alternativ für zwei kleine Farbtupfer entschieden.

Die Sandkästen lass ich noch so stehen und hoffe auf Kuswa oder Ladegut Küpper. Anregung: Tauschteil mit je 2 Kästen auf der alten Bohrung... in diesem Sinne wieder einmal allzeit Dampf unterm Kessel!

Christian Liebau, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Die alten Bohrungen ab Werk werden sich für korrekt platzierte Sandkästen nicht nutzen lassen, da diese bei der Baureihe 042 (ex 41 Öl) nicht nur doppelt, sondern auch an anderer Stelle positioniert waren.

Aber wir haben uns bezüglich einer Lösung schon Gedanken gemacht und auch einen möglichen Lösungsansatz bei einem geeigneten Anbieter platziert, wo dies nun geprüft wird. Wenn unser Vorschlag Erfolg hat und wir ihn erfolgreich umsetzen können, dann werden Sie in **Trainini®** darüber wieder lesen!

Jubiläum beim 1zu220-Shop mit Sonderwagen:

Anlässlich seines zehnjährigen Bestehens hat der 1zu220-Shop bei Märklin in einer Auflage von 150 Exemplaren den Kesselwagen „malZ“ (Art.-Nr. 98183) auflegen lassen. Die Werbung lässt sich hier doppelt als „Malz“ (für dieses alkoholfreie Biergetränk) oder auch als „mal 2“ lesen, weil darin zwei Sorten Malz (Gersten- und Weizenmalz) zum Einsatz kommen.



Einige Pinselstriche bringen bereits eine deutliche Aufwertung des Märklin-Modells. Foto: Christian Liebau

Durch den großgeschriebenen Endbuchstaben im Produktnamen der Westheimer Brauerei ergibt sich zudem eine gewollte Verbindung zu unserer Spurweite und zum Geschäftsmodell des Händlers. Wir lassen Geschäftsführer Jörg Erkel nun persönlich zu Wort kommen, um seine jüngste Idee vorzustellen:

„Vor zehn Jahren, ich war noch zarte 40 Jahre jung, bewarben wir als Firma HRT Informationstechnik GmbH uns als Händler bei Märklin. Mein eigener Händler vor Ort hatte damals seinen Laden geschlossen und bis zum nächsten waren es 30 km. Zudem war er auch nur zu erreichen, während ich selbst arbeiten musste.“



Da wir als EDV-Firma schon einen elektronischen Vertrieb führten, war alles für den angedachten Geschäftsbetrieb vorhanden.

Es musste nur noch eine Marke her und da wir uns auf die Spur Z konzentrieren wollten, wurde aus der Idee schließlich der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) geboren.

In den folgenden Jahren wuchsen wir stetig, auch dank vieler interessanter Projekte und Partnerschaften mit verschiedenen Herstellern. So wurde der 1zu220-Shop tatsächlich zu dem, was er sein sollte: dem Fachhändler im Netz für die Spur Z.



Die schnell beengten Platzverhältnisse lösten wir mit einem Umzug in das Verwaltungsgebäude der Brauerei Westheim. Die erste Corona-Sperre nutzen wir, um einen Ausstellungsraum für unsere Spur-Z-Anlagen zu schaffen.

Es macht uns riesigen Spaß und wir hoffen sehr, dass unsere Kunde auch Freude an uns haben. Nun können wir auf zehn Jahre zurückblicken und wollten das Jubiläum mit einem Sonderwagen würdigen.

Uns war eigentlich schon beim ersten Blick auf das Logo des Westheimer-Malzbiers klar, dass sich der Wagen für dieses besondere Fest eignet.

Und hier ist er nun, der Wagen zu ‚10 Jahre 1zu220-Shop‘: Vorhang auf für den Kesselwagen ‚malZ‘!

Märklin-Spende für Flutopfer:

Die von Märklin im Juli 2021 gestartete Aktion für Opfer der Flutkatastrophe, eine Unternehmensspende aus dem Verkauf eines Sondermodells der Spur H0 zu generieren, erbrachte einen Gesamtbetrag von 210.000,00 Euro. Dieser Betrag entspricht dem Nettoerlös aus den Verkäufen des Modells.



