

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

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)  
Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Klein trifft groß im Schwarzwald

Finale für den Wasserturm  
Abwechslung beim Tender

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

heute ist für mich Premiere: mein erstes Vorwort für **Trainini®**. Schon etwas ungewohnt, aber ich werde es tun. Zu meiner Person als neues Mitglied der Redaktion finden Sie in dieser Ausgabe auch eine Meldung.



Harald Fried  
Redakteur

September 2023, Außentemperaturen um die 24 Grad Celsius. Nicht gerade die Zeit, in der man sich in den Eisenbahnkeller verkriecht. Aber trotzdem wollen wir Ihnen schon jetzt wieder viele Anregungen für die dann kommende, aktive Bastelzeit geben.

Ideen muss man haben! Das hat sich auch Kleinserienhersteller NoBa-Modelle gedacht und hat das seit vielen Jahren nicht befriedigende Thema „Tender“ aufgegriffen. Mit einem neuen Tendaraufbau wollen wir zeigen, wie ein toller Einheitstender aus DRG-Zeiten entsteht. Vielleicht springt der Großserienhersteller ja auf dieses Thema auf?

Mit unserer Gebäudebau-Serie von Jochen Brüggemann sind wir nun bei der letzten Folge angekommen. Wie wir meinen, ein sehr gelungenes Projekt und wünschen allen beim Nachbauen viel Erfolg und natürlich Spaß beim Basteln.

Mit dem Buch zur Geschichte der preußischen G 10 stellen wir diesmal ein neues Buch der „blauen Reihe“ aus dem Hause des Eisenbahn-Kuriers vor. Der Autor Hans-Jürgen Wenzel zeigt uns mit hohem fachlichem Niveau die Geschichte dieser Baureihe. Band 1 stellen wir in diesem Monat vor. Der Band 2, der die Loktypgeschichte ab 1945 fortschreibt, wird in einer späteren Ausgabe ebenfalls folgen.

Wie versprochen, möchten wir Ihnen auch den zweiten Teil des vor anderthalb Jahren erschienen Buches zu den Dieseltriebwagen aus dem Hause VGB | Geramond vorstellen. Mit dem Titel „Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn – Triebwagen in Leichtbauweise von 1932 bis 1945“ liegt der Redaktion ein sehr informatives und qualitativ hochwertiges Buch vor, das in vielerlei Hinsicht hilfreich sein kann.

Mit einem Besuch im Eisenbahnmuseum Schwarzwald in Schramberg und der diesjährigen Sonderausstellung „Klein trifft groß“ haben wir für Sie einen der Höhepunkte dieses Jahres mit Fotos und Text dokumentiert. Unsere Spur Z wird dort sehr gut mit der Heimanlage von Eckard Jehle in Szene gesetzt. Glücklicherweise steht sie diesem Museum dauerhaft als Exponat bereit. Auf alle Fälle, wie wir meinen, ist das von engagierten Modellbahnfreunden betriebene Museum so immer eine Reise wert.

Natürlich dürfen die Saison-Neuheiten unserer Spur-Z-Anbieter nicht fehlen, die wir in dieser Ausgabe natürlich auch ausführlich präsentieren werden. Gewiss werden in den nächsten Wochen auch noch weitere folgen, denn die spannende Phase unseres Hobbys beginnt ja erst.

Zu guter Letzt musste ich mit einem Augenzwinkern feststellen, dass unser Chefredakteur diesmal kein Flugzeugmodell vorgestellt hat oder es so gut versteckt hat, dass auch ich es nicht gefunden habe. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen, stets Freude und Humor sowie eine ruhige Hand beim Basteln.

Her-Z-lich,

Harald Fried

## Leitartikel

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

## Modell

Ideen muss man haben!.....	4
----------------------------	---

## Vorbild

Aktuell kein Beitrag

## Gestaltung

Hoch bis zum Wasserbehälter.....	23
----------------------------------	----

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Leistungsfähiges Leichtgewicht .....	37
Bindeglieder zu Schnelltriebwagen.....	39

## Aktuelles

Ganz klein trifft ganz groß .....	41
Zetties und Trainini im Dialog.....	50

Impressum .....	68
-----------------	----

Wir danken Jochen Brüggemann für seinen Gastbeitrag und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. September 2023

### Titelbild:

Das Modell der 232 TC 401, einer einst im Dienst der SNCF stehenden preußischen T 18, trifft in Schramberg im Maßstab 1:32 auf ausgewählte Fahrzeuge der Spurweite Z aus fast drei Jahrzehnten. Die Gegensätze sorgen für den besonderen Kontrast der Ausstellung.

## Basteln für Versionsvielfalt Ideen muss man haben!

*In Märklins Spur-Z-Programm befindet sich unter vielen Tendern auch ein äußerst betagter 2'2' T 34, der im Sortiment seit 51 Jahren den Standard für die Einheitslokomotiven bildet. Sein Vorbild erschien jedoch erst 1939 zusammen mit der Baureihe 41 und eignet sich folglich überhaupt nicht für die Zeit der Reichsbahn von 1925 bis Kriegsausbruch. Mit einer Bastelidee wollen wir diesem Missstand begegnen.*

Es scheint zum Haare raufen: „In Zügen denken“ ist ein gern betontes Leitbild unseres Stammlieferanten Märklin. Schauen wir auf die mehrfach im Jahr erscheinenden Neuheitenprospekte, scheinen sich die Gesamtzahl neuer Lok- und Wagenangebote zahlenmäßig aber beinahe zu decken.

Keinen Zweifel lassen diese auffallenden Verhältnisse über die grundsätzliche Höhe der Margen bei den einzelnen Produktzweigen, die ein Wirtschaftsunternehmen zum Decken seiner Kosten und Erwirtschaften eines angemessenen Gewinns braucht.

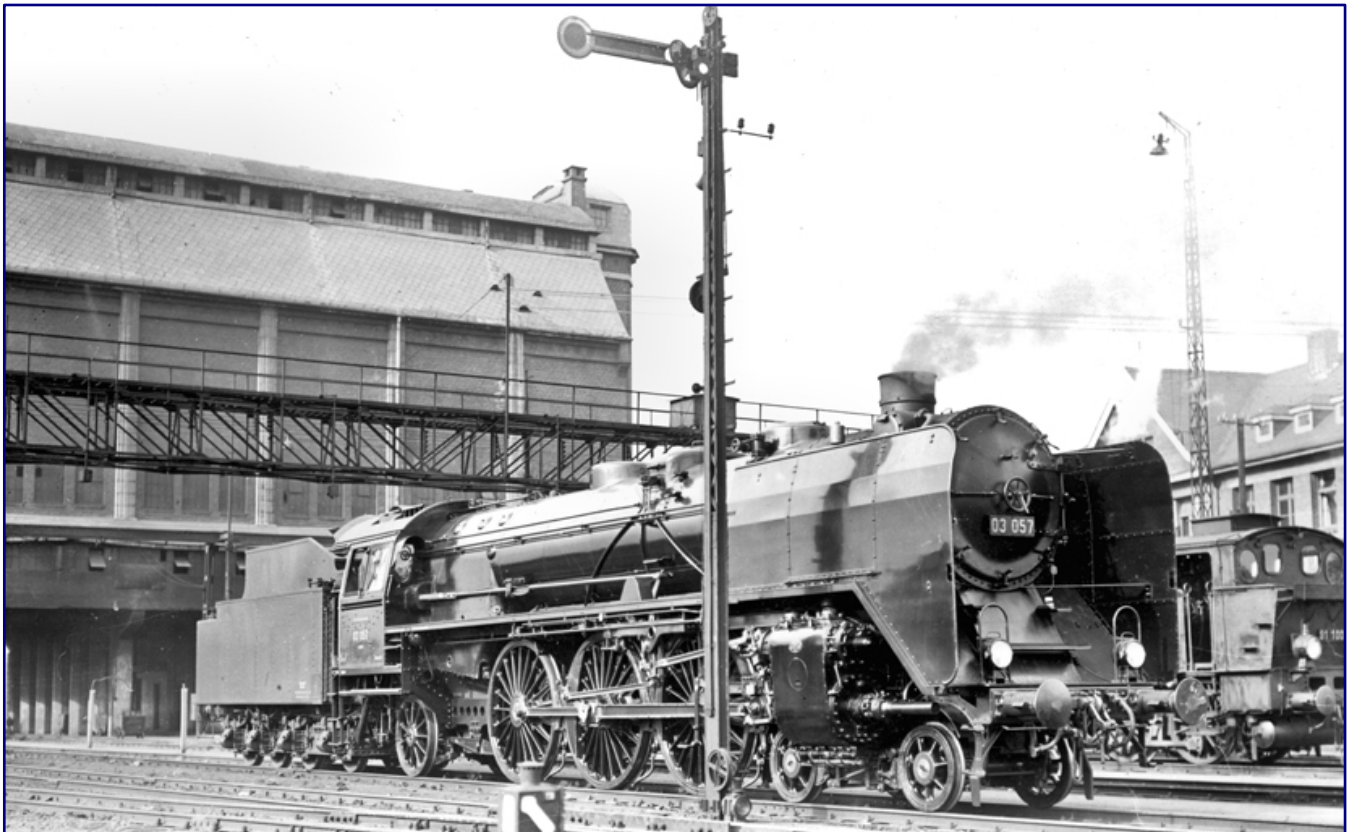


Das Bild der Kastentender an DRG-Einheitslokomotiven ist weit bunter, als es Hersteller Märklin uns glauben machen will: Hier präsentiert sich 41 032 (mit Altbaukessel) aus dem Bw Rheine in Münster (Westf.) Gbf am 11. April 1968 dem Fotografen. Mit ihr gekoppelt ist ein genieteter 2'2' T 32, den sie erst nach 1945 erhielt. Foto: Bernd Kappel, Eisenbahnstiftung

Angesichts dieser unübersehbaren Bedeutung von Lokomotiven im Sortiment erscheint es besonders unverständlich, dass ein 51 Jahre altes und nicht zu seinem Vorteil nachgearbeitetes oder repariertes Tendermodell bis heute durchs Programm geschleppt wird und immer wieder Teil von Dampflokneuheiten wird.

Die Rede ist vom Einheitstender 2'2' T 34, der erstmals 1972 als Teil der Baureihe 003 (Art.-Nr. 8885) das Licht der Welt erblickte. Ihm fehlen die beim Vorbild oft montierte Kohlenkastenerhöhung und nach erfolgtem Überarbeiten auch feine Laternen. Die vor fast zwei Jahrzehnten ramponierte und nur unzureichend nachgebesserte Einlage erinnert mehr an grob behauene Felsstücke als an Steinkohlebrocken.

Gleichermaßen gravierend ist allerdings auch, dass das Vorbild zu diesem Tender erst 1939 das Licht der Welt erblickte. Mit Ausnahme des dreiachsigen, genieteten Tenders für das „Steppenpferd“ (Baureihe 24) besitzt Märklin bis heute keinen einzigen im Baukasten, der für vorhergehende Jahre mit einer Einheitsdampflok kuppelbar ist.



Die erste Neuentwicklung der DRG orientierte sich noch stark an bayerischen Tendern. Die vor der Hochbunkeranlage des Bw Köln Bbf aufgenommene 03 057 des Bw Dortmunderfeld war am 21. März 1936 mit jenem 2'2' T 30 gekuppelt. Sie erhielt den Tender mit nur einem Drehgestell und zwei Starrachsen nachträglich, weil in ihrem Heimatbetriebswerk nur eine 20-m-Drehscheibe vorhanden war. Foto: DLA Darmstadt (Bellingrodt), Eisenbahnstiftung

Und diese Lücke im Programm ist nicht klein: Die Geschichte der Einheitslok begann 1925 mit den Baureihen 01 und 02, was 14 nicht darstellbare Jahre ausmacht. Auch mit Blick auf die Anzahl an Baureihen und Gesamtstückzahlen offenbart sich das Dilemma, denn es betrifft alle Schlepptenderlokomotiven bis zum Erscheinen der Baureihe 41, die im laufenden Beschaffungsverfahren umgestellt wurde.

Erst für die Baureihe 50 (und die nicht angebotene 23), die ebenfalls auf 1939 datiert, gibt es wieder ein Angebot, das als 2'2' T 26 bezeichnet wurde. Auf den Punkt gebracht, bedeutet das die fehlende Möglichkeit, die Paradelok der Baureihe 01, ihre leichtere Schwester Baureihe 03 und die schwere Drillingslok Baureihe 44 vorbildgerecht mit Schildern „Deutsche Reichsbahn“ anbieten zu können.

Auch wenn die Zahl der Epoche-II-Freunde, die hier als Modellbahner von der Sortimentslücke direkt betroffen sind, kontinuierlich sinken mag und für sich allein keine Spritzguss-Formneuheit rechtfertigen mögen, sehen wir hier Handlungsbedarf.

Die zu erwartende Lösung ist eine Tenderbauart, die sich schon auf den ersten Blick vom museumsreifen Kastentender abhebt. Zugleich könnte sie ein vorhandenes Fahrwerk nutzen und hier Entwicklungskosten sparen sowie mit durchdachter Konstruktion, die auf austauschbare Schieber setzt, auch Formvarianten zu einzelnen Bauartunterschieden aufgreifen.



Vor dem FD 23 (Hamburg - Berlin) hatte der Fotograf wohl eine Lok der Baureihe 05 erwartet, aber stattdessen führte ihn am 2. August 1938 die 03 038 vom Bw Hamburg-Altona. Aufgenommen zwischen Zernitz und Neustadt (Dosse), ist auch ihr Tender 2'2' T 32 in der Bauform 1926, den wir heute zum Modellthema machen, gut in Szene gesetzt. Foto: RVM-Filmstelle Berlin (Bellingrodt), Eisenbahnstiftung

Nur bleibt all das ein frommer Appell, der bislang in Göppingen nicht zu hören ist und parallel auch auf ein vorhandenes Budget stoßen muss. Bis dahin kann nur Selbsthilfe einen Ausweg bieten, die wir heute hier mit Hilfe von Märklin- und Kleinserteilen aufzeigen wollen.

Zuvor möchten wir jedoch die Entwicklungsgeschichte der vierachsigen Kastentender bei der DRG bis 1939 kurz streifen, um unsere Ausführungen anschaulich wie auch nachvollziehbar zu machen.

## Größere Kastentender

Wichtige Konstruktionsprinzipien von Kastentendern seien vorab erläutert, um diese Bauart klar abgrenzen zu können. Zentrales Bauelement ist ein rechteckiger Wasserbehälter, dessen Blechstärke sich maßgeblich an ausreichender Korrosionsbeständigkeit orientierte. Im Inneren waren sie mit Querschweren versteift.

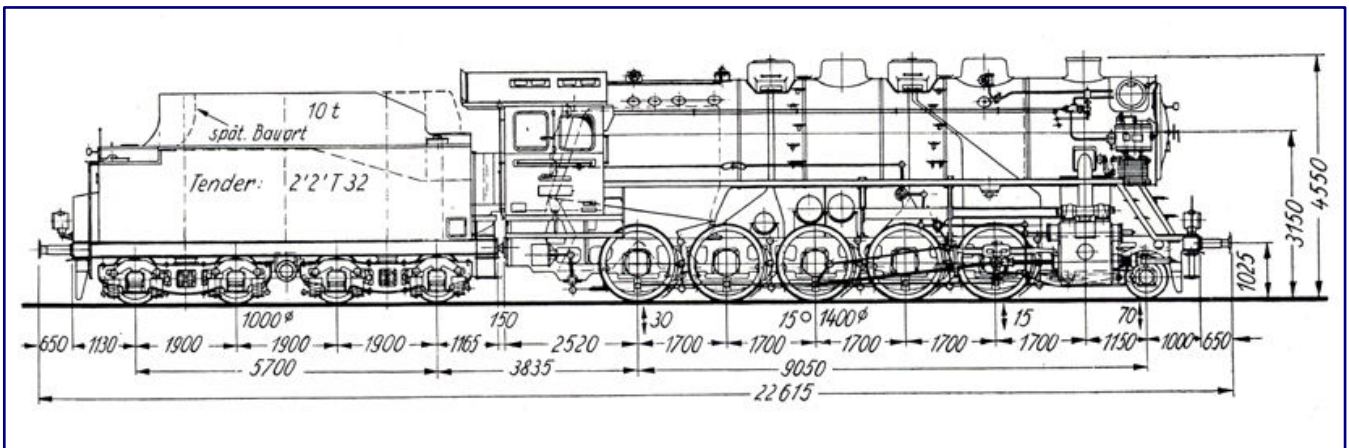
Gelochte Bleche auf ihnen dienten zugleich als Schwallbleche, d. h. sie dämpften das sich beim Anfahren und Bremsen bewegende Wasser, ermöglichten aber einen Ausgleich und damit identischen Pegelstand



41 010 (Bw Mönchengladbach) restauriert 1950 im Bw Duisburg Hbf, dass 1966 stillgelegt wurde. Die Dampflok hat inzwischen auch ihren Tender abgegeben und hat im Tausch einen 2'2' T 32 erhalten. Im Hintergrund sind 38 3772 und 42 1507 zu sehen. Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung

im gesamten Behälter. Als die Tender, der Begriff stammt übrigens aus der englischen Sprache, größer wurden, erhielten sie für die erforderliche Stabilität zusätzlich auch Längsfahrwerke.

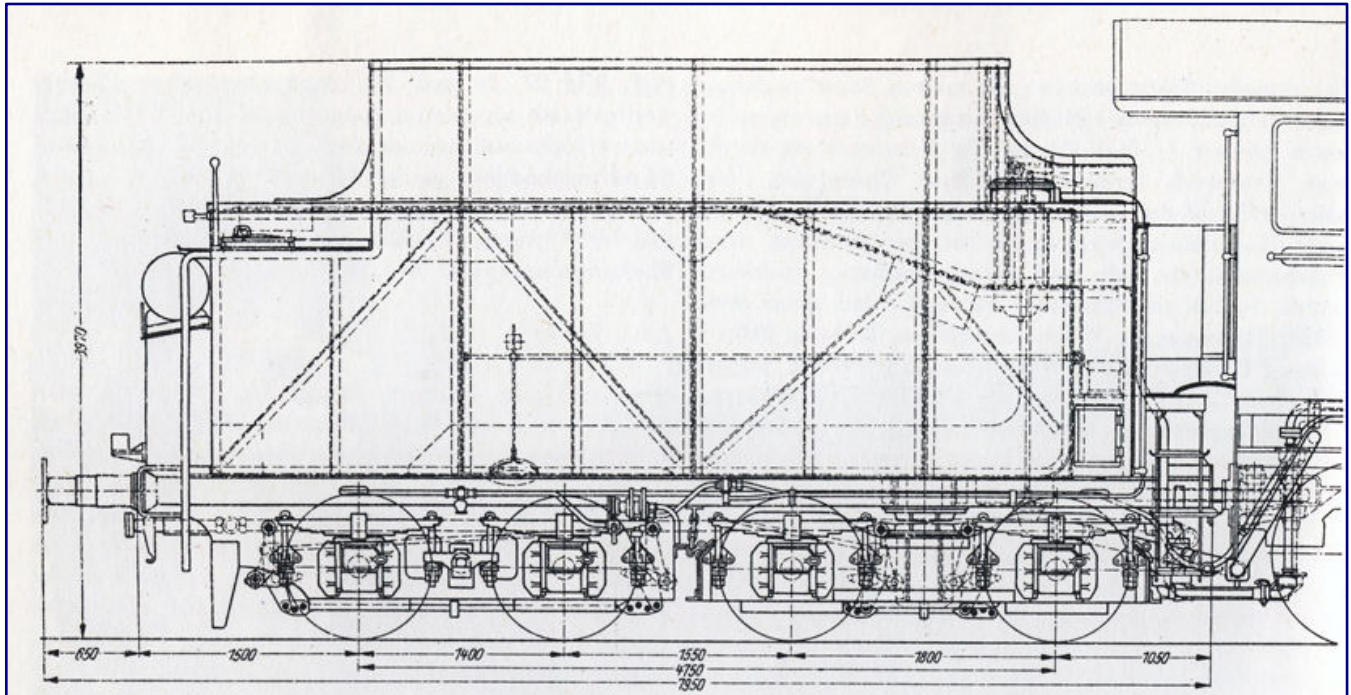
Die Decke des Wasserkastens bildet gleichzeitig den Boden des Kohlekastens, der auf ihm aufgebaut war. An der Vorderseite des Tenders befand sich die Kohlenentnahmestelle, Schaufelblech genannt und 500 bis 600 mm über dem Führerhausboden platziert. Ein unkontrolliertes Herabstürzen der Kohle verhinderten Schleusentüren, typisch vor allem für bayerische Bauarten, oder Vorsatzbretter.