Spendenübergabe bei Märklin (v.l.n.r.): Ingo Radtke (Bundesbeauftragter Malteser Fluthilfe), Edmund Baur (Landesbeauftragter der Malteser Baden-Württemberg), Wolfrad Bächle (Geschäftsführer Märklin) und Florian Sieber (Geschäftsführender Gesellschafter Märklin). Foto: Märklin

Der geschäftsführender Gesellschafter Florian Sieber und der technische Geschäftsführer Wolfrad Bächle überreichten am Montag, den 25. Oktober 2021 in Göppingen einen Scheck an die Malteser Köln, die die Spende zum Wiederaufbau von Kindertagesstätten in den Krisengebieten von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen einsetzen werden.

Mit einer Ganztagskinderbetreuung im Fluthilfezentrum in Kreuzberg an der Ahr startet nun ein erstes gemeinsames Hilfsprojekt, in das 110.000,00 Euro aus dem Spendentopf von Märklin fließen.

Noch ausgezeichnet für Benutzerfreundlichkeit:

Der Zubehörhersteller Noch hat am 22. Oktober 2021 eine Auszeichnung für die Benutzerfreundlichkeit seines elektronischen Vertriebs entgegengenommen. Die neuen Seiten, die ausgezeichnet wurden, sind erst kurz zuvor, nämlich einen Monat vor dem Prämieren ins Netz gegangen.

Der „Shop Usability Award“ wird seit 2008 verliehen und gilt in Deutschland als renommierteste Auszeichnung des elektronischen Handels. Entsprechend stolz war Dr. Rainer Noch, als er den Preis am Firmensitz in Wangen (Allgäu) überreicht bekam.

In diesem Fall führen Johannes Altmann und seine Mannschaft alle Sieger in einer Bustour ab. Für gewöhnlich wird die Auszeichnung allerdings im Rahmen einer Gala verliehen. Die Szenen des Besuchs im Allgäu sind unter folgendem Link ab Minute 50:15 zu sehen: <https://www.youtube.com/watch?v=S-cEqWDBLVw&t=3016s>.

Viele schöne Neuheiten bei NoBa-Modelle:

Mit den aktuellen Neuheiten von NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) könnten wir gewisse wieder einige Seiten füllen, denn das Tempo der Neuheitenentwicklung bleibt weiter verblüffend. Mit Freude stellen wir fest, dass der hochaufgelöste Resindruck erheblich an Bedeutung gewonnen hat und viele sehr anspruchsvolle Modelle hervorbringt.



Ausgezeichnet für Benutzerfreundlichkeit. Foto: Noch

Eines davon ist die vorbildgerecht vierteilige Umsetzung des in fünf Einheiten gebauten Dieseltriebzugs RAm TEE der SBB (2 Exemplare), in identischer Bauform damals in den Niederlanden als DE IV (3 Exemplare) eingereiht. Angeboten werden Rohlinge als Bausätze (Art.-Nr. 5214R) und Fertigmodelle (5214RF).

Der Antrieb sitzt hier im Speisewagen. Dort wie auch im Abteil- und Steuerwagen kommen modifizierte Rokuhan-Shorty-Fahrwerke zum Einsatz. Die dreiachsigen Drehgestelle des Motorwagens hingegen sind Eigenkonstruktionen, die auch eine Stromaufnahme mitbringen. Untereinander gekuppelt werden die Wagen mit Magnetkupplungen.





Brandheiße Neuheiten bei NoBa-Modelle sind der RAM TEE (Art.-Nr. 5214RF; Bild oben und Seite 52 unten) sowie seine kanadische Ausführung als Northlander (5215RF). Fotos: NoBa-Modelle

Die Aufbauten dieses Modells werden in Resin gedruckt, die Fahrwerke im PLA-Verfahren. Zwischenzeitlich kam auch die in gleicher Weise ausgestattete und produzierte Ausführung als „Northlander“ ins Sortiment“ (5215R / 5215RF), die in Kanada im Einsatz war.

Auch weitere Automodelle und Ausführungen zu bekannten Fahrzeugen haben Einzug ins Programm gehalten. Zu nennen sind hier beispielsweise der Gelenkbus Mercedes-Benz O 405 G (6315R) oder der motorisierte Gelenktriebwagen GT 4 (5711R).