Auch die Baureihe 43 war mit dem Tender 2'2' T 32 gekuppelt. Die Zeichnung im Merkbuch für Triebfahrzeuge kennzeichnet sogar die Umrisslinie der zwei letzten Bauformen dieses Tenders. Zeichnung: Deutsche Reichsbahn, DV 939 Tr (Ausgabe März 1962)

Die Wassereinläufe lagen für gewöhnlich am Ende eines Tenders. Die Lage (mittig oder seitlich außen) veränderte sich im Laufe der Zeit und Entwicklung. Ihre Höhe maß bei den Einheitstendern der DRG 3.000 mm über SO (Schienenoberkante). Mit Rücksicht auf Wasserkräne alter Länderbauarten waren noch zusätzliche Noteinläufe in 2.750 mm Höhe über SO erforderlich.

Der Wasserbehälter mit dem aufgesetzten Kohlekasten ruhte auf einem stabilen Rahmen aus Langträgern, der durch die Pufferbohle und Querträger verwindungssteif gestaltet wurde. Die Querträger befanden sich in Tendermitte und in Höhe der Drehzapfen, sofern dort ein Drehgestell zu finden war. Sonst waren dort Achslagerausschnitte in der Rahmenwanne zu finden.



Der erste vierachsige Einheitstender, zunächst als 4 T 30 und später als 2'2 T 30 bezeichnet, lehnte sich noch stark an bayerische Bauarten an. Deutlich wird das am Kastendrehgestell mit nur 1.800 mm Achsstand, das sich vom nachfolgenden Einheitsdrehgestell deutlich unterscheidet, und besonders auch an den hinteren, festen Achsen mit nur 1.400 mm Abstand voneinander. Geschuldet waren die kurze Konstruktion und der niedrige Wassereinlauf an der Rückseite den noch üblichen Drehscheiben und Wasserkränen aus der Länderbahnzeit. Zeichnung: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (RZA)

Entscheidende Anforderungen an das Laufgestell stellten vor allem die Maximalbegrenzung des Gesamtachsstands einer Lok (wegen der Drehscheibenlänge), die maximale Radsatzlast (wegen Oberbaubegrenzungen), ausreichend große Vorräte für den gewählten Kessel der Lok, die erforderliche Lastabbremung und Laufruhe mit Blick auf die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit.

Deutlich wird an dieser Stelle, dass auch die Entwicklung geeigneter und tendenziell größerer Tender mit jener der DRG-Einheitsdampflok Schritt halten musste. Dennoch richtete der Engere Ausschuss für Lokomotiven kaum Augenmerk auf sie. Die Lokfabriken orientierten sich bei ihren Entwürfen sehr an den bayerischen Länderbahnmaschinen.

Im Blick hatten sie dabei vorrangig, dass auch die großen Einheitslokomotiven auf den seinerzeit üblichen 20-m-Drehscheiben Platz fanden. Doch der Fokus darauf beschränkte sich nicht allein auf die bayerische Radsatzanordnung. Auch die Schleusentüren wurden vorerst, wenn auch nicht einhellig, zum Maßstab. Ebenso setzte sich die bayerische Vorlage beim Anordnen der Kleider- und Werkzeugschränke durch.



Den preußischen Konstruktionen wurden entgegen aller dort üblichen Grundsätze bei den Kleider- und Werkzeugaufbewahrungen fehlende Ordnung und Struktur vorgehalten. Besonders Werkzeuge lagen dort ungeordnet herum und machten bei der Suche oft ein vollständiges Ausräumen erforderlich.

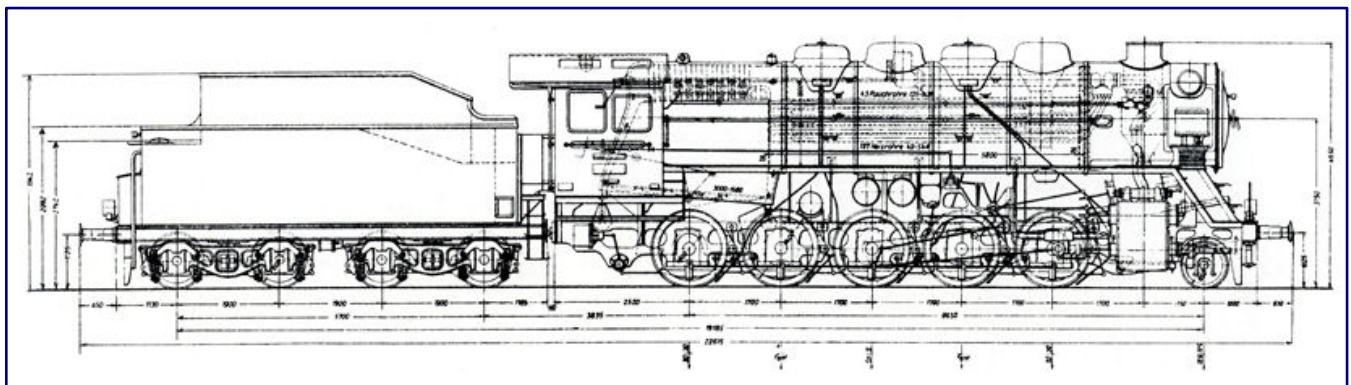
Erstes Ergebnis der Beratungen war der Einheitstender 2'2 T 30, der mit den zehn Baumustern der Baureihen 01 und 02 ab 1925 ausgeliefert wurde. Als typisch bayerische Merkmale wies er die erwähnten Schleusentüren und nur ein Drehgestell auf, die hinteren beiden waren starr im Rahmen gelagert. Er stellte nur eine Übergangslösung dar, die mit Blick auf die 20-m-Drehscheiben gewählt wurde.

## Drehgestelle und Schweißtechnik

Schon im selben Jahr folgte ein weiterer Tender, der nun zwei Drehgestelle aufwies. Auch er fasste 10 t Kohle, aber nun bereits 32 m<sup>3</sup> Wasser. Folgerichtig als 2'2' T 32 bezeichnet, gehört er zu eben der Bauart, die wir heute zum Modellthema gemacht haben.

Zum kurzlebigen Vorgänger unverändert waren die Nietbauweise und Gleitlager der Achsen. Um 950 mm auf 5.700 mm gewachsen war aber sein Achsstand, was seine Verwendung zunächst einschränkte. Gekuppelt wurde er zunächst nur mit den Baumusterlokomotiven der Baureihen 43 und 44, die kürzer als die beiden Schnellzugbaureihen waren und deshalb trotzdem noch auf einer 20-m-Drehscheibe gewendet werden konnten.

Das Erscheinungsbild des Kohlenkastens entsprach in der Bauart 1925 noch dem 2'2 T 30: Die Enden seiner Seitenwände waren zur Führerstandseite hin ausgerundet. Das änderte sich bereits mit einem ersten Überarbeiten des Jahres 1926 (Bauform 1926). Die Seitenwände des Kohlenkastens liefen nun in einer Schräge auf das Führerhaus zu.

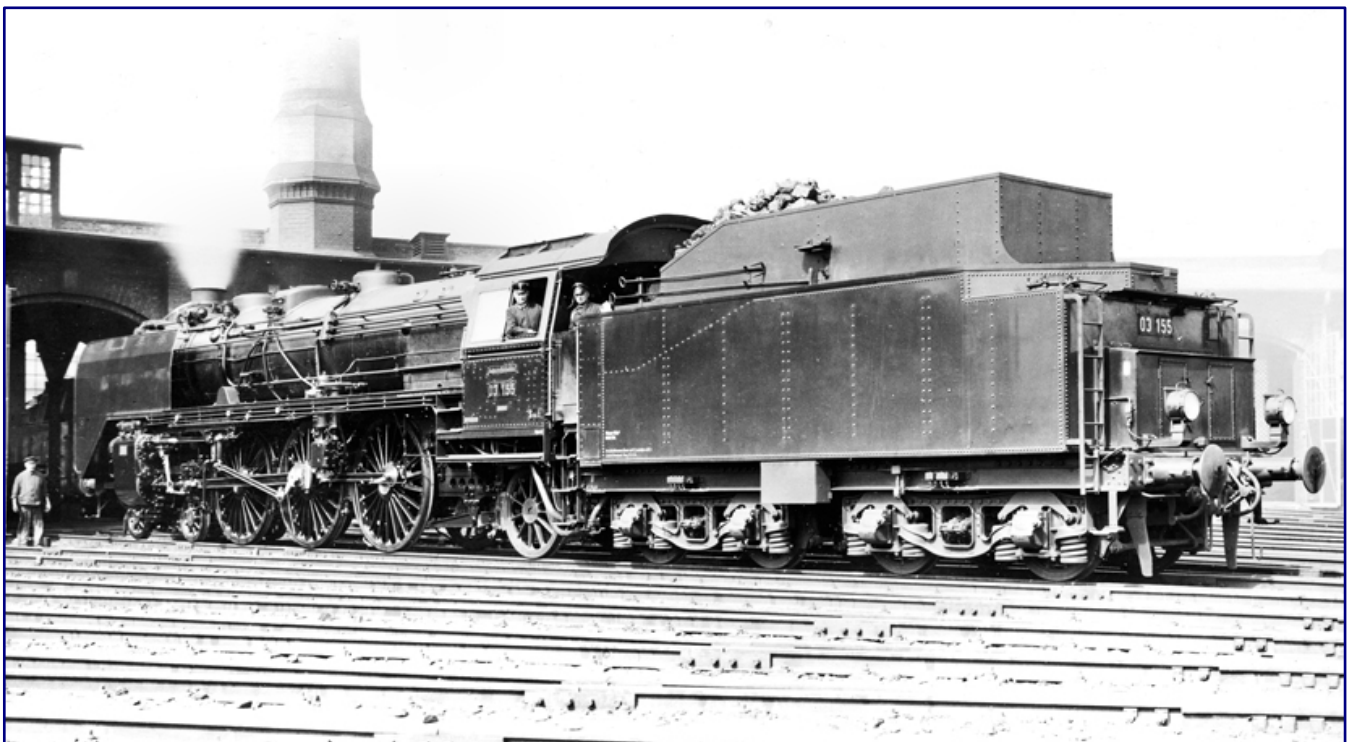


Da die Baureihen 43 und 44 kürzer als die Einheitsschnellzuglokomotiven waren, konnten sie von Beginn an mit dem längeren Tender 2'2' T 32 ausgestattet werden. Mit der hier gezeigten, älteren Bauform 1926 – Vorlage für NoBa-Modelle – wurden die Maschinen beginnend ab 44 013 ausgeliefert. Zeichnung: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (RZA)

Während Achsstände und Gesamtlänge identisch blieben und auch die beim Personal unbeliebten Schleusentüren noch beibehalten wurden, konnten beim Gewicht 1,9 t eingespart werden. Mit dieser 2. Bauform des 2'2' T 32, die Vorlage für NoBa-Modelle war, sind die Lokomotiven 01 012 bis 101, 03 001 bis 162 sowie Serienmaschinen der Baureihen 43 (ab 43 011) und 44 (ab 44 013) in Dienst gestellt worden.

Eine weitere Überarbeitung des Tenders, die wegen ihrer Bezeichnung „neue Bauart 1926“ in den Merkbüchern bisweilen zu Irritationen in der Fachliteratur führt, erfolgte im Jahr 1934. Statt „2. Bauform 1926“ wäre es also treffender gewesen, sie als „Bauform 1934“ zu bezeichnen. Unverändert war auch dieser Tender genietet und mit Gleitachslagern ausgerüstet.

weiter auf Seite 12



**Bild oben:**

01 089 (Bw Hamm P) ist am 9. August 1931 zu Gast im Bw Köln Bbf. Neben dem fehlenden Oberflächenvorwärmer, Indiz für einen Abdampfinjektor der Firma Friedmann, fällt der mit ihr gekuppelte Tender 2'2' T 32 in Bauform 1926 älterer Ausführung auf. Foto: DLA Darmstadt (Bellingrodt), Eisenbahnstiftung

**Foto unten:**

Auch 03 155 ist unverändert mit diesem Einheitstender gekuppelt, als sie am 2. Oktober 1935 im Bw Leipzig Hbf West fotografiert wird. Foto: DLA Darmstadt (Hubert), Eisenbahnstiftung



**Bild oben:**

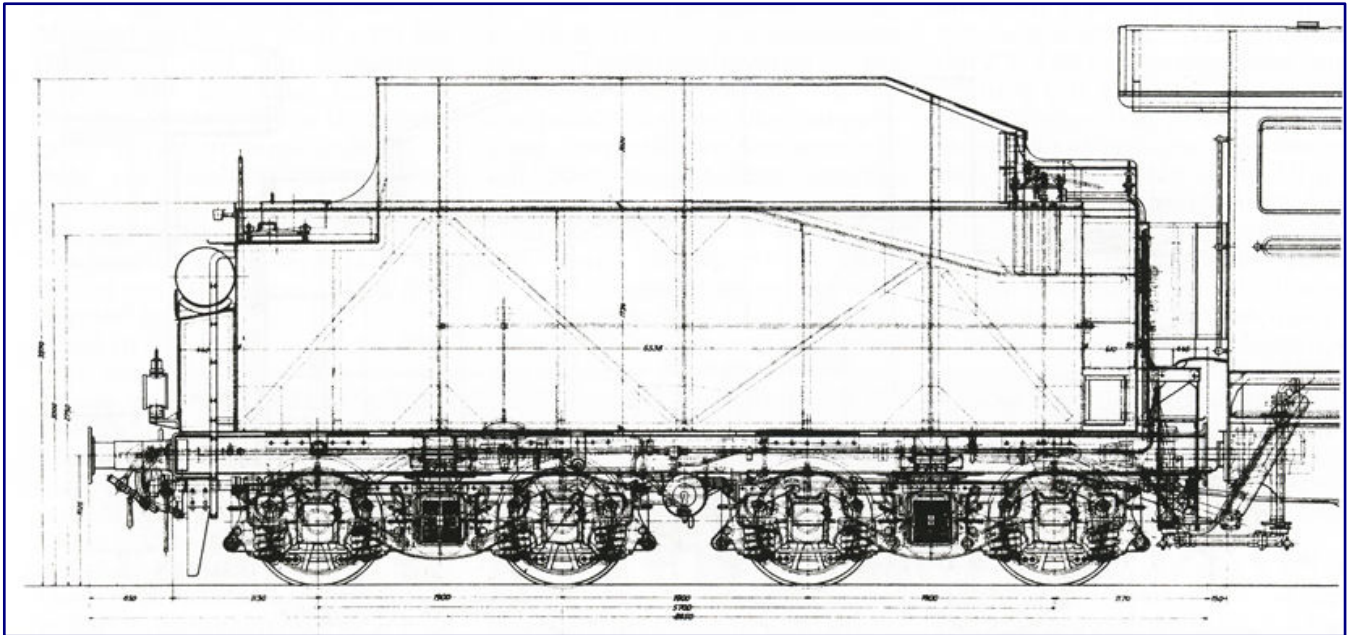
Auf der Cornberger Rampe sehen wir 44 1392 (Bw Göttingen Vbf) aus dem Bestand der DB, die am 21. April 1961 noch mit einem Tender der Bauart 2'2' T 32 ausgerüstet ist. Der offenstehende Wasserkastendeckel verdeutlicht die mittige Lage, die seitlich tiefer sitzende Öffnung ist ein Noteinlauf. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung

**Bild unten:**

03 293 durchheilt als Ersatzlokomotive am 23. Juni 1954 mit F 33 „Gambrinus“ den Bahnhof Königsmoor auf der Strecke Bremen - Hamburg. Ihr Tender ist bei 44 1392 ein 2'2' T 32 zweiter Bauform 1926. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Einen äußerlichen Unterschied bildete aber wieder der Kohlenkasten. Dessen Seitenwände waren höher ausgeführt und an den oberen Kanten nach innen abgewinkelt worden. Zum Führerhaus hin wurden sie bis zur Vorderkante durchgezogen. Erstmals gekuppelt wurde er mit den Lokomotiven 01 102 und 03 163, häufig anzutreffen war er nach Tauschaktionen auch nach dem Zweiten Weltkrieg.

Zum Jahr 1936 erfuhr der 2'2' T 32 dann seinen letzten Entwicklungssprung. In allen Abmessungen und seinem Äußeren entsprach er weiter der Bauform von 1934, aber nun war er als Schweiß- statt Nietkonstruktion ausgeführt.



Die RZA-Zeichnung verdeutlicht die Merkmale des Einheitstenders 2'2' T 32 in der älteren Bauform 1926. Die nach vorn abgeschrägte Seitenwand des Kohlenkastens ist, wie auch die geschwungene Linie der Bauform 1925 und des 2'2' T 30, eher einem Ausdruck von Dynamik nach damaligem Zeitgeschmack geschuldet gewesen als der Funktion. Da sie bei schnellen Fahrten für Luftverwirbelungen und verschmutzte Führerstände sorgte, folgte eine weitere Änderung. Zeichnung: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (RZA)

Dies brachte eine Gewichtseinsparung von 2,4 t mit sich, womit sich seine Leermasse auf 30,2 t reduzierte. Bei gleichbleibendem Achsdruck konnte sein Wasserkasteninhalt deshalb von 32 auf 34 m<sup>3</sup> vergrößert werden, was aus der offiziellen Bezeichnung nicht ablesbar ist.

Sowohl bei der Bauform 1934 als auch 1936 neu waren Vorsatzbretter statt Schleusentüren an der Kohlenentnahmestelle. Das RZA reagierte damit auf eigenmächtige Umbauten einiger Betriebswerke, die solche Bretter einfach zwischen die dauerhaft geöffneten Schleusentüren gebaut hatten. Mit der letzten Bauform von 1936 sind insgesamt nur vierzehn Dampflokomotiven ausgeliefert worden: 03 254 bis 261 und 03 270 bis 275.