Auf modernen Anlagen findet der Gelenkbus Mercedes-Benz O 405 G (6315R) Platz. Foto: NoBa-Modelle

Für Baustellen interessant sind die Bagger mit Raupenfahrwerken und beweglichen Auslegern (6502R & 6509RN). Auch ein beleuchtetes Baggerspann (9013) haben wir im Sortiment gefunden.

Zu ergänzen sind dann noch drei Weichenlaternen (5506R), der Dreiseitenkipper Magirus D 256 als Rohling (6316R) oder Fertigmodell (6316RF) und die in gleichen Ausführungen angebotene Motoryacht (10477R / 40477RF).

Mit den weiteren Neuheiten beginnt es weihnachtlich zu werden: Vier Tannenbäume (10321R) warten auf eigene Gestaltung, ein Stand für den Weihnachtsmarkt (4078) rahmt es passend ein. Für viele dazu gehören auch die Cola-Weihnachtswagen (8080) oder der „Weihnachtstruck“ (9028) der bekannten Getränkemarke.

Kunden sollten sich bereits das fünfjährige Markenjubiläum vormerken, dass Anfang 2022 gefeiert werden soll, denn dazu plant NoBa-Modelle auch eine Aktion.

Die aktuellen Neuauslieferungen seitens AZL:

Die gerade erst als Formneuheit vorgestellte Rangier- und Streckenlokomotive EMD SW1500 erscheint bereits in weiteren Varianten: zwei Betriebsnummern für die Reading (Art.-Nrn. 62712-1 / -2) und Conrail (62710-1 / -2) sowie dreifach für die Burlington Northern (62707-1 bis -3).



Die EMD F7 fährt aktuell für die Canadian National vor. Erhältlich sind ein A-/B-Doppel (63010-1) und eine einzelne A-Einheit (63010-2). Ihre Schwester EMD E7 zeigt derweil ein schmuckes Äußeres in Gestaltung der Great Northern (64614-1 / -2).



Der 8.000-Gallonen-Kesselwagen 1917 wird in Schwarzer Gestaltung der Texas Company einzeln (915007-1), doppelt (915037-1) und zu viert (905007-1) angeboten.

EMD SW1500 Der Reading (Art.-Nr. 62712-1; Bild oben) und Zweierpackung Kühlwagen der ATSF (914833-1; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Und so machen sie auch für Gibson Wine, eingestellt bei GATX, eine gute Figur (915004-1 / 915034-1 / 905004-1). In identischer Konfiguration werden die R-70-20-Kühlwagen der ATSF angeboten (914803-1 / 914833-1 / 904803-1).

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

Weihnachtliches bei Ladegut Küpper:

Der Ladegutspezialist aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) macht auf weihnachtliche Dekoration für die Modellbahnanlage im Maßstab 1:220 aufmerksam. Dort erhältlich ist ein Tannenbaum mit Lichterkette aus zehn LED oder auch eine bunte Lichterkette für Außenterrassen oder als Hausschmuck.

Neuer Faller-Katalog:

Faller hat seinen neuen Katalog „Modellbahn 2021/22“ an den Fachhandel ausgeliefert. Neben den speziellen Artikeln für die Spurweite Z wie Figuren und Gebäuden ist er für Zetties sicher auch wegen Vegetationsmaterial, Klebstoffen, Leuchtelementen, Elektronik und Werkzeugen überaus interessant. Immerhin gehört dieser Hersteller seit Jahren zu aktivsten für unseren Maßstab.

Des Weiteren haben die Verantwortlichen aus Gütenbach noch einen Hinweis auf ein neues Modellbahnerportrait zur gemeinschaftlichen Imagewerbung „Wir Modellbahner“ hinterlassen: <https://wirmodellbahner.de/tobias-baumert/>.

Auffälliger Kühlwagen bei Full Throttle:

Ein 34-Fuß-Kühlwagen mit hölzernen Wänden nach rekonstruiertem Vorbild (Art.-Nr. FT-9011) ist neu bei WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>). Der Waggon mit silberfarbenen Seitenwänden fällt durch das in Großbuchstaben unübersehbar angeschriebene Ladegut „ICE“ auf. Geliefert wird das Modell im Doppelpack mit zwei Betriebsnummern.

In Deutschland erhältlich sind Produkte dieses Herstellers unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Trainini Fotokalender 2022 erschienen:

Am 16. November 2022 ist der von vielen lang erwartete **Trainini Fotokalender 2022** in deutscher und englischer Fassung erschienen. Er soll ein erster Rahmen für das anstehende Jubiläum „50 Jahre Spurweite Z“ im kommenden Jahr sein.



Traditionell kann er daheim oder einem Kopiergeschäft selbst bis zum Format DIN A3 (quer) ausgedruckt werden.

Die samt Deckblatt insgesamt 13 verschiedenen Motive sollen einen möglichst repräsentativen Querschnitt der Spurweite Z wiedergeben.

Ziel war es, möglichst alle Großserienhersteller, ausgewählte Kleinserienanbieter, viele Epochen, alle Traktionsarten und Bahnen aus den wichtigsten Märkten der kleinen Spur aufzugreifen, um die Vielfalt unseres Maßstabs in schönen Aufnahmen zu zeigen.

Aufrufbar ist er entweder über die Meldungen auf der Startseite oder alternativ auf der eigenen Zielseite unter dem Menüpunkt „Magazin“.

Französischer Kleinserienhersteller neu im Markt:

Über O.L.D. Modèles (<https://old-modeles.mozello.com>) in Frankreich vertrieben werden neue Kleinserienmodelle des ebenfalls französischen, neu in den Markt eingetretenen Kleinserienherstellers Azar Modèles (<https://old-modeles.mozello.com/store/category/azar-modeles/>).

Auf den genannten Seiten zu sehen sind sehr ansprechende Miniaturen des Maßstabs 1:220 von modernen Getreidesilowagen „Transcéréales CTC“ (auch erhältlich in Dreierpackungen) und „Herforder Pils“. Nach französischer Vorlage gestaltet ist der gedeckte Wagen G4 für den Viehtransport.

Dazu ist auf den Seiten noch die SNCF-Diesellok der Serie BB67400 abgebildet, die als motorisiertes Modell erscheinen soll. Alle Produkte basieren auf dem 3D-Druck und sind durch Anbauteile aus Metall verfeinert.

Auf den Anbieterseiten sind auch weitere Fahrzeuge als 3D-Druck-Rohlinge für eigene Projekte erhältlich.

Märklin-Auslieferungen seit der letzten Ausgabe:

Nicht ganz ein Jahr nach dem Insider-Modell ist eine gewöhnliche Katalogvariante der Baureihe 280 (Art.-Nr. 88804) ausgeliefert worden. Ausgewählt wurde in diesem Fall 280 005-0 im Betriebszustand um 1970.

Der wesentliche Unterschied zum Epoche-III-Modell sind neben den zeitgerechten Anschriften die aufgemalten Zierlinien im Farbton RAL 1014 Hellelfenbein. Nachdem an den Vorbildern Durchrostungen im Bereich der aufgesetzten, weißaluminiumfarbenen Zierleisten auftraten, ersetzte sie die Bundesbahn bei Ausbesserungen in dieser Art.



Die Neuauslieferung der Baureihe 280 (Art.-Nr. 88804) bedient die Epoche IV und weist Unterschiede an den Zierlinien gegenüber dem Vorgängermodell auf.

Dieser Unterschied ist auch an der Neuauslieferung im Vergleich leicht zu erkennen. Unverändert geblieben sind die recht straffe Kupplung mit neuer Führung, die ein automatisches Ankuppeln bisweilen erschwert, sowie die konstruktionsbedingt geringe Bewegungsfreiheit der Drehgestelle.

Ebenso ausgeliefert ist der Weihnachtswagen 2021 (80631) in Form einer weihnachtlich bedruckten Donnerbüchse 3. Klasse. Eingelegt in einer Klarsichtverpackung, kann sie auch als Baumschmuck genutzt werden.

Ebenfalls verfügbar ist der beliebte Dampftriebwagen Bauart Kittel im Weinrot/Hellelfenbein der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (88146) aus den Herbstneuheiten dieses Jahres. Wegen der großen Nachfrage und kurzfristigen Auslieferung hat Märklin hier gegenüber den Händlern die Auslieferungen rationiert.

Zum Redaktionsschluss hat sich noch die Schnellzug-Schürzenwagen-Packung für die Epoche II (87352) der DR auf dem Weg zu den Händlern gemacht. Die fünf Schürzenwagen bestehen aus einem Exemplar 1./2. Klasse (AB4ü), zwei Mal 3. Klasse (C4ü), ein Mal 1./2./3. Klasse (ABC4ü) und einem roten Schürzen-Speisewagen Gattung WR4üe der Mitropa.