Die Ursache dürfte wohl darin gelegen haben, dass von den Vorteilen der Schweißkonstruktion eine neue Bauart profitierte: der 2'2' T 34, der im Dezember 1938 erstmals an einer Lok zu sehen war und der Märklins Vorlage für dessen 1972 etablierten Tender bildete. Das war die 41 003, die 1939 mit diesem Tender in Dienst gestellt wurde. Es folgte die 44 066, bald darauf viele hundert andere Maschinen mit eben diesem Tender.

weiter auf Seite 14



**Bild oben:**

Gar nicht so selten waren Einheitstender 2'2' T 32 bei der Deutschen Bundesbahn. Auch 03 054 (Bw Köln-Deutzerfeld) zeigt sich im April 1955 so ausgestattet in Oberhausen Hbf. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

**Bild unten:**

Sogar die mit Neubaukessel ausgerüstete 41 293 lief mit einem genieteten Tender der Bauart 2'2' T 32, wie am 1. Juni 1968 festgehalten wurde. Zwar wurden ursprünglich wurden alle Serienmaschinen der Baureihe 41 mit dem 2'2' T 34 geliefert, doch sie mussten ihn bald im Tausch an die Baureihen 01 und 03 abgeben. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

In der Friedensausführung ist er an den durchbrochenen Kohlenkastenstreben erkennbar, bei den Kriegslieferungen waren die Streben ohne den Ausschnitt. Die Vorsatzbretter waren nun ebenfalls Standard. Vom Ausstatten mit Gleitachslagern ging die Reichsbahn hingegen bald ab und wählte Rollenachslager.

Ein entscheidender Grund dafür war, dass dieser Tender wegen seines großen Wasservorrats schon bald mit den Baureihen 01 und 44 gekuppelt wurde, für deren große Kessel er die erste Wahl darstellte. Sie sorgten für weitgehende Wartungsfreiheit und geringeren Laufwiderstand.



Auch weil die Einheitstender 2'2' T 34 fast durchgängig mit Rollenachslagern ausgestattet waren, versah die Reichsbahn sie gern mit den Schnellzugdampflokomotiven, denn damit bannte sie die Gefahr von Heißläufern bei Schnellfahrten endgültig. Auch 01 066, hier zu sehen in Göppingen während der Märklintage 2023, verdankt ihn diesen Umständen.

Bei der Paradelok der Baureihe 01 passte er auch lauftechnisch besser, denn hier war die zulässige Höchstgeschwindigkeit der jüngeren Auslieferungen ja auf 130 km/h angehoben worden. Im Verlauf des Krieges rüstete die Reichsbahn sowohl die Erstauslieferungen dieses Tenders als auch 2'2' T 32 entsprechend um.

## Das Umbauprojekt

Der Tendaraufbau von NoBa-Modelle passt insgesamt sehr gut zum Märklin-Fahrwerk, das sich leicht aus einem 2'2' T 34 entnehmen lässt. Angesichts von bereits 51 Produktionsjahren ist auf dem Gebrauchtmrkt ohne Probleme an ein Spendermodell zu gelangen.

Dass wir nicht einfach die Drehgestelle des Kleinserienherstellers verwenden, resultiert aus dem Umstand, dass diese für die hauseigene Magnetkupplung konzipiert sind. Sie passen also nicht an ein Dampflokmodell und eröffnen auch keine Kuppelmöglichkeit für nicht umgebaute Wagen aus dem Hause Märklin.

Eine erste Probe offenbart etwas Anpassungsbedarf, der aber als beherrschbar zu beurteilen ist. Als geradezu perfekt erweist sich, dass das Märklin-Fahrwerk mittig eine kreisrunde Öffnung besitzt, die exakt mit der Gewindehülse im Kleinserienaufbau fluchtet. Fahrwerk und Aufbau lassen sich später also ebenso einfach verschrauben, wie NoBa-Modelle es beim eigenen Komplettmodell auch gedacht hat.

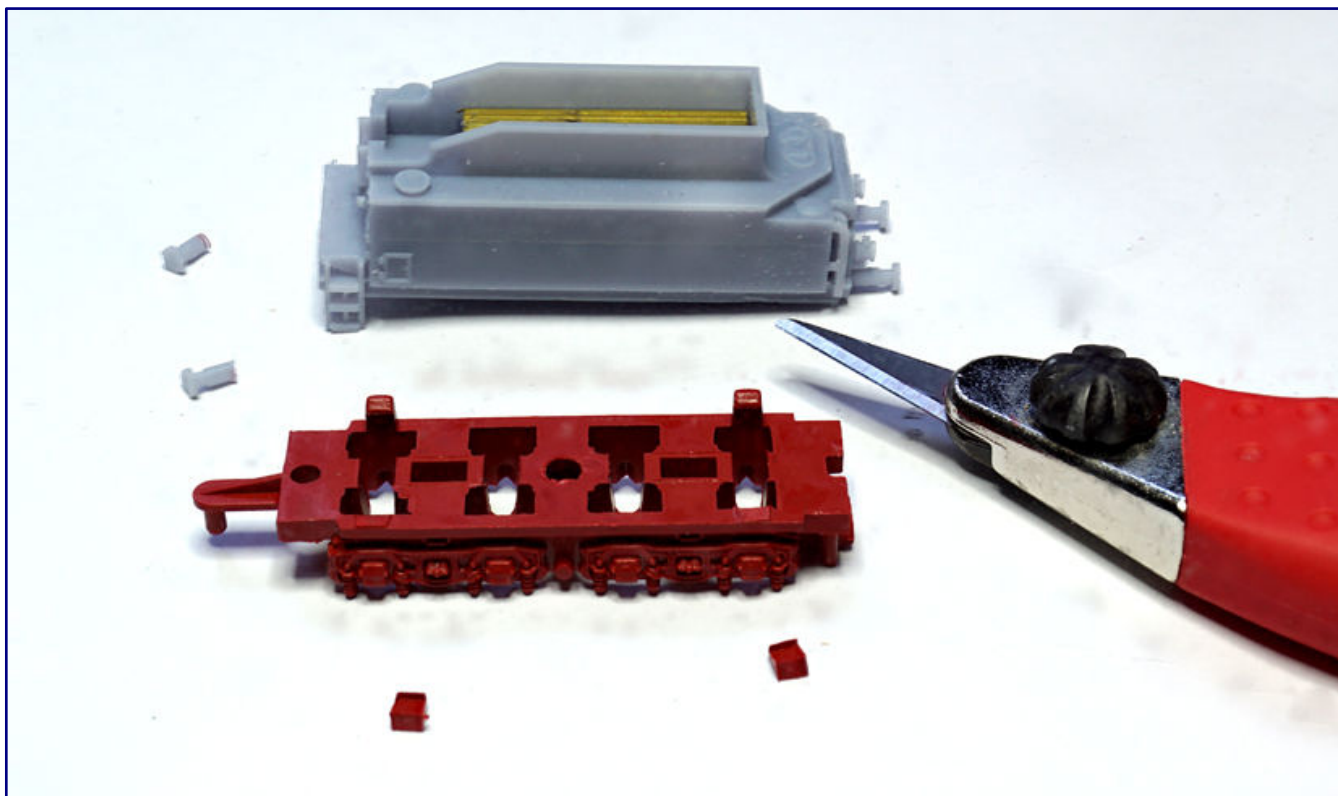


Im ersten Schritt wird das Messinggewicht in den Kohlenkasten eingeklebt. Damit sich darauf ein vorbildgerechter Schüttkegel aufbauen lässt, wird vor ihm und auf dessen Oberfläche mit Hilfe des LED-Light Booster von Uhu eine passende Struktur aufgebaut.

So beginnt unser Umbau mit dem Einkleben des Messinggewichts im Kohlenkasten. Dafür nutzen wir den Uhu Alleskleber Super, der eine Mischung aus konventionellem Klebstoff und Cyanacrylat darstellt. Nach dem Einkleben bildet das Gewicht den Unterbau der Kohleneinlage nach.

Damit diese später glaubhaft aufgetragen werden kann, ist der Schüttkegel aber noch etwas zu verfeinern. Dies geschieht mit Hilfe des „LED Light-Booster“ von Uhu, der sich auch zum Verfüllen von Spalten eignet. Hier platzieren wir etwas davon vor dem Gewicht in Richtung der Entnahmestelle und härten dies mittels UV-Licht aus.

Arbeiten wir uns schichtweise vor, verfließt nichts, denn nach der Lichtbehandlung ist die Masse glasklar und hart. Auch auf der Oberseite tragen wir etwas davon auf. So entfernen wir schrittweise das Aussehen eines rechteckigen Klotzes. Der ausgehärtete UV-Klebstoff ist lackierbar und bedarf keines weiteren Behandelns für die nachfolgenden Schritte.



**Bild oben:**

Die Rastnasen am Fahrwerk für das bei Märklin genutzte Gewicht müssen weichen, ebenso werden am 3D-Druck-Gehäuse die vorderen Puffer entfernt. Auch die Arbeitsfläche des Heizers muss etwas mit der Feile eingekürzt werden.

**Bild unten:**

Auch seitlich ist etwas Material abzutragen, damit das Tenderfahrwerk ins neue Gehäuse fluchtet. Bereits demontiert sind auch die serienmäßigen Schienenräumer am Fahrwerk.



Nun geht es an die Anpassarbeiten an Fahrwerk und Aufbau, damit sich beide Teile problemlos verbinden lassen. Am Kasten des Tenders sind die vorderen Puffer zu entfernen, denn diese trug das Vorbild nur, wenn er zu einem Dienstgüterwagen umgebaut worden war. An der Lokseite hatte er ursprünglich Stoßplatten sowie Haupt- und Hilfskuppleisen, die eine Kurzkupplung darstellten.

Am Märklin-Fahrwerk schneiden wir mit einem scharfen Bastelmesser oben die vier Haltenasen ab, die bei diesem Hersteller für den Halt eines Gewichts bestimmt sind. Auch die Längsseiten bedürfen eines Materialabtrags mit der Feile, bis das Fahrwerk in den neuen Aufbau passt.

Zu viel des Guten sind auch die runden Nachbildungen der Spurräume am hinteren Ende, während der Systemkupplungsschacht verbleiben kann, da er nicht stört und später die Kupplung wieder aufnehmen muss – er kann dann nur keinen Schmelzzapfen vom früheren Aufbau aufnehmen. Dieser wird also zu ersetzen sein, ebenso wie auch die Spurräume nachzubauen sind, die an der Unterseite des Aufbaus ihren Halt finden.

Sobald diese Anpassarbeiten abgeschlossen sind, stecken wir die beiden Teile provisorisch zusammen, setzen die vier Achsen wieder ein und machen eine Stellprobe mit einer geeigneten Dampflok. Das Zwischenergebnis erweist sich als gut, allerdings kann der Tender nicht frei in Kurven ausschwenken. Das ändert sich, wenn wir die Trittfläche fürs Personal etwas zurückschleifen. Wiederholte Proben zeigen, wann genug Material abgetragen ist.



Aus Evergreen-Rundstäben entstehen neue Spurräume, die direkt am Tenderkasten montiert werden. Auch ein Rechteckprofil für die Kupplungsführung im Schacht ist bereits vorbereitet und muss nur noch nachgeschliffen werden. Nach dem Lackieren können dann die finale Montage und das Einkürzen der Spurräume erfolgen.

Anschließend erfolgt der Neubau von Spurräumern. Dafür ziehen wir einen Rundstab aus Polystyrol mit 1 mm Durchmesser (Evergreen, Art.-Nr. 500211; Vertrieb über Fallert) heran. In Längsrichtung der Radlaufflächen und Puffer schaffen wir am Tenderende hinter der Pufferbohle die erforderlichen Aufnahmen. Dabei hilft uns ein HSS-Spiralbohrer im Stiftenklöbchen.

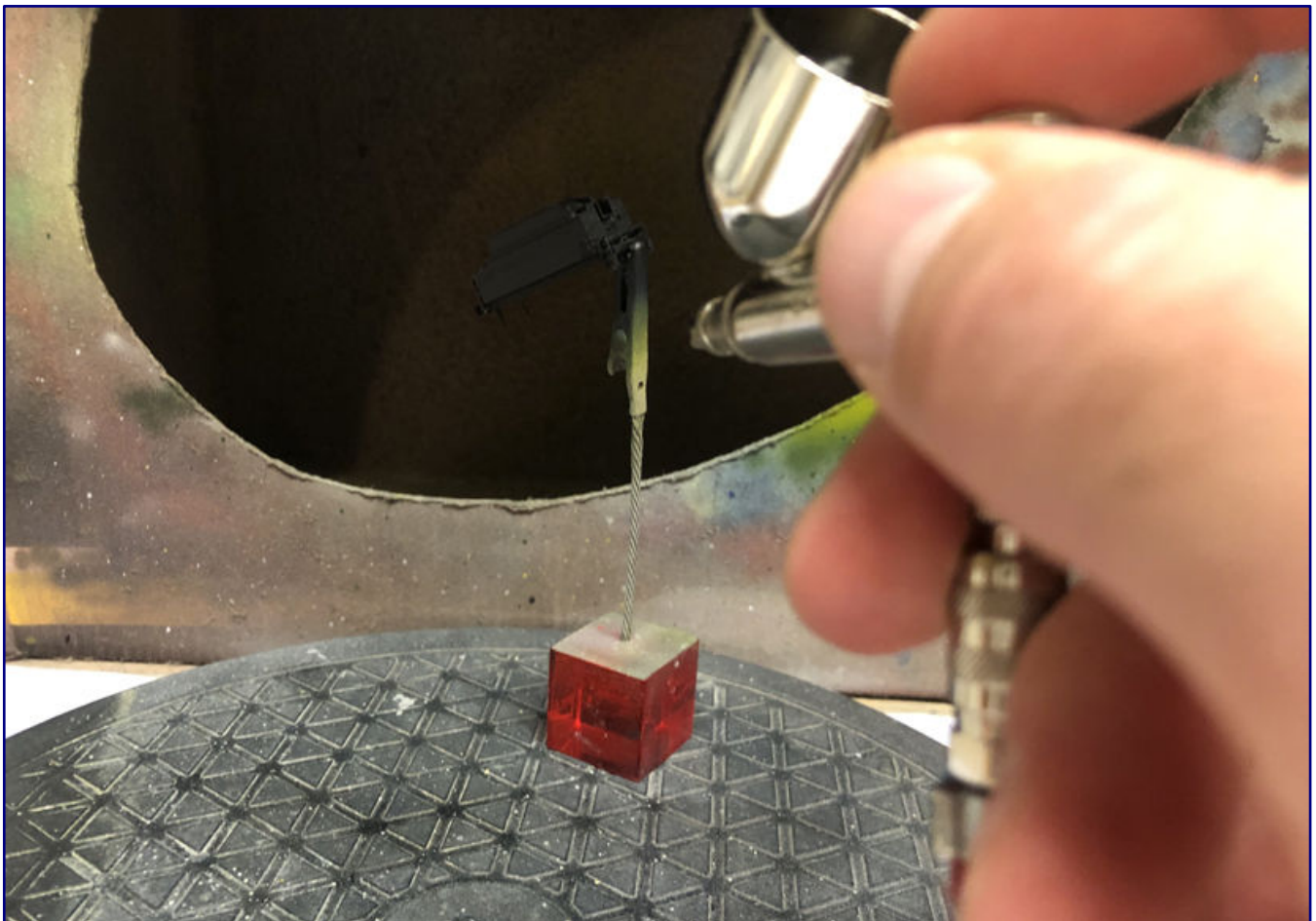
Den Rundstab schneiden wir großzügig ab, damit wir ihn später noch auf das korrekte Maß kürzen können. Da wir nun eh den Köcher mit unseren PS-Profilen zur Hand haben, schauen wir auch gleich nach einem passenden Stab für die Aufnahme der Kupplungsführung, deren Stück wir zunächst ebenso großzügig abschneiden.

Als geeignet ermitteln wir ein Vierkantprofil mit jeweils 1,5 mm Kantenlänge (Evergreen 500153). Es passt unbearbeitet aber noch nicht in die Öffnung des Kupplungsschachts, weil eine Seite erst oval zu verschleifen ist, damit der Kupplungskörper sich später auch im Bogen drehen kann. Entsprechend vorbereitet, legen wir dieses Teil für den allerletzten Schritt an unserem Tender beiseite.

## Feinarbeiten?

Was nun folgt, ist gewiss nicht als Feinarbeit zu bezeichnen, entscheidet aber in besonderer Weise über das Gesamtbild. Unseren Ansatzteilen fehlt es ebenso noch an Farbe wie auch dem 3D-Druck-Aufbau. Letzterer bekommt mit dem Spritzgriffel ein tiefschwarzes Gesamtbild (RAL 9005).

Dafür nutzen wir eine PU-Grundierung („Black Primer“ SNR-403) von Badger, die hier auch schon das finale Bild ergibt. Die Schienenräumer setzen wir nach dem Trocknen mit dem Pinsel seidenmatt feuerrot (Oesling Modellbau 81003000) ab.

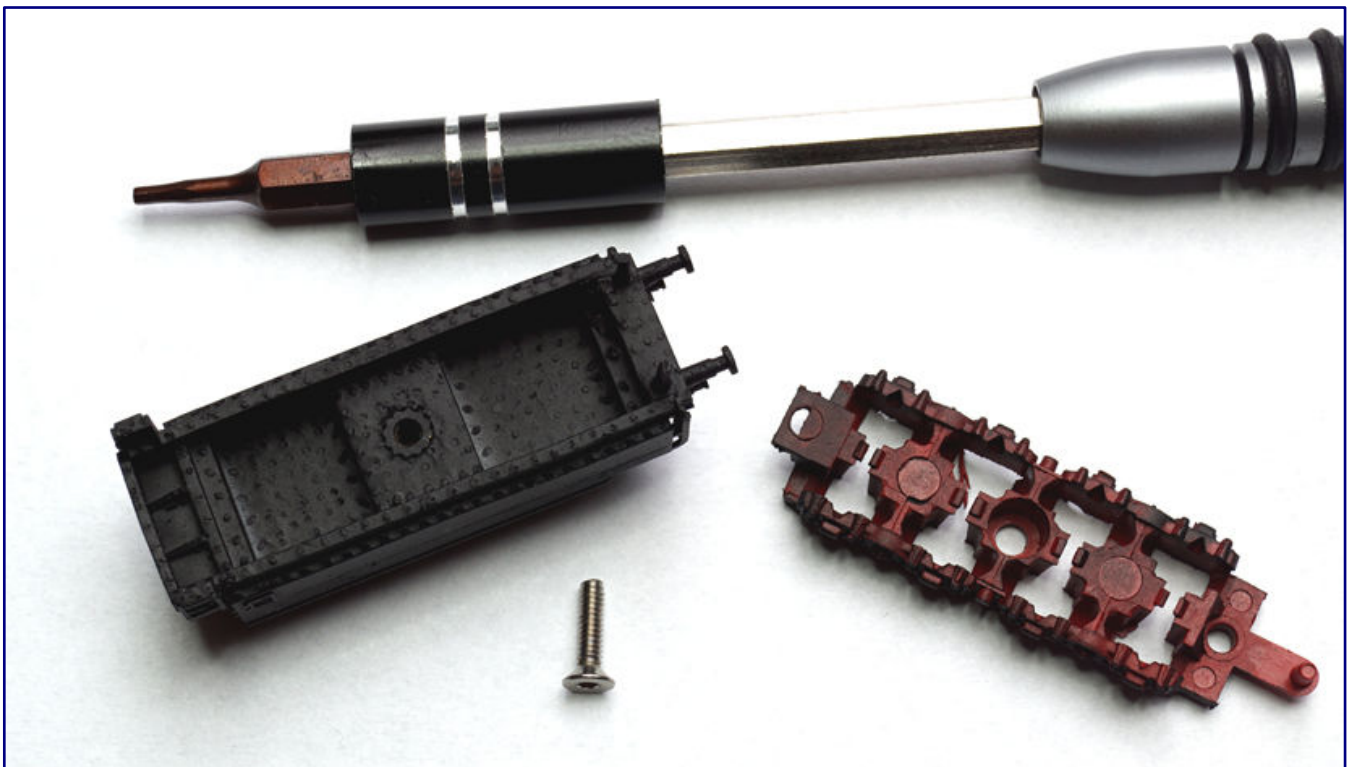


Die schwarze Farbe des Tendaraufbaus erreichen wir bereits mit einer Grundierung, die per Spritzapparat aufgetragen wird. Zum Einsatz kommt „Black Primer“ (Art.-Nr. SNR-403) von Badger.

Wer möchte – wir haben darauf vorerst verzichtet – bringt nun selbsterstellte oder von einem der einschlägigen Anbieter gedruckte Nassschiebebilder mit neuen Tenderanschriften auf. Gleiches gilt für die Betriebsnummer der zugeordneten Lok, die je nach dargestellter Zeit ebenfalls per Druck oder als Ätzschild gewählt werden kann.

In unserem Fall steht noch nicht fest, mit welcher Baureihe der umgebaute Tender dauerhaft gekuppelt werden soll. Als abschließender Schritt der Farbgebung steht das Klarlackversiegeln, für das wir die Produkte von Bergwerk empfehlen.

Der jeweilige Glanzgrad sollte hier ebenfalls auf das Lokmodell abgestimmt werden, der je nach Artikelnummer und Produktionsjahr bei Märklin sehr unterschiedlich ausfallen kann. Es handelt sich hier folglich ebenso um einen Schritt, der bei unserem Umbau bis auf weiteres offenbleibt.



**Nach den beschriebenen Arbeiten passen der Kleinserien-Aufbau und das Märklin-Fahrwerk gut zusammen. Dank Öffnung im Chassis kann die Schraubverbindung von NoBa-Modelle für dauerhaften Halt genutzt werden.**

Auch bei den Laufrädern des Tenders bieten sich mehrere Alternative: blank oder schwarz vernickelte Scheibenräder, ebenso abgestimmt auf das vorausfahrende Lokmodell. Die Vorbilder hatten Speichenräder, die es auch im Märklin-Sortiment gibt, aber leider einen hohen Preis haben und gebraucht kaum zu bekommen sind.

Weil von ihnen im Fahrwerk nur wenig zu sehen ist, besteht durchaus eine Option, vorhandene Scheibenräder weiter zu nutzen und etwas zu modifizieren. Dazu nehme man ein Stück Polystyrolplatte, bohre ein Loch im Durchmesser der Radlauffläche hinein und nutze es als Schablone für eine Sprühlackierung.

Da der Oesling-Lack (und auch Alternativprodukte) auf Metall nur wenig Halt finden, ist eine geeignete Grundierung angezeigt. Hier ist eine auf Basis von Lösemitteln erste Wahl. Im Weinert-Programm findet sich dergleichen als Nitro-Acryl-Metallgrundierung (2698). Nach dem Durchtrocknen und Verfliegen sämtlicher Lösemittelreste können wir mit dem roten Oesling-Lack darauf weiterarbeiten.



Um unseren Lesern die baulichen Unterschiede zum Märklin-Tender zu veranschaulichen, soll diese Aufsicht beim Abgleich helfen. Erkennbar ist auch, wie der Schüttkegel über dem Messinggewicht nachgebildet werden konnte: Beim Vorbild lag der hintere Boden des Kohlenkastens in der Waagerechten, nur vorne war eine Schräge, was das Nachrutschen der Kohle behinderte und beim Personal wenig beliebt war, weil der Heizer zeitweise dorthin kriechen musste.

Auf Wunsch des Modellbauers gewinnt das Fahrwerk noch mehr an Tiefenwirkung, wenn auch dieses schwarz lackiert wird und die hervorstehenden Flächen anschließend wieder mit feinem Pinselüberstreichen rot hervorgehoben werden. Zugleich schafft dies auch den Eindruck leichter Verschmutzung, denn ein Dampflokfahrwerk bleibt an keiner Stelle lange sauber.

Zum Schluss dieser Feinarbeiten bringen wir Echkohle im Kastenaufbau des Tenders ein. In der Körnung extra fein stammt sie, wie schon beim Kran in der letzten Ausgabe, von Jeweha Modelbouw. Dieser belgische Anbieter hat verschiedene Vertriebspartner, ist aber vor allem auf größeren Messen persönlich vor Ort.

Nun können Fahrwerk und Aufbau mit der den NoBa-Modelle-Bausätzen beiliegenden Schraube verbunden werden und wir nähern uns dem finalen Schritt. Jetzt sind nur noch Kupplung und Druckfeder in den Schacht einzusetzen und mit unserem PS-Profilstück festzusetzen.

Damit es nicht herausfällt, fixieren wir es am Boden des Kupplungsschachts mit einem Tropfen Klebstoff. Dieser sollte dickflüssig sein, damit er nicht ins Innere läuft und die komplette Kupplung festsetzt.

Ergebnis unserer kleinen Bastelei ist ein Einheitstender aus DRG-Zeiten, der erheblich besser als das Märklin-Fossil wirkt und zugleich eine willkommene Abwechslung hinter einigen Einheitsmaschinen bietet.

Wieder können wir auf individuelle Weise ein Stück Eisenbahngeschichte in den kleinen Maßstab übertragen. Wer weiß, wann der Großserienhersteller hier das Potenzial erkennt und seinen Formenbaukasten für Dampflokomotiven erweitert?



Inspiziert vom Vorbildfoto auf Seite 6 haben wir eine Dampflok der Baureihe 03 mit einem Eilzug zum Fototermin antreten lassen. Diese Szene, die zu Zeiten der DRG keine Seltenheit war, lässt sich auch noch nach 1945 darstellen: Einige Schnellzuglokomotiven, die diesen Tender gar nicht ab Werk gekoppelt hatten, erhielten ihn sogar erst später, wie Bildbelegen in der Literatur zu entnehmen ist.

**Hersteller der Spendermodelle:**

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

**Arbeitsmaterialien und Werkzeuge:**

<https://www.bergwerk.de>  
<https://www.faller.de>  
<https://www.oesling-modellbau.com>  
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>  
<https://www.uhu.de>  
<https://weinert-modellbau.de>

# *Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!*

## **Unsere Aufgaben:**

Film-/Fotosammlungen:

- **bewahren**
- **auswerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

## **Unsere Garantien:**

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

*Sie möchten  
eine Sammlung der  
Nachwelt erhalten?*

**0151/573 96 21 1**

*Rufen Sie uns einfach an!*

*Sie möchten unsere  
Arbeit unterstützen?*

**Bilderkonto:**

Stadtparkasse Solingen  
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



[www.eisenbahnstiftung.de](http://www.eisenbahnstiftung.de)

Gebäude im Eigenbau (Teil 4)

## Hoch bis zum Wasserbehälter

*Im Teil 3 dieser Reihe beschrieb Jochen Brüggemann die vorausgehenden Berechnungen und Zeichnungen für einen präzisen Bau seines Wasserturms, bevor er sich dann mit dem konischen Sockel dem schwierigsten Bauabschnitt zuwandte. Heute geht es Schritt für Schritt weiter in die Höhe, bis das fertige Modell nach Ottbergener Vorlage vor uns steht.*

Von Jochen Brüggemann. In der letzten Folge habe ich den Bau des Kegelstumpfes für den Sockel des Wasserturms beschrieben. Die weiteren Elemente folgen mit diesem vierten Teil, doch ist es mit ihrem Anfertigen noch nicht getan. Das schon fertige Teil wie auch die weiteren haben ja „Schönheitsfehler“, die möglichst nicht auffallen dürfen. Auch dazu musste ich mir Gedanken machen.

Da alle Bauteile in Form eines Kegelstumpfes, einer Tonne oder eines Kegels nicht nahtlos anzufertigen waren, hatte von vornherein geplant, all diese Bauteile bei der Montage so auszurichten, dass ihre Nahtstellen in einer senkrechten Linie lagen.



Heute wächst der Wasserturm nach Ottbergener Vorlage in die Höhe, bis er so wie auf diesem Bild aussieht und die Anlage schmücken darf.

Alle weiteren Schritte führte ich so aus, dass diese Nahtlinie mit etwas seitlichem Versatz auf der späteren Rückseite des Turmes zu liegen kam, die vom Betrachter nicht einsehbar sein würde.

Beim Vorbild waren die Eingangstür und die Fenster aller Geschosse in vier vertikalen Reihen angeordnet, jeweils um 90° versetzt. Zum Vereinfachen berücksichtigte ich nur die Reihe über der Eingangstür und eine benachbarte Fensterreihe.

Die Wandbereiche der vorgesehenen Fenster- und Türreihen sowie die gegenüberliegenden verstärkte auf der Innenseite mit passend vorgebogenen PS-Stücken (PS = Polystyrol), die bis knapp unter die Oberkante des Turmunterteils reichten. Damit konnte die Bruchgefahr beim Anfertigen der Fenster- und Türöffnungen verringern.



Bei der Passprobe von Turmunter- und -oberteil erhalten wir einen Blick auf die Rückseite mit den im Bericht genannten Nahtlinien, die vertikal in einer Linie ausgerichtet wurden.

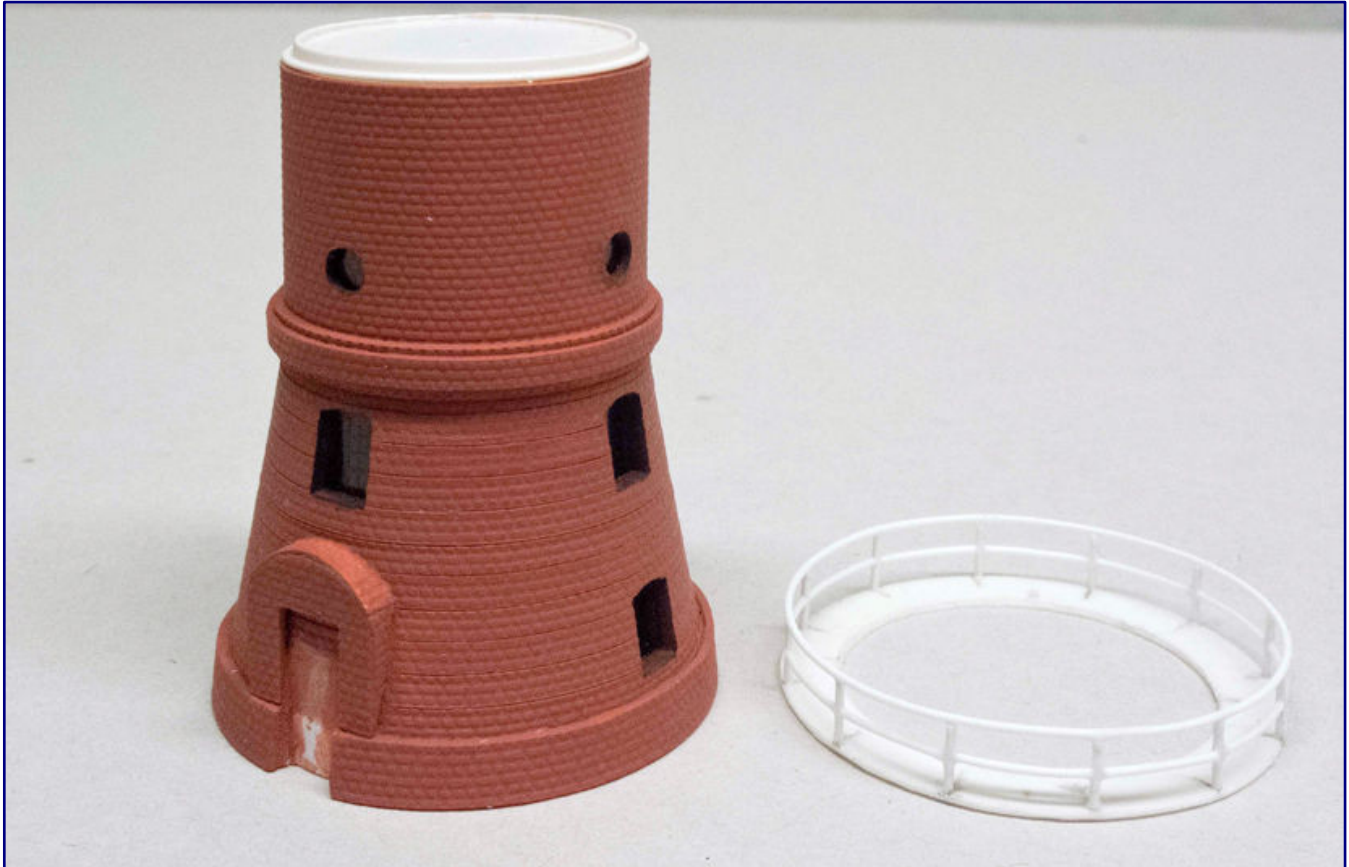
Außerdem fertigte ich aus glattem PS-Material zwei runde Platten zum Stabilisieren der Kreisform. Dazu ritzte ich mit einem Stechzirkel, der in einem gewünschten Radius fixiert werden kann, passend große Kreise.

Die Durchmesser dieser Stabilisierungsplatten wählte ich so, dass eine Platte exakt einen Bodendeckel bildete (bündig mit der Mauerunterkante), während die andere knapp unter der Oberkante des Kegelstumpfes positioniert werden konnte. Beide Platten passte ich an die Klebelasche der Naht an und versah sie zwecks besserer Handhabe mit einer zentralen Öffnung. Anschließend wurden sie eingesteckt, aber noch nicht geklebt.

Auf feinem Sandpapier schliff ich die Unterkante des Turmunterteils nach. Eine Kontrollmessung mit der Schieblehre ergab, dass der Außendurchmesser des Sockels an seiner Oberkante nahezu exakt dem im Seitenriss (siehe Zeichnungen und Vorberechnungen in Teil 3) vorgesehenen Maß entsprach.



Für das zylindrische Turmoberteil ermittelte ich im nächsten Schritt die Maße für die Höhe  $H$  und den Durchmesser  $D_t$  aus dem Seitenriss. Damit später beide Turmteile aufeinander passten, musste auch hier der Durchmesser wieder um die doppelte Materialstärke (1,5 mm) der PS-Ziegelprägeplatte verringert werden.



Die auf dem Turmoberteil aufliegende Deckplatte wurde später wieder verworfen. Der vormontierte Umlauf (rechts) ist vorbereitet und wartet auf seinen Einbau. Seinen Platz finden sollte er oberhalb der Reihe aus runden Fenstern.

Mit diesem Maß berechnete ich den erforderlichen Umfang  $U$  des Turmoberteils. Die Maße  $H$  und  $U$  trug ich, unter Beachten der Ausrichtung der Ziegellagen, auf eine PS-Ziegelmauerprägeplatte auf, schnitt sie mit einem scharfen Skalpell aus und rollte sie zu einem Zylinder.

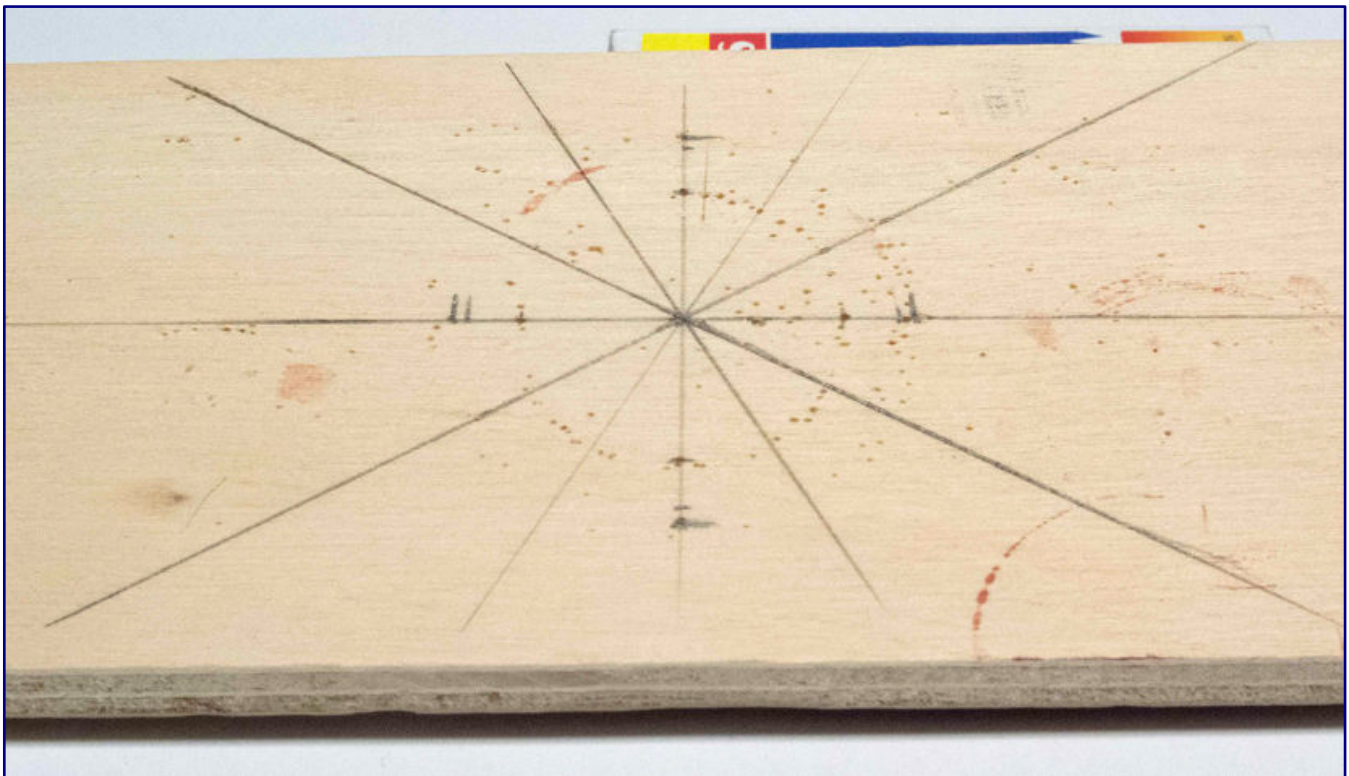
Ein geeignetes Plattenstück habe ich als Klebelasche vorgebogen und mit fein dosiertem dünnflüssigem Plastikleber hälftig an die Innenseite der Mauerwandnaht geklebt. Nach dem Trocknen des Klebers bestrich ich in gleicher Weise die andere Hälfte der Lasche mit Klebstoff und schloss die Naht sorgfältig, wobei ich auf exakten Sitz der Ziegelmauerfugen achtete.

Wie bereits beim Sockel, so fertigte ich auch für das Oberteil zwei kreisförmige Stabilisierungsplatten, mit mittiger Öffnung und Aussparung für die Nahtklebelasche. Auch diese Platten wurden zunächst auf ihren vorgesehenen Positionen (knapp über Unterkante bzw. knapp unter Oberkante des Bauteils) nur eingesteckt, aber noch nicht geklebt. Eine Prüfung zeigte, dass nun das Turmoberteil exakt auf das Turmunterteil passte.