Archistories legt nach:

Eine moderne Wartungshalle hat Archistories als „Intermediate Service Facility“ (Art.-Nr. 102211) im Auftrag des US-Händlers Z.Scale.Hobo entwickelt und bringt sie nun zur Auslieferung. In Deutschland ist der Hartkartonbausatz aus hochwertigen und durchgefärbten Bögen beim Hersteller (<https://www.archistories-shop.com>) und seinen Händlern bestellbar.



Das Gebäude beweist, dass moderne Industriehallenarchitektur schlicht ist, aber dennoch nicht langweilig sein muss: Die Halle lässt sich für zwei Gleise individuell variieren. Beispielsweise kann der seitliche Anbau beliebig angeordnet oder auch ganz weggelassen werden.

Die Haupthalle ermöglicht eine Variation zum Durchfahren oder mit einer geschlossenen Rückwand. Auch das Innere ist abwechslungsreich und sehenswert gestaltet, denn dort bestimmen Büroeinbauten und Fachwerkträgern das Aussehen. Dachflächenfenster und Abzüge gestalten das Dach.



Eine Einsatzoption für diesen Bausatz ist auch die Funktion als Lagerhalle in Industriegebieten, wo sie aber Epoche IV auftauchen kann. Wählbar sind die Grundfarben Hellgrau, Sandfarbe, Olivgrün und Hellblau.

Moderne Wartungshalle in Hellgrau (Art.-Nr. 102211; Bild ganz oben) und ein Blick ins Innere der hellblauen Ausführung. Fotos: Archistories

Neuer Shorty bei Rokuhan:

Noch als europäischer Generalimporteur von Rokuhan (<https://www.rokuhan.de>) stellt den neuen Shorty nach Vorlage des Shinkansen Serie 0, das Ursprungsfahrzeug aus dem Jahre 1964, vor. Angeboten wird die dreiteilige Einheit in der frisch-grünen Lackierung, die sie später trug (Art.-Nr. 7297647). Die Ursprungslackierung ist seit September 2021 im Vertrieb.



Shinkansen der Serie 0 als dreiteiliger Z-Shorty in der Lackierung „Frisch-Grün“ (Noch-(Art.-Nr. 7297647). Foto: Rokuhan

Ab Januar lieferbar sein soll zudem die Ellok EF 65 1000 in JRF-Testlackierung (7297648) mit der Betriebsnummer 1059 und in den erneuten JRF-Farben (7297649) als Lok 2127.

Neues beim Micro-Trains:

In der Sweet-Liquid-Serie ist inzwischen Waggon Nummer 9 an der Reihe, ein schwarzer Kesselwagen der McCahan Sugar Refining Co. (Art.-Nr. 530 00 580). Eine Amtrak-Reisezugwagenpackung (994 01 270) kommt vierteilig zur Auslieferung, darunter zwei Gepäckwagen.

Des Weiteren gibt es noch sechs 61-Fuß-Flachwagen mit festen Stirnwänden in den Gestaltungen der TTX (527 00 083 / 084 sowie 527 00 191 / 192) und der Canadian Pacific (527 00 201 / 202).

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

Kleinsten Weihnachtsbaum der Welt wieder zu sehen:

Während die Betreiber der Weihnachtsmärkte allerorten bangen, dass ein erneutes Schließen mitten im laufenden Betrieb auf sie zukommen könnte, brauchen wir uns um ein besonderes Exponat keine Sorgen zu machen: Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt ist ab dem 1. Adventssonntag (28. November 2021) bis einschließlich zum 30. Dezember 2021 wieder im Schaufenster der Dortmunder Galerie Lamers, Kleppingstraße 8 zu sehen.

Am Rande des Weihnachtsmarkts gibt es ausreichend Platz und kein Gedränge, weshalb er gefahrlos rund um die Uhr betrachtet (und fotografiert) werden kann. Die Besucher stehen dabei stets im Freien und brauchen ihre Gesundheit so nicht zu riskieren.