Der Ottbergener Wasserturm war im Übergang vom kegelförmigen Unter- zum zylindrischen Oberteil mit mehreren Ziegellagen ringförmig verstärkt. Diesen Ziegelring bildete auch ich in vereinfachter Form nach. Dazu schnitt ich aus einer Ziegelplatte zwei Streifen aus: jeweils einen mit drei und mit fünf Ziegellagen, einige Millimeter länger als der Umfang des Turmoberteils.

Zunächst bog ich den breiteren der beiden Streifen zu einem Ring, legte ihn unten um das Turmoberteil und passte ihn in der Länge an. Rückseitig dünn mit Plastikkleber bestrichen, klebte ich diesen Streifen ringförmig wie eine Manschette unten auf die Außenseite des Zylinders, beginnend an der Nahtstelle, so dass der Ring mit seiner unteren Hälfte gleichmäßig über die Unterkante des Turmteils überstand.

Während der Trocknungszeit des Klebers wurde der Ring mit Plastikklemmen in seiner korrekten Lage gesichert. Danach bog ich den schmaleren Ziegelstreifen in gleicher Weise, passte ihn ebenfalls in seiner Länge an und klebte ihn mittig auf den breiteren Streifen, so dass ringsum oben und unten vom breiteren Streifen je eine Ziegelschicht sichtbar blieb.



**Dieses Montagebrett mit Hilfslinien dient dem Festlegen der Positionen für die zwölf Umlaufgeländerstützen sowie der Bohrungen für die vier tatsächlich tragenden Nachbildungen.**

Nach dem Trocknen fixierte ich die untere der beiden Stabilisierungsplatten am vorgesehenen Platz des Turmoberteils mit Klebstoff und weitete mit feinem Sandpapier den unteren Rand des Ringes leicht konisch auf, so dass anschließend das Turmoberteil gleichmäßig auf dem Unterbau zu stehen kam.

## Tür und Fenster

Im nächsten Schritt markierte ich mit weichem Bleistift auf beiden Turmteilen die Positionen der Eingangstür und der Fenster. Für die am Sturz gerundeten Fenster im konischen Sockel bohrte ich mit Minibohrer und eingesetzter Kegelfräse kleine Löcher, die ich mit Feile und Skalpell erweiterte und in die vorgesehene Fensternischenform brachte.

Diese fütterte ich dann auf der Wandinnenseite mit dünnen Polystyrol-Streifen auf, die ich mit Feile und Schleifpapier nach oben hin senkrecht abschliiff, bis eine senkrechte Fensterposition erreicht war. Für die kreisrunden Rosettenfenster im Turmoberteil bohrte ich mit der Kegelfräse kleine Löcher, die ich dann



Diese Schrägsicht auf den Turm mit abgenommenem Wasserbehälter erlaubt einen Blick auf zwei der vier tragenden Stützen (siehe Pfeilmarkierungen). Auch die Fensterscheiben mit dem gezeichneten Rahmen sind teilweise zu erkennen.

stufenweise mit größeren Bohrern auf den vorgesehenen Durchmesser von 2,5 mm erweitert werden konnten. Es folgte ein Fensteraufriss auf Papier.

Das Unterteil verstärkte ich innen im Eingangstürbereich mit mehreren Lagen PS-Platten. Auf der Außenseite markierte ich nun die Position der Eingangstür und gravierte und schliiff mit Skalpell und Feile eine ebene, senkrechte Fläche im Türformat, da die Eingangstür senkrecht stehen musste und nicht über das verstärkte Turmfundament hinausragen durfte.

Den Eingangsvorbau der Vorlage habe ich aus mehreren Mauerplattenteilen gefertigt. So entstanden die oben gerundete Front (mit der eigentlichen Türöffnung), zwei unten verjüngte Seiten (damit die Frontseite senkrecht wurde) und eine gerundete Abdeckung aus Ziegelplatte.

Nach Zusammenbau und Montage habe ich beide Mauerelemente des Wasserturms und auch die Fensternischen mit leicht verdünnter Acrylfarbe angestrichen. Danach habe ich die Nischen mit einer anthrazitfarbenen Lasur nichtdeckend überzogen.

Mit Hilfe des Fensteraufrisses habe ich gemäß der im Exkurs von Teil 2 (siehe **Trainini®** 1/2023) beschriebenen Methode die Fensterrahmenkanten und die Sprossen aufgezeichnet. In diesem Fall kam schwarze Pigmenttusche zum Einsatz. Auch der Einbau folgte nach dem für die Leser bekannten Schema.

Aus einem sehr dünnen Plattenrest schnitt ich danach ein rechteckiges Stück in Form und Größe der Eingangstür, strich es mittelgrau an und klebte es in den vorbereiteten Turmeingang. Damit war ein weiterer Meilenstein meines Bauprojekts erreicht.

Weiter ging es mit den kreisrunden Stabilisierungsplatten im Sockel, die jetzt mit Plastikkleber dauerhaft fixiert wurden. Zuvor hatte ich in der Bodenplatte die zentrale Öffnung achteckig erweitert und ein passendes achteckiges „Negativ“ aus Karton angefertigt, das später beim Positionieren auf der Anlage als Platzhalter dienen sollte. Eine Mittellinie mit Pfeil kennzeichnet darauf die Position der Eingangstür.

Aus meinem Seitenriss ermittelte ich im Folgeschritt den Außendurchmesser des Umlaufes. Den Innenradius für den Umlauf bemaß ich so, dass nach Montage ein etwa 0,5 mm breiter Spalt zwischen Turmwand und Umlauf frei bleiben würde.



Die in den Sockel führende Tür entstand in der im Artikel beschriebenen Weise. Das Gestaltend er Fenster haben wir bereits in einem vorherigen Beitrag per Exkurs erläutert.

Den ringförmigen Umlauf habe ich auf eine 0,5 mm starke PS-Platte gezeichnet und trennte ihn durch Ritzen mit dem Stechzirkel aus. Für das Geländer wurden entlang der Umlauf-Außenkante alle 30° eine Markierung für eine Geländerstütze gesetzt. Das Geländer entstand aus 0,5 mm starkem Rundprofil.

Aus einem Rundprofilstab schnitt ich dazu 12 Stützen, um sie am Außenrand des Umlaufs an markierten Positionen mit Plastikkleber zu befestigen. Aus demselben Material folgte noch ein Ring mit gleichem Außendurchmesser als Handlauf, den ich oben auf die Stützen klebte.

Der Geländerdurchzug in halber Geländerhöhe entstand aus leicht gebogenen, passend abgelängten Rundprofilstücken, die jeweils zwischen zwei Geländerstützen geklebt wurden.

Der Umlauf erhielt an der Stelle, die später gegenüber der Zugangstür liegen sollte, auf seiner Innenkante eine kleine rechteckige Aussparung in der Breite der Zugangstür.

Endgültig fertiggestellt, sollte er unterhalb der Geländerstützen von 12 vereinfachten Auflagen getragen werden. Vier von ihnen sollten tatsächlich eine tragende Funktion erhalten, die übrigen acht sind nur als Attrappen.

Die tragenden Teile habe ich aus 0,5 mm starken Stecknadeln hergestellt, für die ich in den Wänden des Turmoberteils passgenaue Bohrungen anbrachte. Diese Bohrungen mussten jeweils um 90° versetzt sein und durften nicht genau über einem Fenster liegen, sondern wurden 15° seitlich von deren senkrechter Mitte versetzt.

Danach habe ich dann die Außenwandunterkante des Turmoberteils - innerhalb der Manschette - mit Plastikkleber versehen und auf den Sockel gesetzt, in seiner Lage und Ausrichtung geprüft und angedrückt.

Zum Abschluss habe ich noch die Ziegelwände des gesamten Turms mit der anthrazitfarbenen Lasur überzogen. Im Oberteil fixierte ich jetzt auch die obere kreisförmige Stabilisierungsplatte mit Klebstoff. Die Turmoberkante und der Randbereich der oberen Stabilisierungsplatte erhielten anschließend einen deckenden anthrazitfarbenen Anstrich, bevor die Arbeiten am Wasserbehälter folgen sollten.

## Der Wasserbehälter

Der Bau des Wasserbehälters begann mit dem Fertigen dessen Unterteils, das sich in der Seitenrissdarstellung nach unten verjüngt. Als Material verwendete ich eine glatte 0,3 mm starke PS-Platte. Die Maße für die Radien  $R_1$  und  $R_2$  entnahm ich dem Seitenriss; Bezugspunkt hierbei war der Schnittpunkt  $S_2$ .

Aufgrund der geringen Materialstärke der PS-Platte verzichtete ich auf Korrektur der Radien  $R_1$  und  $R_2$  um die Plattenstärke. Nach der oben beschriebenen Methode errechnete ich des Weiteren noch den Winkel  $\alpha$  für das gewünschte Segment.



Diese Schrägsicht von der späteren Rückseite zeigt auch die Nahtlinien. Der Wasserbehälter ist bis auf sein Dach fast fertig für das Aufsetzen.

Die ermittelten Werte übertrug ich dann auf die Platte und trennte das gezeichnete Ringsegment durch Ritzen mit Stechzirkel und Schneiden mit Skalpell heraus. Mit den Händen vorsichtig und gleichmäßig



**Der Wasserbehälter hat auch einen Lüfteraufbau auf dem Dach erhalten. Ohne den Turmsockel würde dieses Bauteil seine Funktion aber wohl kaum gleich verraten.**

konisch gebogen, entstand aus diesem Ringsegment ein Kegelstumpf, dessen Naht ich innen mit einer Lasche zusammenkleben konnte.

Innen stabilisierte ich den Kegelstumpf an seinem engeren Ende, der späteren Wasserbehälterbasis, durch Einkleben einer passgenauen, kreisförmigen Platte und schliiff ihn mit feinem Sandpapier plan, so dass eine ebene Auflagefläche entstand.

Das tonnenförmige Oberteil des Wasserbehälters entstand ebenfalls aus 0,3 mm starkem PS-Material. Als Durchmesser  $D_t$  des Oberteils wurde der Durchmesser des Unterteils an seiner späteren Oberkante gemessen und übernommen.

Die Höhe  $H$  des Behälteroberteils ermittelte ich aus dem Seitenriss, wobei durch eine geringe Zugabe zu berücksichtigen war, dass der obere Rand des Behälters durch den Dachüberhang später verdeckt würde.

Aus der 0,3 mm starken Polystyrolplatte schnitt ich ein Rechteck mit den Maßen  $H * U$  aus und bog es mit den Händen sorgfältig zu einem tonnenförmigen Hohlkörper. Die Nahtstelle schloss ich auf der Innenseite des Mantels mit einer Klebelasche.

Aus der Platte schnitt ich zwei gleiche, kreisrunde Platten, deren Durchmesser dem Innendurchmesser der Tonne entsprach. Eine dieser Platten klebte ich zum Stabilisieren in das spätere untere Ende des Mantels. Die andere Platte legte ich für die Dachkonstruktion zurück.

Ursprünglich wollte ich den Wasserbehälter mit einem Winkelprofil auf dem Turm befestigen. Da dies aber die Proportionen des Bauwerks zum Nachteil verändert hätte, verzichtete ich darauf und platzierte ich ihn direkt auf der Stabilisierungsplatte des Turmzylinders. Eine Stellprobe bestätigte die waagerechte Position der Oberkante des Wasserbehälters und des senkrechten Verlaufs der Mantelfläche.

Zum Abschluss dieses Bauschritts habe ich den Wasserbehälter außen mit einer mittelgrauer Acrylfarbe angestrichen und darauf mit dunkelbrauner Farbe stellenweise Rostflecken und Rostbärte imitiert. Zum Abschluss habe ich auch den Wasserbehälter mit der anthrazitfarbenen Lasur überzogen.

## Das Dach als Krönung

Ebenfalls aus der 0,3 mm starken Bauplatte entstand das kegelförmige Dach des Wasserturms. Die dazu erforderlichen Maße  $R_3$  (Mantelradius) und  $D_k$  (Durchmesser des Kegelbodens) ließen sich wieder dem Seitenriss entnehmen.

Damit konnte ich den Umfang des Kegelmantels  $U_3$  und den Umfang des Kegels an der Unterkante  $U_k$  errechnen und dann auch den Winkel  $\alpha$  des gewünschten Kreissegments bestimmen.



So schaut der Wasserturm nach der Montage des Wasserbehälters aus. Weitere Zurüstteile fehlen noch.

Da das Dach an seinem Rand nicht bündig mit der Oberkante des Wasserbehälters abschließen sollte, sondern gleichmäßig etwas überstehen musste, war beim Aufzeichnen des Kreises auf die PS-Platte noch ein Überstand von 2 mm auf den Mantelradius  $R_3$  aufzuschlagen. In den Kreis wurde auch der Winkel  $\alpha$  eingezeichnet.

Die Fläche ritzte ich wieder mit einem Stechzirkel aus und bohrte mit einem 1 mm dünnen Bohrer exakt im Mittelpunkt ein Loch, wodurch später beim Biegen des Kegelmantels unerwünschte Spannungen und Risse verringert werden konnten.

Danach schnitt ich an den aufgezeichneten Linien das keilförmige Segment ( $360^\circ - \alpha$ ) mit einem scharfen Skalpell aus. Den verbliebenen Teil des Kreises formte ich zum Kegel und fixierte die Naht mit einer Klebelasche, die den späteren Dachüberstand frei ließ. Hier wurde die Naht nur mit Klebstoff geschlossen.



Am fertigen Wasserturm, der auch schon seine Patina erhalten hat, ist aus dieser Blickrichtung auch die Tür auf dem Umlauf zu sehen, aus der das Wartungspersonal austräte, nachdem es das Treppenhaus im Sockel benutzt hat.

Die bereits vorgefertigte kreisförmige Platte (aus dem vorherigen Bauschritt zum Wasserbehälter) versah ich mit einer kleinen zentralen Bohrung. Dann klebte ich sie von unten zum Stabilisieren so in die Dachkonstruktion, dass ein gleichmäßiger Dachüberstand entstand. Die Stellprobe auf dem Wasserbehälter zeigte, dass das Dach gerade auflag.

Als nächstes habe ich dann aus 1,0 mm breiten Evergreen-Profilen mit halbrundem Querschnitt ein Stück, etwas länger als der Dachumfang, auf einer Schneideplatte rund vorgebogen und als Dachrinne angeklebt, beginnend an der Nahtstelle.

Vor dem Befestigen seines Endes kürzte ich das Profil auf die passende Länge, damit ein stumpfes Verkleben erfolgen konnte. Zum Schluss erhielten das Dach und die runde Seite der Dachrinne einen Anstrich aus schwarzer bzw. dunkelgrauer Acrylfarbe.

Den Lüfteraufbau auf dem Kegeldach habe ich gegenüber dem Vorbild etwas vereinfacht. Aus meinem Seitenriss entnahm ich dessen Höhe und den Durchmesser des achteckigen Aufbaus. Auf einem 0,3 mm starken Plattenrest zeichnete ich einen Streifen, dessen Breite der Höhe des Aufbaus ohne Dach entsprach.

In diesen ritzte ich im Anschluss mit einem Skalpell vorsichtig parallele Streifen ein, mit denen ich die Lamellen andeuten wollte. Den ermittelten Aufbau-Durchmesser behandelte ich wie einen Kreisdurchmesser, errechnete dafür den Kreisumfang und dividierte diesen durch 8. Das Ergebnis rundete ich auf halbe Millimeter ab und nutzte es als Breitenmaß einer einzelnen Seitenfläche des Aufbaus.



Im so ermittelten Abstand ritzte ich den Streifen senkrecht an, schnitt ihn aus und kürzte ihn auf die Gesamtlänge der acht Seitenflächen. Die senkrechten Ritzen waren meine Knickstellen für das Achteck, das an der Nahtstelle mit Plastikkleber geschlossen wurde.

Für das Dach ritze ich mit einem Stechzirkel aus gleichem Material einen Kreis, mit einem etwas größeren Durchmesser als das Achteck der Turmhaube. In die Kreismitte bohrte ich ein Loch mit Stecknadeldurchmesser und drückte die Kreisfläche zu einem flachen Kegel.

Als Hilfsmittel diente mir ein Holzklötz mit Bohrung kleiner als der Kreisdurchmesser sowie ein leicht konisches Pinselstielende, als Druckstempel. In den ausgeformten Kegel steckte ich von unten eine passende Stecknadelspitze, sicherte sie mit etwas Plastikkleber und klebte das Dach auf den Lüfteraufbau. Nach dem Trocknen montierte ich den Lüfteraufbau auf das Wasserbehälterdach. Nun erhielt auch noch der Lüfteraufbau einen Anstrich aus schwarzer Acrylfarbe.

## Ansetzen von Umlauf und Aufstiegen

Es folgte die Montage des Umlaufes. In die vorgebohrten Löcher des Turmoberteils steckte ich je eine abgelängte Stecknadel, so dass sie außen horizontal und mit 4,5 mm exakt gleich weit herausragten und sicherte sie auf der Turminnenseite mit Plastikkleber.

Von einem 0,5 mm starken Rundprofilstab längte ich acht Attrappenstücke gleicher Länge (4,5 mm) ab. Die hervorstehenden Stecknadelenden bestrich ich mit Plastikkleber und setzte den fertigen Umlauf von oben darauf ab.



Aus dieser Perspektive sind weitere, im Baubericht beschriebene Teile zu sehen: das Regenfallrohr, die Aufstiegsleiter zum Dach und die Wasserstandsanzeige.

Dabei richtete ich ihn so aus, dass die Nahtstelle des Geländers nach hinten zeigte (Richtung der Nähte aller Turmteile), der Spalt zwischen Turm und Umlauf überall gleichmäßig war und jede der Nadeln genau unter einer Geländerstütze zu liegen kam.

Nach dem Trocknen des Klebers stellte ich den Turm auf den Kopf und verstärkte die vier Klebungen mit Sekundenkleber. Nachdem auch dieser abgebunden hatte, klebte ich die nicht tragenden Rundprofilstücke mit Plastikkleber auf die Unterseite des Umlaufes, jeweils mit einem Ende an die Turmmauer stoßend und mit dem anderen Ende in Richtung einer Geländerstütze. Zum Abschluss erhielt der komplette Umlauf mit Geländer und Auflagen ebenfalls einen dunkelgrauen Acryl-Anstrich.

Aus einem sehr dünnen Plattenrest fertigte ich noch eine kleine Tür, die den Zugang vom Turmoberteil zum Umlauf verschließt. Sie erhielt einen mittelgrauen Anstrich und wurde an der Turmaußenseite, gegenüber der Aussparung im Umlauf, angeklebt. Aus dem kleinen Rest einer geätzten Leiter formte ich eine Zugangstreppe, die ich als Verbindung von der Unterkante der Zugangstür zur Aussparung im Umlauf anklebte.



Der Wasserturm hat seinen Platz auf der Anlage gefunden und ist in sein Umfeld eingebettet worden.

Dann bestrich ich die Auflagefläche des Wasserbehälters unten mit Noch-Grasleim und klebte ihn, auch hier mit der Nahtseite nach hinten, mittig auf die Stabilisierungsplatte des Turmoberteils.

Beim Vorbild ermöglichte eine Leiter den Aufstieg vom Umlauf zum Dach des Wasserbehälters. Diese Leiter wurde von zwei ringförmig angeordneten Metallschienen getragen. Die obere war am Wasserbehälter unterhalb des Daches, die untere am Turmoberteil in Höhe des Umlaufes geführt. So ließ sich die Leiter nahezu rund um den Wasserbehälter bewegen.

Diese bildete ich vereinfacht aus 0,5 mm starken Drahtresten und einer geätzten Leiter nach, indem ich die seitlichen tragenden Elemente aus Draht fertigte und dazwischen passend die Leiter mit Sekundenkleber befestigte. Die fertige Leiter habe ich mit Busch-Graskleber am Turm befestigt.

Von der Dachrinne führte beim Vorbild ein Fallrohr senkrecht am Wasserbehälter entlang, das dann schräg im Bereich der Turmoberkante durch die Außenmauer ins Innere des Turms verschwand. Das habe ich mit einem 0,5 mm starken Rundprofil nachgebildet, dunkelgrau angestrichen und gemäß Vorbild platziert.

Der Wasserturm in Ottbergen besaß – wie zur Dampflokzeit üblich – eine außen ablesbare Wasserstandsanzeige. Diese steuerte ein Schwimmer auf der Wasseroberfläche, der über ein Seil durch eine kleine Öffnung im Dach und über mehrere Führungsrollen mit dem Anzeiger verbunden war. So konnte er sich vor der großen Skala vertikal bewegen.

Ein maßstäbliches Nachbilden dieser Seilführung wäre leider zu grob ausgefallen, deshalb habe ich darauf verzichtet. So beschränkte ich mich auf die auffällige Anzeigeskala. Aus glänzendem Fotodruckpapier habe ich ein langes, rechteckiges Stück ausgeschnitten und mit sehr feinem Pigmenttuschestift die Skala samt dem waagerechten Zeiger eingezeichnet. Nach mittelgrauem Anstrich der Rückseite befestigte ich sie am Geländer des Umlaufes.

Damit waren die Arbeiten am Modell abgeschlossen. Vor dem Aufstellen auf der Anlage klebte ich den Platzhalter mit Weißbleim an seinen vorgesehenen Platz. Dazu richtete ich das achteckige Kartonstück mit Hilfe seiner Mittellinie und seines Zeigers so aus, dass der Turmeingang später in die gewünschte Richtung wies.



Der Blick schweift über die ebenfalls selbstgebaute Lokleitung, den Wasserkran und Kohlenbansen hinweg zum Wasserturm als höchstem Gebäude des Betriebswerks. Dieser Anlagenteil wirkt harmonisch und stimmig, was maßgeblich von den aufeinander abgestimmten Hochbauten geprägt wird.

Nach Gestalten des Umfelds gab ich einige Tropfen Noch-Grasleim auf die Unterseite der Bodenplatte, senkte den Wasserturm von oben auf den Platzhalter ab, suchte durch leichtes Drehen die passende Position und drückte den Turm dann leicht an. Seitdem nimmt er zu meiner vollen Zufriedenheit seine Rolle im Betriebswerk wahr.

Alle Fotos: Jochen Brüggemann

Bezugsquellen für Material:

<https://www.faller.de>

<https://www.noch.de>



# Faszination Modellbau

**3. – 5. NOVEMBER 2023**

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

## MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Zeitgleich mit den Kult-Events!

Flug-, Schiff- und Truckmodellbau, RC-Cars, Dampfmaschinen,  
Eisenbahnen & die faszinierende Welt der LEGO Fan-Ausstellung.



&



FAN-AUSSTELLUNG

Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr



[WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE](http://WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE)

[faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)
[faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)
[FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

## Die Geschichte der preußischen G 10 Leistungsfähiges Leichtgewicht

**Die G 10 war dem leichten Oberbau vieler Länderbahnstrecken geschuldet. Überall, wo die G-8-Reihe zu schwer für einen Einsatz war, bedurfte es der fünfschigen Schwester. Preußisch sparsam und wirtschaftlich konzipiert, erreichte diese Baureihe ein beachtliches Alter und war schließlich auch auf Nebenstrecken anzutreffen. Der EK-Verlag spürt ihr (mit zwei Bänden) nach.**

Hans-Jürgen Wenzel  
Die Baureihe 57<sup>10-35</sup>  
Band 1: Entstehung, Technik, Einsätze bis 1945

EK-Verlag GmbH  
Freiburg 2022

Gebundenes Buch  
Format 21,0 x 29,7 cm  
272 Seiten mit 410 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6036-4  
Best.-Nr. 6036  
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Zu einem neuen Buch der „blauen Reihe“ aus dem Hause des Eisenbahn-Kuriers, so könnte man meinen, ist nicht allzu viel zu sagen. Gewohnt hoch ist das fachliche Niveau, bislang gab es davon keine einzige Ausnahme.

Doch weit gefehlt! Zwar haben wir auch hier keinen Ausreißer gefunden, aber einfach nur ein Prädikat zu vergeben, erschien uns dann doch zu einfach. Die Inhalte dieses Titels, dessen zweiter Band vor wenigen Tagen folgte, möchten wir schon zusammenfassen und vorstellen.

Oft heißt es, lange zu warten, bis ein neu angekündigtes Buch dann endlich ausgeliefert wird und sehnsüchtig wird es dann verschlungen. Auch hier macht das Lokportrait der preußischen G 10 keine Ausnahme. Etwas aus der Reihe fällt es allenfalls dadurch, dass ihre Geschichte eben in zwei Bänden zu präsentieren ist und dafür gibt es gute Gründe, die wir noch herausarbeiten wollen.

Mit Hans-Jürgen Wenzel greift der Verlag auf einen seiner bewährten und bekannten Autoren zurück, der die Dampflok noch aus eigenem Erleben kennt und fundierter Kenner der Materie ist – gut vernetzt und mit den Archiven vertraut, die es zu durchstöbern gilt.

Alles, was das heute vorgestellte Werk, das dabei herausgekommen ist, dokumentiert und vermittelt, ist wieder einmal von einer exzellenten Bildauswahl begleitet. Die historischen Aufnahmen sind ebenso gut aufbereitet und reproduziert worden.

Bedingt durch deren Alter, nicht selten mehr als einhundert Jahre, sind sie ausnahmslos schwarz-weiß, kein einziges Farbbild konnte hier Einzug halten. Doch das ist zu verschmerzen, denn für Band 1 wurde ein harter Strich mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 gezogen.



Die Geschichte der preußischen G 10, die ab 1925 als Baureihe 57<sup>10-35</sup> geführt worden war, begann Anfang des 20. Jahrhunderts. Erfolgreich etabliert war die Gattung G 8 in ihren unterschiedlichen Erscheinungsformen. Doch deren Achsdruck war einst längst noch nicht für alle Strecken tauglich. Die G 10 kam ebenfalls ohne Laufachsen aus, erhielt aber eine fünfte Kuppelachse, dank derer ihr Achsdruck auf 15,3 Tonnen begrenzt blieb.

Der Weg zur Konstruktion, ihre technische Beschreibung und Indienststellung sind ausführlich in der vorliegenden Lektüre dargestellt. Gebaut ab 1910, erlebte die G 10 die Wirren des Ersten und Zweiten Weltkriegs, die beide viel Einfluss auf ihre Betriebsgeschichte nehmen sollten und den ersten Band so prall mit Inhalten füllen.

Bis 1924 wurden immerhin mehr als 2.500 Exemplare von insgesamt neun Lokomotivherstellern gebaut, auch aus dem Ausland gab es Nachfrage nach dieser Konstruktion. Auch in die Fänge der Alliierten gerieten sie als Waffenstillstandslieferung, Militärtransporte brachten sie zuvor (und später im Zweiten Weltkrieg) aber zusätzlich außerhalb der Reichsgrenzen.

So waren sie beinahe in ganz Europa verstreut und bei verschiedensten Staatsbahnen im Einsatz. Der Autor spürt ihnen allen nach und konnte dafür neue Erkenntnisse und weitere Archive nutzen, die über Jahrzehnte nicht zugänglich waren.

Dieser Hinweis ist insofern wichtig, als dass es sich um eine überarbeitete und deutlich erweiterte Neuauflage eines Titels aus dem Jahr 1979 handelt. Der über vierzig Jahre alte Vorgänger ist mit diesem Buch endgültig reif fürs Altenteil.

Grund dafür sind die eingearbeiteten Informationen, die bereits genannt wurden, und den Inhalt nach Seitenzahlen glatt verdoppelten. Das war nicht gleich zu erwarten, machte das Aufteilen auf nun zwei Bände denn auch erst erforderlich.

Die aufgrund ihrer geringen Achslast, robusten Bauweise und Leistungsstärke so vielseitig einsetzbare und langlebige Dampflok hat das aber auch verdient. Sie ist bis heute bekannt und auch bei Modellbahnern geschätzt – in der Spurweite Z ist sie bislang aber allenfalls über einen Eigenbau zu haben.

Die geeignete Basis lässt sich ebenfalls aus den Inhalten des Buches ableiten, denn ausführlich wird dort auch behandelt, worauf die Konstrukteure zurückgreifen konnten und aus preußischer Sparsamkeit heraus auch wollten.

Grenzen wir abschließend noch kurz den Inhalt gegen den in einer Folgeausgabe zu besprechenden Band 2 ab: Vollständig aufgelistet werden im Band 1 die in Deutschland gebauten Fahrzeuge. Die beschriebene Einsatzgeschichte umfasst die Länderbahnzeit und Ära der Deutschen Reichsbahn bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Kriegseinsätze und Auslandsverbleib bis 1945 gehören freilich auch dazu.

Band 2 wird dann 1945 ansetzen und vor allem die DB und DR im Osten Deutschlands behandeln. Auch Auslandseinsätze nach 1945 sind dorthin gewandert. In Summe liegt damit ein gelungenes und ausführliches Werk vor, das für sich noch unvollkommen bleibt und Lust auf seine Fortsetzung macht. Und genau dem werden wir uns nun auch widmen!

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

## Zweiter Teil zu DRG-Dieseltriebzügen Bindeglieder zu Schnelltriebwagen

*Der vor anderthalb Jahren erschienene, erste Band einer VGB-Buchreihe zu den Dieseltriebwagen der Deutschen Reichsbahn hatte uns angesprochen. Maßgeblich dafür war auch einer der beiden Autoren, der uns aus eigenem Erleben bekannt war. Mit Spannung warteten wir auf die Fortsetzung, die das Bindeglied zu den Schnelltriebwagen darstellt, mit denen die Vorkriegsentwicklung dann später abzuschließen sein wird.*

Dirk Winkler | Günther Dietz  
Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn  
Band 2 – Triebwagen in Leichtbauweise von 1932 bis 1945

VGB | Geramond Media GmbH  
München 2023

Gebundenes Buch  
Format 22,8 x 29,6 cm  
192 Seiten mit ca. 270 überwiegend S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-96453-641-9  
Best.-Nr. 53641  
Preis 59,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Im Januar 2022 hatten wir Band 1 einer neuen VGB-Reihe über Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn vorgestellt und dies als Start für neue Standardwerke bestätigt. Inzwischen liegt auch der zweite Band vor, den wir heute besprechen möchte.

Zunächst fällt leider auf, dass das vorliegende Buch rund dreißig Seiten weniger als das erste Buch der Reihe aufweist und auch mit etwa vierzig Bildern weniger auskommen muss. Gleichzeitig ist der Preis, den der Verlag verlangt, um satte zehn Euro gestiegen.

Das möchten wir nicht als K.o.-Kriterium missverstanden wissen, aber auch nicht einfach mit „allgemeiner Preissteigerung abtun“. Für einen um 20 % gestiegenen Preis müssen Verlag und Autoren dem Käufer aber auch etwas bieten. Genau dem werden wir nun auf den Grund gehen.

In Erscheinung treten wieder dieselben beiden Autoren wie schon beim Band 1, was aber letztmalig so sein wird. Auffällig ist schon, dass sie auf dem Buchdeckel ihre Reihenfolge getauscht haben. War diese zuvor alphabetisch, so steht nun Dirk Winkler vorn.

Der Anlass dazu wird (leider) schon im Vorwort deutlich: Der auch von uns sehr geschätzte Autor und Triebwagen-Kenner Günther Dietz ist während der Arbeiten an dieser Fortsetzung kurz vor Erreichen seines 84. Lebensjahres verstorben. Von seinen tiefen Kenntnissen weit über das heimische Gebiet der Deutschen Reichsbahn in der DDR hinaus hatten auch wir uns aus anderen Publikationen und durch persönliche Hilfe bei Recherchen vor rund dreizehn Jahren persönlich überzeugen können.

Erfreulich ist, dass sein Wissen hier noch maßgeblich einfließen konnte und sicher auch im weiteren Verlauf der Buchreihe spürbar bleiben wird. Für den künftigen Alleinautor wird die Herkulesaufgabe gewiss nicht leichter. Mitgewirkt haben aber auch weitere Kenner der Materie wie Rolf Löttgers aus Siegen, denen im Vorwort gedankt wird. Und so liegt unsere Messlatte an dieses Buch sehr hoch.



Band 1 behandelte Trieb-, Bei- und Steuerwagen, die bei den Länderbahnen und der DRG bis 1930 entstanden waren. Oft hatten sie noch einen experimentellen Charakter und waren für Nebenstrecken konzipiert.

Der nun vorliegende, zweite Band knüpft nahtlos daran an, auch wenn das an der Jahreszahl 1932 nicht gleich deutlich wird. Dass dies keine zeitliche Lücke darstellt, wird am ergänzenden Hinweis zur Leichtbauweise deutlich.

Mehr und mehr verschiebt sich damit das Wesen der Fahrzeuge zu vierachsigen Drehgestellfahrzeugen für Hauptbahnen, auch wenn Zweiachser und Nebenbahnkonstruktionen weiter zu finden sind. Doch auch sie folgen zunehmend neuen Erkenntnissen und Fertigkeiten jenes Jahrzehnts bis zum Kriegsausbruch.

Wie zu erwarten, blieb das Präsentationskonzept mit historischen Fotos, abgrenzenden und erläuternden Typenskizzen und ergänzenden Abbildungen von beispielsweise Motoren sowie ergänzender Tabellen erhalten. So bedarf es keines Umgewöhnens beim Suchen und Nachschlagen in nun zwei Enzyklopädiën.

Die Bild- und Wiedergabequalität entspricht unseren Ausführungen zum ersten Teil. Was nicht perfekt ist, ist dem Alter geschuldet und historisch einfach nicht verzichtbar. So fanden auch viele zuvor unveröffentlichte Aufnahmen Eingang in dieses Werk, wofür den Autoren unser Dank gilt.

Vermisst haben wir bei den behandelten Fahrzeugen nichts, allerdings sind die Schnelltriebwagen der DRG nicht in diesem Band enthalten! Das mag ein Käufer angesichts des zeitlichen Rahmens vielleicht anders erwarten, aber die fliegenden Züge gehören technisch nicht zu den hier behandelten Fahrzeugen.

Anders sieht das bei Aussichtstriebwagen und Güterschlepptriebwagen aus, zwei Sonderbauarten, die auch schon das Eigenbauinteresse von Spur-Z-Freunden geweckt haben. Auch Schmalspurfahrzeuge sind Bestandteil dieses Werkes.

So sind nach unserer Kenntnis tatsächlich alle Typen in Wort und Bild vorgestellt, die zum Titel dieser Lektüre passen. Ein dritter Band ist damit allerdings nicht nur wahrscheinlich, sondern auch zwingend erforderlich.

Die portraitierten und beschriebenen Bauarten dokumentieren den Weg vom Nebenbahn- bis hin zum mehrteiligen Hauptbahntriebwagen, die den bereits angesprochenen „Fliegenden Zügen“ erst den Weg ebneten.

Ein weiteres, ausgesprochen spannendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte ist hier Thema eines Werkes, das wir im Umfang zwar etwas größer erwartet hatten, aber dennoch keinen Wunsch offen lässt und schon gar nicht Lücken offenbart.

Insofern kommen wir zu den Überlegungen am Anfang dieser Rezension zurück: Der Preis lässt sich durchaus als happig wahrnehmen, steht aber im Verhältnis zu Quantität und vor allem Qualität des Inhalts in einem ausgewogenen Verhältnis.

Deshalb freuen wir uns, dass der Verlag die Reihe gelungen fortsetzt und sicher ebenso würdig abschließen wird. Bleiben wir gespannt, ob dies bereits mit einem dritten Band erfolgen wird oder doch noch einen vierten Teil erfordern wird.

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



## Eisenbahnmuseum Schwarzwald Ganz klein trifft ganz groß

**Die diesjährige Sonderausstellung „Klein trifft groß“ des Eisenbahnmuseums Schwarzwald wird auch in unserem Magazin beworben, Trainini® hat sich dafür gern als Unterstützer eingereicht. So reizte es uns natürlich auch, persönlich in Schramberg vorbeizuschauen, vor Ort Gespräche mit den Aktiven zu führen und unseren Lesern aufzuzeigen, was sie dort erwartet.**

Schramberg, gelegen im württembergischen Teil des Schwarzwalds, ist kein Ort, dessen Name jedermann vertraut ist. Und doch hat er eine besondere Geschichte, denn hier ist der bekannte Uhrenhersteller Junghans ansässig, der einst im Bereich der Zeitmesser weltgrößter Hersteller war.

Frühere Firmengebäude im Gewerbepark H.A.U., die nicht mehr für die Produktion erforderlich waren, gingen später in den Besitz der Gemeinde über und beherbergen heute verschiedene Museen. Darunter ist im Gebäude 22 auch das Eisenbahnmuseum Schwarzwald, dessen Name irreführend sein kann. Dort dreht sich nämlich alles um Modellbahnen und nicht das große Vorbild.



Im Eisenbahnmuseum Schwarzwald dreht sich (fast) alles um die Spurweite Z und mit ihr vorrangig um den vollständigen Eigenbau von Lok- und Wagenmodellen sowie deren einzelnen Bestandteilen. Unverkennbarer Favorit der Aktiven ist die V 200<sup>0</sup> der DB.

Als Betreiber der 742 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche ist die Interessengemeinschaft Spur II, Regionalgruppe Süd, aktiv. Kern ihrer Ausstellung ist die weltgrößte Sammlung an Spur-Z-Modellen, die fast ausnahmslos auf Eigenbau zurückgehen.

In deren Maßstab 1:22,5 werden unter Marke LGB nur Schmalspurfahrzeuge kommerziell angeboten, während die normalspurige Eisenbahn in korrekter Umsetzung kein vergleichbares Industrieangebot vorzuweisen hat.

So sind in den 170 Metern Glasvitrinen rund 900 solcher Eigenbauten zusammengekommen. Jeder von ihnen besteht aus bis zu 10.000 Einzelteilen, die in mehreren Jahren Arbeit ebenfalls selbst hergestellt worden sind. Eine 400 m<sup>2</sup> große Anlage zeigt einige von ihnen auch im Betrieb. Dort wissen sie mit ihrer Größe und Laufruhe ganz besonders zu faszinieren.



Auch LGB ist in der Ausstellung vertreten, unter anderem mit diesem phantasievoll angehauchten Dampfzug nach Wild-West-Motiven.

Immerhin elf Jahre ist das inzwischen möglich, denn der Startschuss für dieses mutige Engagement unter finanziellem Risiko für den Verein fiel am 26. Oktober 2012 – auf den Tag genau 35 Jahre nach dem Ende der Dampflok in Westdeutschland.

Und besonders auch diese Traktionsart findet ein würdiges Denkmal in den Räumen der Ausstellung: Wir blicken in das frühere Ausbesserungswerk Braunschweig und erleben eine Schlepptenderdampflok bei den Versorgungsfahrten im Betriebswerk. Museumsleiter Michael Herberger betont, dass die Besucher hier auch aktiven Betrieb erleben sollen. Schließlich geht es bei einer Modellbahn immer auch um rollende Räder.