Das Aufsetzen einer Maske empfehlen wir dennoch, denn in Warteschlangen ist es eh Pflicht. Sollten sich mehrere Personen gleichzeitig einfinden, braucht sich dann niemand allzu große Sorgen um Mindestabstände zu machen und ist trotzdem bestmöglich geschützt.



Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt ist in der Adventszeit wieder in einem Dortmunder Schaufenster für jedermann zu sehen.

Auf diese Weise kann das Kleinod, das den anerkannten Weltrekord nun bereits im 15. Jahr hält, hoffentlich wieder zu den kleinen Freuden einer Vorweihnachtszeit beitragen, die leider reich an Entbehrungen und Zurückhaltungen bleibt.

Insidermodelle 2022 vorgestellt:

Die Intermodellbau Dortmund hat Märklin dazu genutzt, um seine Insidermodelle 2022 vorzustellen. Für die Spurweite Z wurde im Jubiläumsjahr die bekannte und beliebte Einzelgängerin V 320 001 der DB (Art.-Nr. 88320) auserkoren, die 1962 von Henschel auf eigene Rechnung gebaut worden war und nach erfolgreichem Erproben für zehn Jahre von der Bundesbahn angemietet worden war.

Die vollständige Neukonstruktion rollt für die Epoche III im Betriebszustand von 1965 an. Etwa 105 mm lang, dürfen die Klubmitglieder sich auf ein Metallfahrwerk mit Kunststoffaufbau freuen, in dem mit einem Glockenankermotor ein zeitgemäßer Antrieb arbeitet.

Beide Drehgestelle sind angetrieben, wir erwarten hier vier der sechs Achsen als einbezogen. Das LED-Signal an den Enden wechselt fahrtrichtungsabhängig von warmweißem Spitzen- zu rotem Schlussignal.

Angekündigt ist zudem eine Maschinenraumimitation mit Beleuchtung. Gespannt sind wir, ob die ebenfalls vorgesehene Führerstandsbeleuchtung so dezent hinzubekommen ist, dass sie einem beim Vorbild dunklen Raum mit eingeschalteter Instrumentenbeleuchtung entspricht. Versprochen werden den Kunden zusätzlich noch eine hohe Detaillierung, feine wie aufwändige Lackierung und Bedruckung, angesetzte Griffstangen sowie eine gute Zugkraft durch hohes Eigengewicht.

Während diese Neuheit gewiss viele Kunden erfreuen wird, wirkt der im Kluppreis bereits enthaltene Jahreswagen eher einfallslos: Bedacht werden sie hier mit einem gedeckten Güterwagen (80332) mit Bremserhaus der späteren G-10-Bauart in Hellgrau mit Anschriften der früheren Papierfabrik Salach.

Das Modell ist der Epoche I folgend beschriftet und stellt einen bei der K.W.St.E. eingestellten Wagen nach. In fast identischer Ausführung hat es diesen Waggon bereits gegeben: Mit einer gestanzten und

geprägten Metallschiebetür statt der nun gewählten vorbildnäheren Ausführung war er bereits der Museumswagen 1996.

Im Handel angekommen ist inzwischen der Katalog 2021/22, der für die Kundenklubmitglieder ebenfalls zu den bereits bezahlten Leistungen gehört und über einen Gutschein bei den Händlern bestellt wurde.

Internationaler Tag der Modelleisenbahn:

In Corona-Zeiten nicht einfach umzusetzen ist der Internationale Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2021. Wie gewohnt sollen die Aktivitäten aber über eine ganze Woche als Aktionszeitraum ausgedehnt werden.



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

Kontakt zu einem umtriebigen Zettie gesucht:

Unsere Redaktion sucht Kontakt zum Modellbahner, der unter dem Alias „Der Z-CRACK“ auftritt und Filmbeiträge veröffentlicht. Gerne würde uns mit diesem Herrn, empfohlen auch von verschiedenen Lesern unseres Magazins, austauschen und über seine Projekte und Umbauten berichten.

Deshalb hoffen wir sehr, dass er diesen Aufruf liest und sich über die im Impressum genannten Kontaktkanäle oder der in den Namenseinträgen unserer Seiten (unter „Team“) angegebenen E-Mail-Adresse mit Chefredakteur Holger Späing in Verbindung setzt.

Wenn das klappt oder jemand aus dem Leserkreis diesen Kontakt herstellen kann, sagen wir vielen Dank!

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.