Weitere Objekte liefert auch die etwas kleinere „Königsspur“ 1 (Maßstab 1:32), die in gleicher Weise vertreten ist, aber eben auch industriell gefertigt wird und hier beispielsweise mit Kiss, KM1 oder Märklin



Prall gefüllt zeigen sich 170 Meter Vitrinen mit vielen Modellen der Baugrößen 1 und 2. Allein 900 der gezeigten Fahrzeuge gehen auf Eigenbau zurück.

vertreten ist. Und letztgenannter Hersteller war dann auch das Stichwort für ein neues Experiment, das – wie sich inzwischen gezeigt hat – geglückt ist.

Das Erweitern um die Nenngröße 1 schafft einen Vergleich zu den teilweise riesig wirkenden (und in der Regel auch sehr schweren) Modellen der Kernaussstellung. Den Besuchern wird es möglich, anhand des Vertrauten das Außergewöhnliche des Eigenbaus in jeder Hinsicht zu erkennen und zu verstehen.

Aber erst der Einzug der Spurweite Z in Form der Märklin Mini-Club, vollendete die Präsentation zu einem Ganzen. Anlass war das 50. Jubiläum der kleinen Spur im letzten Jahr. Ihr wurde deshalb auch die jeweils ein Jahr laufende (und dann wieder wechselnde) Sonderausstellung gewidmet, für deren Besuch in unserem Magazin wiederkehrend geworben wird.

Fast zehn Mal größer ist die Spur 2 und so schafft der Maßstab 1:220 die erhofften Kontraste, die noch mehr Spannung versprechen. Möglich wurde das durch zwei entscheidende Personen: Zum einen suchte Eckard Jehle nach einer dauerhaften Bleibe für seine Heimanlage, die wir in **Trainini®** 8/2020 vorgestellt hatten.

Gebürtig stammt er aus Schramberg und unser Anlagenportrait erwies sich als entscheidende Referenz, wie er uns wissen ließ. Über eben jenen Artikel kamen er und die Verantwortlichen in Kontakt. Am Ende stand dann der Umzug der Anlage von Karlsruhe ins Eisenbahnmuseum Schwarzwald. Zusammen mit eingehenden Rollmaterialspenden war ein Grundstock für den Ausbau der Museumspräsentation damit gegeben.

Auf der anderen Seite fehlte noch eine Person, die mit der Spurweite Z vertraut wie auch erfahren ist. Sie sollte die Aufgabe übernehmen, das Rollmaterial zu warten und bei Bedarf auch zu reparieren, aber



Reizvoll wirkt das jüngste Erweitern um die Spurweite Z durch den gewollten Kontrast zu den großen Modellen. Bestens wahrnehmbar werden so die Größenunterschiede wie auch die Vorzüge beider Maßstäbe für den Besucher anschaulich.

ebenso die Anlage vorführen zu können und das Museumspersonal ausreichend in das Bedienen einzuweisen.

Diese gesuchte Person fand sich mit Klaus Sieber, da bereits eine Bekanntschaft mit Museumsleiter Michael Herberger bestand. Damit waren die Grundvoraussetzungen nun also erfüllt und auch der Sonderausstellung stand eigentlich nichts mehr im Wege.

Dass dies im Rückblick leichter klingt, als es tatsächlich vorzubereiten und zu organisieren war, wird aber an einer Tatsache doch deutlich: Die gewünschte, einjährige Sonderausstellung zum 50-jährigen Bestehen der Mini-Club begann erst am 19. März 2023 und damit nach Ende des Jubiläumjahres. Wir dürfen hier auch nicht vergessen, dass 2022 noch von Kontakteinschränkungen geprägt war.

Und so freuen wir uns umso mehr, dass alles einen glücklichen Abschluss gefunden hat und die Gegenüberstellung der beiden Nenngrößen-Extreme erfolgreich gestartet ist. Um Lust auf einen eigenen Besuch zu machen, stellen wir daher kurz zusammen, was vor Ort geboten wird.

Zum einen sind das Vitrinenpräsentationen mit ausgewählten Programmpunkten aus 50 Jahren Modellbahngeschichte. Beim Rollmaterial wird hier den Spur-Z-Modellen, die für sich den Fortschritt bei Lackierung, Bedruckung und der Detailwiedergabe dokumentieren, stets eine größere Spurweite – meist Spur 1 – gegenübergestellt.

So nimmt der Besucher gut wahr, welche Vorzüge den jeweiligen Maßstab auszeichnen: auf der einen Seite eine kompromisslose Detailtreue und beeindruckende Größe, auf der anderen Seite unverkürzte Personenwagen, die sich zu ebenso beeindruckend langen Zügen reihen.

Aber auch interessantes und teilweise selten zu sehendes Zubehör ist Bestandteil der musealen Präsentation. Dazu gehört beispielsweise der den meisten Lesern kaum als Miniatur bekannte Fallerhof im Hochschwarzwald aus der der gleichnamigen SWR-Fernsehreihe.

Die beste Werbung für den kleinen Maßstab ist gewiss jedoch die bereits erwähnte Modellbahnanlage von Eckard Jehle, die hier ein neues Zuhause gefunden hat. Als zentrales Objekt der Sonderausstellung führt sie die Vorzüge unserer Baugröße besonders eindrucksvoll vor.



Eingerahmt auch von Spur-1-Modellen präsentiert sich die Alpenanlage von Eckard Jehle. Sie zeigt mit ihrer außergewöhnlichen wie beeindruckenden Fels- und Berggestaltung, was in keinem der anderen Maßstäbe daheim möglich wäre.

Betrifft ein Besucher den Raum dieser Sonderausstellung, präsentiert sie sich ihm gleich von der Längsseite, also in ihrer vollen Ausdehnung. Da sie für eine Privatanlage auch nicht gerade klein ist, schafft bereits das einen bleibenden Eindruck.

Doch damit ist es noch nicht genug, denn geschickt wurde hier in die Höhe gebaut. Der glaubhafte Eindruck einer Alpenlandschaft lässt sich nur im Maßstab 1:220 wiedergeben. In jeder anderen Nenngröße bliebe es wohl bei niedlich kleinen Hügeln mit kargen Felsen, die nicht wirklich das Überschreiten der Baumgrenze vermitteln können.

Anteil daran haben auch die gewählte Hintergrundkulisse sowie das realitätsnahe Gestalten der Felsen und Bergspitzen, garniert durch eine Seilbahn, die vom Tal hoch hinausführt und Wanderern den zurückzulegenden Weg halbiert.

Gewiss würden viele Modellbauer heute auf andere Bausätze zurückgreifen, denn die nicht an unseren Maßstab angepassten Bauten sind aus den einschlägigen Programmen der großen Zubehörherstellern bestens bekannt.

Aber auch hier zeigt sich der Hauch des Besonderen: Die gezeigte Anlage ist schließlich bereits rund dreißig Jahre alt und trotz eines beinahe besten Zustands damit selbst ein Teil der dargestellten Geschichte. Sie zeigt, was einst möglich war und mit Kreativität und Talent auch heute möglich ist.

weiter auf Seite 48



Fotos auf Seiten 46 & 47:

Die alpine Kulisse der Anlage ist einmalig und weckt Urlaubs Erinnerungen. Der Erbauer verstand es geschickt, den Eindruck hoher Berge trotz der Grenzen einer Modellbahnanlage auch in diesem Maßstab zu erwecken und eine Illusion zu schaffen. Und mitten durch diese Landschaft fahren vorbildgerecht lange Schnellzüge mit ungekürzten Reisezugwagen.



Bei den mitreisenden Familienmitgliedern ohne Modellbahnbezug wird übrigens auch keine Langeweile aufkommen. Auch sie werden gebannt sein vom vorgeführten Anlagenbetrieb, der natürlich auch den größeren Nebenraum mit den Spuren 2, 2m und 1 einbezieht. Für die jüngeren Besucher gibt es sogar eine kurze Draisinenstrecke, auf der sie ihre Muskelkraft beweisen können.

Und wem all das immer noch nicht reicht, dem bleibt auch noch der Besuch im Erfinder-, Uhren- und Automuseum auf der gegenüberliegenden Straßenseite, denn diese vier Ausstellungen gehören zu einem Präsentationsverbund, der mit einer einzigen Eintrittskarte besucht werden kann.



Tunnel und Galerien zum Schutz vor Geröll-Lawinen gehören selbstverständlich auch auf eine Alpenanlage. Gestaltet wurde sie nach der Schule von Bernhard Stein, die in den Neunzigern das Maß aller Dinge darstellte.

Auch nach dem Ende der laufenden Sonderausstellung wird es spannend weitergehen: Museumsleiter Michael Herberger verriet uns, dass es immer eine solche gibt, die jährlich wechselt. Und zumindest die nächste wird sich, als Antwort auf den außerordentlich guten Zuspruch, auch wohl wieder mit der Spurweite Z befassen.

Zur Tagesordnung können also auch wir nicht zurückkehren. Zwar wurden wir in die Pläne eingeweiht und hüllen uns ebenso bewusst in Schweigen, um die Spannung zu erhalten, aber es juckt dennoch in den Fingern (die den Auslöser der Kamera bedienen wollen).

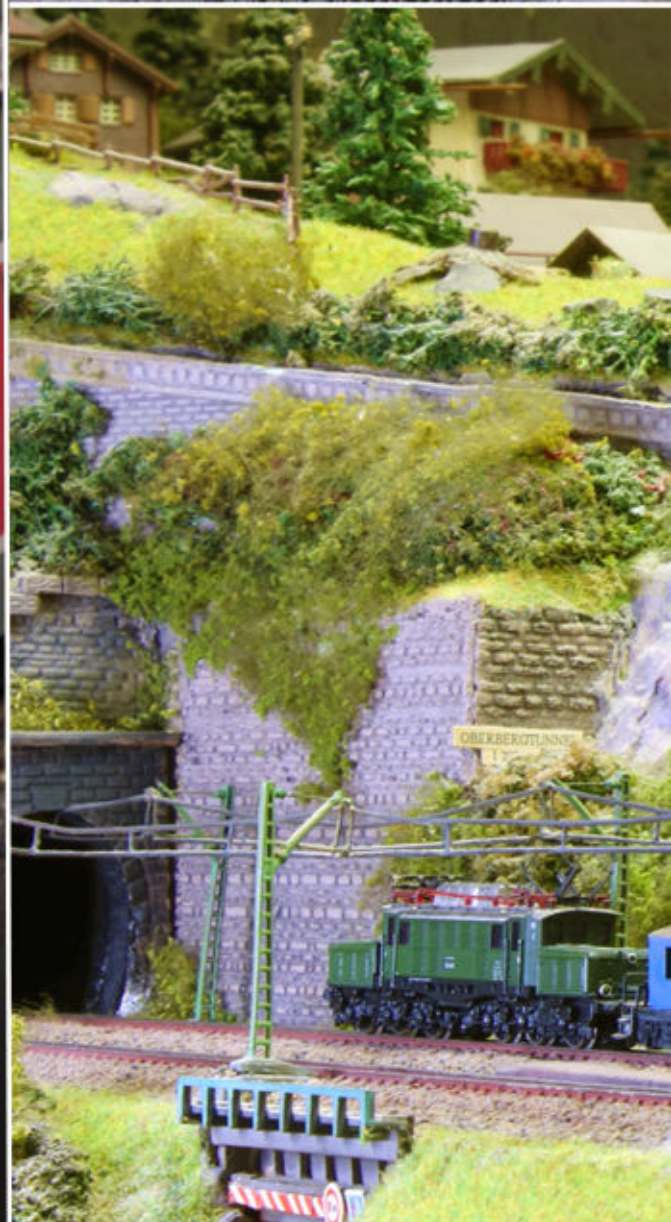
So warten wir ab, ob sich alle Pläne wie gedacht und schnell realisieren lassen. Und wenn es dann soweit ist, werden auch wir vermutlich nicht um einen erneuten Besuch herumkommen. Die Reise in den Schwarzwald hat sich ohne jeden Zweifel für uns gelohnt!

Alle Informationen für einen Besuch:  
<https://eisenbahnmuseum-schwarzwald.de>



# SONDERAUSSTELLUNG KLEIN TRIFFT GROSS

50 Jahre Baugröße Z, 1:220  
19. März 2023 bis 17. März 2024



**märklin**



## Besuchsinformationen:

[www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de](http://www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de)  
Infotelefon +49 (0) 74 22 / 29 - 3 00

Gewerbepark H.A.U. 22  
78713 Schramberg



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.**



Ein Dankeschön und Freude über unseren Bericht:

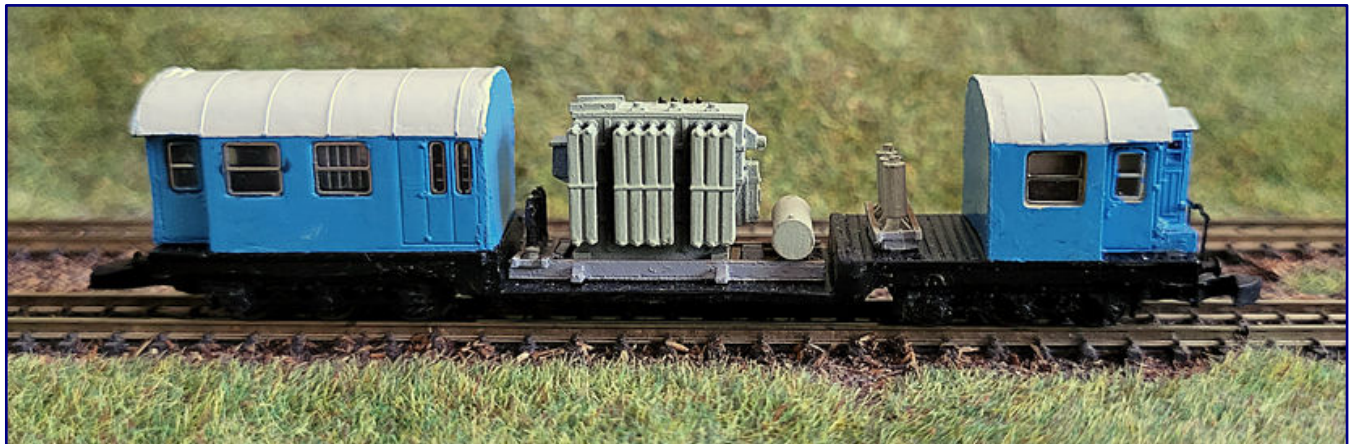
Ich möchte mich herzlich bedanken für diesen tollen Bericht über „Werdersheim“. Und dann auch noch ein Titelbild. Super.

Aber auch die anderen Themen sind ein Genuss zu lesen. Trainini ist und bleibt ein tolles Magazin. Vielen Dank.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Inspiziert von „Bahndienst- und Dienstgüterwagen (Teil 1)“:

Angeregt durch das oben genannte Buch von Stefan Carsten und Wolfgang Henn kam mir kurz nach dem Erwerb und erstem durchsehen des Buches die Idee, mal so ein fahrbares Unterwerk zu realisieren. Irgendwo einen SSym 46 und einen AEG-Trafo von Artitec besorgt, dann ging es los: SSym-Fahrwerk teilen, aus Kunststoff eine passende Tiefladefläche gebaut.



Ein fahrbares Unterwerk auf Basis eines Tiefladewagens lieferte die Vorlage für diesen Eigenbau unseres Lesers. Foto: Bernd Jablonski

Gehäuse für die Aufbauten war schnell gefunden – 3-achsiger Umbauwagen; Gehäuse bearbeitet, neue Wände aus dünnem Kunststoff erstellt, das Ganze dann in einem „verblichenen“ Verkehrsblau lackiert und auf dem Wagen angebracht. Probefahrten verliefen erfolgreich und der Wagen kann nun in einem Bauzug eingesetzt werden.

Bernd Jablonski, Bochum

## Frei und ohne Koffer:

Bitte finden Sie im Anhang ein Foto meiner neuen Anlage: 80 x 56 cm. Noch nicht fertig, Motto: „Es muss nicht immer eine Kofferanlage sein.“

Stephan Viragh (Ungarn), Ort oder per E-Mail



80 x 56 cm misst die neue Anlage unseres Leser aus Ungarn. Sie wurde bewusst nicht in einen Koffer gebaut. Foto: Stephan Viragh

Antwort der Redaktion: Halte uns bitte auf dem Laufenden, wenn es Neues gibt! Wir sind dankbar für Neuheitenmeldungen oder auch eine Anregung fürs Portrait der fertigen Anlage.



Harald Fried ist der neue Mann in der Redaktion.

### Personelle Verstärkung für Trainini®:

Die Personallage der Redaktion ist seit mehreren Monaten enorm angespannt. Erforderliche Änderungen in der Ausgabenplanung durch Lieferverzögerungen der Hersteller führen zu stärkerem Zeitaufwand, der gleichzeitig auf knappe Freizeit und eine dezimierte Gruppe stößt.

Schon seit fünf Monaten ist ein Ausfall aufzufangen und auch die verdienten Urlaube von Redaktionsmitgliedern ließen sich zeitweise nicht vollständig mit den zu vertretenden Aufgaben in Einklang bringen.

Schon lange suchten wir daher intern - einbezogen ist an dieser Stelle die komplette Mannschaft aus Redaktion, Übersetzern und von **Trainini TV** - nach einer Lösung ohne Qualitätsverlust. Endlich dürfen wir erfreut bekanntgeben, eine geeignete Verstärkung gefunden zu haben.

Zunächst vorübergehend unterstützt Harald Fried, dessen Name einigen Lesern aus dem Märklin-Jubiläumsbuch 2022 vertraut sein dürfte, unsere Redaktion und verstärkt sie spürbar. Mit dieser Monatsausgabe übernimmt er das Korrekturlesen, möchte sich bei uns auch gerne weiter umschauchen und mitwirken, wo ihm das möglich ist und Spaß macht.

Wenn es für alle Beteiligten passt, besteht für ihn die Option, auf Wunsch auch dauerhaft in die Redaktion einzutreten und sein Wissen und Können für unsere Leser einzubringen. Aus dem Berufsleben bringt er jahrelange, einschlägige Erfahrung aus den Bereichen Marketing und Öffentlichkeitsarbeit mit.

Wir heißen Harald Fried an dieser Stelle herzlich Willkommen und sagen „auf gutes Gelingen“!

#### Saison-Neuheiten bei Noch:

„Stadt, Land, Fluss!“ heißt das Jahresmotto des Zubehörherstellers Noch aus Wangen im Allgäu. Nun hat er dazu passende Saison-Neuheiten vorgestellt, in deren Auswahl auch Produkte für die Spurweite Z zu finden sind.



Die Kiefern mit 15 cm Wuchshöhe (Art.-Nr. 20140) aus der Master-Reihe gehört zu den Saisonneuheiten aus Wangen. Foto: Noch

Ins Auge fallen zu allererst die Bäume der Master-Reihe, die sich zu einem größeren Teil auch im Maßstab 1:220 einsetzen lassen, weil der Bewuchs in den größeren Spurweiten fast durch die Reihe aus Platzgründen erheblich zu klein wiedergegeben wird.

So halten wir die Esche als extrem hochwachsenden Solitärbaum (Art.-Nr. 20100, 20 cm), die Eiche (20110, 15 cm), die Pappel (20130, 18 cm), Kiefern (20140, 15 cm / 20141, 18 cm), die aus unserer Sicht falsch als „Rotbuche“ deklarierte Blutbuche (20150, 15 cm) und Fichten in drei Längen (20190, 19 cm / 20191, 22 cm / 20192, 25 cm) für geeignet. Wer daran Zweifel hat, mag zu diesen Bäumen gern einmal die Fachliteratur nachschlagen.

Zu ergänzen sind dann noch vier neue Sorten Grasbüschel: Mehrfarbig beflockt sind sie in der knallig bunten Sorte „blühend“ (06900), spätsommerlich wirken sie hingegen als „trockenes Gras“ (06910). Offenbar ins Busch-Programm geschaut wurde für die beiden Sorten „steinig“ (06920 / 06921). In jeder dieser Zusammenstellungen sind 25 Büschel mit 6 mm Faserlänge enthalten.

Ein eigenes Gebäudebeleuchtungssystem hat Noch nun ebenfalls entwickelt und bietet dieses als Startpackung „micro-rooms LED-Gebäude-Beleuchtungs-Set“ (51250) an. Darin enthalten sind vier verschiedene LED-Platinen und acht Innenräume.

Diese „Innenräume“ sind Lichtkästen unterschiedlicher Größe aus Karton, die gefaltet und geklebt werden. Weiter verarbeitet werden sie dann ähnlich den Viessmann-Produkten. Ebenfalls zum Lieferumfang gehören eine Anleitung, eine Diffusionsfolie und sieben Deko-Bögen zum Gestalten der Böden und Wände.

Wer Nachschub an Leuchtmitteln braucht, der findet jeweils vier oder Einfach-LED (51270 / 51275) bzw. Doppel-LED (51280 / 51285) pro Packung in den Lichtfarben kalt-weiß und warm-weiß (Artikelnummern jeweils in dieser Reihenfolge genannt). Gleich acht Leuchteinheiten dieser Ausführungen sind ebenso erhältlich (51271 / 51276 / 51281 / 51286).



Die Packung „micro-rooms LED-Gebäude-Beleuchtungs-Set“ (51250) enthält alles, was für das neue System erforderlich ist. Foto: Noch

Neue LED-Lichterketten mit 10 (51240), 20 (51244) oder 30 (51248) Lichtquellen haben jeweils 10, 20 oder 30 cm Länge und sind als Lampion-Girlande für Feste oder als Budenbeleuchtung für den Weihnachtsmarkt gedacht. Weitere Einsatzideen entspringen der Kreativität des Kunden.

**Märklin-Auslieferungen seit der letzten Ausgabe:**  
Märklin hat im Berichtszeitraum die Wagenpackung „Abteilwagen“ (Art.-Nr. 87565) ausgeliefert. Damit wird nun der bereits seit Juli verfügbare Gepäckwagen preußischen Ursprungs (87566) ergänzt. Erstmals nach 2005 fanden die vierachsigen Abteilwagen mit DB-Anschriften (Epoche III) zurück ins Programm.

Der wesentliche Unterschied zum früheren Angebot besteht in den Bundesbahn-Anschriften ohne Aufdruck eines Ege-Keks. Nur dies entspricht nämlich der historischen Vorbildvorlage, weil die Wagen mit hölzernem Aufbau spätestens ab 1962 nicht mehr in Reisezügen eingesetzt werden durften.

Ihre frühe Ausmusterung stand damit bereits fest, weshalb die DB auf das Anbringen ihres Logos (wie auch bei anderen Typen und Baureihen) verzichtete. Im Gegensatz zu den dreiachsigen Geschwistern verschwanden die langen Abteilwagen deutlich früher von den Schienen und lieferten Teile für das Umbauwagen-Programm der jungen Bundesbahn.



Neben dem nun fehlenden Ege-Keks bestechen die neuen Abteilwagen vor allem mit einer feinen Bedruckung und Rahmenprägung, hier der 1./2.-Klasse-Wagen AB4 pr 04 (aus Art.-Nr. 87655).

Fast 20 Jahre nach ihrer Erstauflage zeigt Märklin jetzt also den Mut, den historischen Vorlagen konsequent zu folgen und auf ausreichende Vorbildkenntnis seiner Kunden zu vertrauen.

Die Wagenpackung besteht aus einem Exemplar der Bauart AB4 pr 04 mit 1./2. Klasse und Bremserhaus sowie drei B4 pr 04 (2. Klasse), davon ebenfalls einer mit Bremserhaus. Alle vier Wagen sind Flaschengrün nach RAL 6007 lackiert. Die Drehgestelle entsprechen vorbildgerecht der preußischen Regelbauart. Angenehm fällt die deutlich feinere Wiedergabe der Rahmen an den Fallfenstern ins Auge.



**Bild oben:**  
Viertelteil ist die neue Wagenpackung „Abteilwagen“ (87655), nur der zugehörige Packwagen wird separat verkauft.

**Bild rechts:**  
Eine erste Tranche ist auch von der Mobile Station WLAN (60667) samt der sie ergänzenden Empfängerbox WLAN (60117) verfügbar geworden.



Etwa zur Hälfte bei den Händlern eingetroffen sind die Insider-Jahreswagen 2023 (80333). Vorlage war mal wieder ein gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart GI Dresden, eingereiht bei der Deutschen Bundesbahn um 1972 (Epoche IV). Er trägt eine Werbebeschriftung „SABA“ und hat weder Bremserhaus noch -Bühne.

Begonnen hat ebenso das Ausliefern der Mobile Station WLAN (Art.-Nr. 60667). Wird das Gerät nicht an einer Central Station betrieben, ist für den Betrieb noch die Empfängerbox WLAN (60117) erforderlich. Von beiden ist bislang nur eine erste Tranche verfügbar, derzeit sind sie ab Werk nicht lieferbar. Es wird also auch hier wohl noch einige Wochen dauern, bis alle Kunden Zugriff darauf erhalten.

Die WLAN- Empfängerbox ermöglicht es, neben der drahtlosen MS auch die Start-Up-Infrarot-Steuergeräte zu koppeln und für den Anlagenbetrieb einzubinden. Insgesamt kann sie sogar bis zu vier MS WLAN koppeln.

Das Konfigurieren der Geräte soll über eine Web-Anwendung oder Central Station einfach möglich sein. Wir werden die Geräte noch ausgiebig testen und über unsere Erfahrungen in Bezug auf Spur-Z-Anforderungen berichten.

## Nützliches bei Yellow Dwarf:

Vier auf der Anlage sehr nützliche Neuheiten hat uns Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) gemeldet: Baumgitter (Art.-Nr. 60070) finden sich wohl in jeder Stadt rund um Bäume, die auf Plätzen oder anderen, stark frequentierten Flächen gepflanzt sind.

Aber auch Baustellen bieten ihren Reiz, wenn sie mit dem erforderlichen Baumaterial wie den Paletten mit Ytong- (60201) oder Hebel-Blöcken (60202) bestückt werden. Sie lassen sich aber ebenso als Ladegut auf Straßen- und Schienenfahrzeugen nutzen oder in Umladeszenen am Güterschuppen einbauen.



Unter anderem Paletten mit Ytong-Blöcken (Art.-Nr. 60201; Bild links) und Standsilos (60225; Bild rechts) helfen beim Ausstatten von Spur-Z-Baustellen. Fotos: Yellow Dwarf

Wieder auf der Baustelle angekommen, empfiehlt sich das Aufstellen von Standsilos (60225), welche die vierte und letzte Neuheit dieses Monats bilden.

## Auf Personalsuche:

Die Modellbahn Union sucht für ihren Produktionsstandort Issum neue Arbeitskräfte für zwei Stellen. Wer sein Hobby zum Beruf machen möchte, der kann sich dort als Modelleisenbahntechniker (Spur N) oder als Dioramenbauer bewerben. Letztere Kraft soll sich um den Bau von Neuentwicklungen und deren Präsentation kümmern.

Zwei kurze Filme zum Berufsbild bei diesem Anbieter sind unter folgenden Links eingestellt:

- Modelleisenbahntechniker ([https://youtu.be/yI03wSnxcgk?si=\\_dyEgZZ5dgp7rwCb](https://youtu.be/yI03wSnxcgk?si=_dyEgZZ5dgp7rwCb))
- Dioramenbauer (<https://youtu.be/y3EETNbiQAg?si=GT2W9m9EhLfIDoz4>)

Die Modellbahn Union erreichen Sie unter <https://www.modellbahnunion.com>.

Als Neuheiten angekündigt werden zwei neue Broschüren von Stefan Carstens zu offenen Güterwagen, verfügbar voraussichtlich ab dem 16. Oktober 2023 (Teil 1) und Frühjahr 2024 (Teil 2).

## Faszination Modellbau am Bodensee:

Die Messe Faszination Modellbau wird zusammen mit dem Echtdampf-Hallentreffen vom 3. bis 5. November 2023 wieder in Friedrichshafen stattfinden. 22 Modellbahn-Anlagen warten dort auf die Besucher, darunter auch eine 24,5 x 8 Meter große Modulanlage der Spurweite Z.

Die „US Z-Lines Europe“ zeichnen für dieses Riesenexponat nach Vorlagen aus Nordamerika verantwortlich und helfen so dabei, diese Ausstellung zu einem Besuchermagnet für unseren Maßstab zu machen. Bis zu 11 Meter lange Züge mit Mehrfachtraktionen an Diesellokomotiven werden auf dieser Anlage fahren und den Freunden größerer Maßstäbe deutlich aufzeigen, wofür ihnen der Platz fehlt.



Die US Z-Lines Europe wollen auf der Faszination Modellbau mit endlos lang wirkenden Zügen die Besucher begeistern. Auch die gezeigte Anlage hat rekordverdächtige Maße. Foto: Stephan Fuchs

Auch auf so populäre Dampflokomotiven wie die „Challenger“ oder den „Big Boy“ müssen die Besucher nicht verzichten. In Summe zeigen sie, ebenso wie der separat aufgebaute Gemeinschaftsstand der Z-Freunde International e.V. mit weiteren Anlagen und Exponaten verschiedener Teilnehmer, was in unserer Nenngröße machbar ist.

Die für einen Besuch erforderlichen Informationen zu Eintrittskarten, -preisen und Öffnungszeiten erhalten Sie unter <https://www.faszination-modellbau.de>.

#### **Spannendes von AZL:**

Mit der National Train Show hat in den Vereinigten Staaten von Amerika die dort wichtigste Modellbahnausstellung des Jahres stattgefunden. Traditionell werden dort auch Neuheiten angekündigt und vorgestellt. American Z Lines macht da keine Ausnahme.

Ausführlicher vorgestellt werden sie in einem Filmbeitrag unter folgender Internetadresse: <https://youtu.be/dkPqhoBwj0?si=gsgUKsIR5X75nlkC>. Themen darin sind die EMD-Diesellokomotiven SD50, SD60 und SD60M, der Fernzug „Coast Daylight“ der Southern Pacific inklusive der legendären Dampflokom GS4, Schüttgutwagen „Ortner“ und gedeckte, modernisierte 40-Fuß-AAR-Güterwagen mit Einzeltüren.



Zur Auslieferung kommt diesen Monat die auffallende EMD E8 der FRISCO mit zwei verschiedenen Betriebsnummern und Loknamen (Art.-Nrn. 62621-1 / -2). Die Trinity-RAF-Säulentragwagen tragen nun 53-Fuß-Auflieger von FedEx Multimodal (905202-1). Zwei solcher Sattelaufleger sind auch separat zu beziehen (954002-1).



Die EMD E8 der FRISCO (Art.-Nr. 62621-2) wird auf einer Anlage gewiss nicht übersehen. Foto: AZL / Ztrack

Ergänzt wird dieser Reigen vom schweren Halbgepäckwagen der Pennsylvania (74003-1 bis -3) auf dreiachsigen Drehgestellen. Programmrückkehrer sind die R-70-20-Kühlwagen des SPFE als Zweier- (914836-2) und Viererpackung (904806-2).

Gleiches gilt für den Weitsicht-Güterzugbegleitwagen (921020-1 / -2), den wir einige Jahre nicht mehr gesehen haben. Die erste von mehreren Wiederauflagen gilt der Alaska Railroad.

#### NoBa-Modelle frisch zurück:

Kurz vor der Rückkehr aus der Sommerpause hat uns NoBa-Modelle die Herbstneuheiten 2023 mitgeteilt. Ebenso neu ist aber auch das deutlich aufgefrischte Firmenlogo, das die Dynamik und Innovationskraft dieses Anbieters nun viel besser transportiert.



Der Maibaum mit bunter Dekoration (Art.-Nr. 10104) sticht aus den übrigen Neuheiten und dem bisherigen Programm heraus. Foto (und Logo rechts oben): NoBa-Modelle

Freuen dürfen sich die Zetties auf eine Tischtennisplatte mit Spielern (Art.-Nr. 10615R), zwei Stromverteilerkästen für den Straßenrand (11021R), einen Maibaum mit bunter Dekoration (10104) sowie einen für die Epochen III und IV geeigneten Gabelstapler (6513R).

Sobald die Produktion wieder anläuft, sind alle vier Neuheiten direkt vom Hersteller zu beziehen. Bis dahin erscheint teilweise der Hinweis „ausverkauft“, wenn keine Lagerware vorhanden ist. Die Vertriebsseiten sind erreichbar unter <https://www.noba-modelle.de>.

#### Neues von Uhlenbrock:

Luisa ist keine neue Mitarbeiterin im Hause des Bottroper Digitalanbieters Uhlenbrock. Stattdessen handelt es sich um eine weitere, kreative Abkürzung für eine Produktneuheit. Die Bezeichnung steht nämlich für „LocoNet universal Isolator, Stromversorgung und Anzeige“ (Art.-Nr. 62 280).

Dieser neue LocoNet-Repeater mit galvanischer Trennung über Optokoppler erzeugt einen neuen LocoNet-Zweig und frischt die Signale auf. Er ermöglicht den Anschluss von allen Uhlenbrock-LoCoNet-Geräten wie Rückmelder und Loco-Net-Boostern an alle LocoNet-fähigen Zentralen mit nicht massegebundener Endstufe.

Für den zweiten LocoNet-Zweig stellt Luisa zudem eine Stromversorgung mit 12 V und 500 mA für die „frischen“ LocoNet-Anschlüsse bereit. Ein passendes Steckernetzteil liegt bei.

Weitere Herbstneuheit ist der Stromverteiler mit Netzteilanschlussbuchse (20 300). Er wurde entwickelt, um eine bisherige Aufgabe eines Trafos auf moderne Schaltnetzteile zu übertragen. So ist nicht für jedes Gerät ein eigenes Netzteil zu verwenden, sondern mehrere Geräte über diese Neuheit zu versorgen.

Der Stromverteiler verfügt über eine DC-Buchse fürs Netzteil und 10 Klemmenpaare (+/-) zum Anschluss der Geräte. Die Strombelastbarkeit liegt bei max. 5 A. Anschließen lassen sich beispielsweise Servodecoder oder gleichspannungsbetriebene Beleuchtungsartikel. Es kann auch Bahnstrom darüber verteilt werden.

#### Neuigkeiten von Ratimo-Z:

Auch wenn bei Rainer-Tielke-Modellbau zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses der elektronische Vertrieb wegen Wartungsarbeiten abgeschaltet ist, so ist dieser Anbieter keinesfalls untätig. Beispielsweise hat er den 3D-Druck eines Schalhäuschens aus Beton für Bahnübergänge übernommen, das auf Ideen im Forum der ZFI hervorging.



Die Schalhäuser für Bahnübergänge druck Ratimo-Z als Dienstleistung für interessierte Kunden aus. Der Ursprung der Modellkonstruktion liegt im Forum der Z-Freunde International e.V.

Auch eigene Ideen gehen nicht aus. So verwies bereits ein Leserbrief auf den gelben Gepäckanhänger (Art.-Nr. 50078) zum bereits im Sortiment geführten Karren nach üblicher DB-Bauart. Interessant ist auch ein weiß lackierter Kühlanhänger (50079), wie er in der Gegenwart gerne am Rande von Veranstaltungen zum Lagern verderblicher Ware genutzt wird, um ständig frische kulinarische Spezialitäten bieten zu können.

Noch nicht bei unseren Lesern bekannt sein dürfte ein Lkw-Motorblock (50081), der seinen Einsatz auf Speditionsgebieten mit eigener Werkstatt findet, aber ebenso wirkungsvoll auch auf die Pritsche eines Lasters (oder auch eines Güterwagens) verladen werden kann.

Nach Abschluss der Wartungsarbeiten ist Ratimo-Z wieder wie gewohnt unter <https://www.rainer-tielke-modellbau.com> zu erreichen.



Auch der gelbe Gepäckanhänger (Art.-Nr. 50078; Bild links) und der ebenfalls als Fertigmodell angebotene Kühlanhänger (50079; Bild rechts) sind aktuelle Neuheiten aus dem Ratimo-Z-Programm, die wir noch nicht an dieser Stelle vorgestellt haben.

#### Azar Models arbeitet sich durch:

Im wahrsten Sinne des Wortes arbeitet sich der französische Spur-Z-Anbieter Azar Models durch: Nach Lokomotiven und Wagen ist der Kleinserienhersteller nun am Zugschluss angekommen. Bereits kurzfristig verfügbar werden sollen funktionierende Schlusslichter nach SNCF-Vorlage.

Montiert sind sie an zwei Ausführungen des gedeckten UIC-Standardgüterwagens G4. Im Dach des Modells wird per Magnet (im Lieferumfang) ein Kontakt ausgelöst, mit dem das Schlusslicht ein- und ausgeschaltet werden kann. Die Stromversorgung der beiden LED erfolgt durch zwei mitgelieferte Knopfzellen (Typ LR48), die im Wagenkörper versteckt sind und mehrere Tage halten sollen. Auf diese Weise sind die Modelle sowohl für den analogen als auch digitalen Betrieb geeignet.



Die Schlusslichter nach SNCF-Vorbild sind eine gute, weil im Anlagenbetrieb sinnstiftende Idee. Auch der gewählte Weg der Batterieversorgung und des kontaktlosen Ein-/Ausschaltens per Magnet erscheint durchdacht.

Angeboten wird diese Neuheit über folgende Wagenausführungen aus braun eingefärbtem Kunststoff: Güterwagen G 4 mit braunen Standard-Lüftungskappen (Art.-Nr. W02-STX) und mit metallisch blanken Alu-Lüftungskappen (W02-STAX). Die Schlussleuchten sind jeweils etwa im Pufferabstand oberhalb

dieser am Wagenkörper montiert. Vertriebspartner in Deutschland ist der 1zu220-Shop. Die Herstellerseiten mit dessen Informationen sind unter folgender Adresse zu finden: <https://azar-models.com>.

#### Aktuelle Informationen aus Japan:

Auch im Land der aufgehenden Sonne ist die Spurweite Z unverändert präsent. Über die Jahre hat es dort viele Hersteller gegeben, die interessante Produkte und Neuheiten auf den Markt gebracht haben. Einige beließen es allerdings bei kurzen Marktauftritten oder gönnten sich längere Pausen – nicht so bei Rokuhan.

Dieser Großserienanbieter hat sich auf seinem Heimatmarkt für den Maßstab 1:220 längst als Nummer 1 etabliert und ist seit mehr als zehn Jahren lückenlos dort mit seiner Katalogware präsent. Dazu gehören regelmäßig auch Neuheiten, zuletzt vor allem aus dem Bereich der Shortys, die inzwischen auch amerikanische wie deutsche Vorbilder aufgreifen.



Guten Kundenzuspruch erfuhr Rokuhan auf der Model Train Show (JAM) in Tokio Mitte August. Hier wurde auch das erste vollständige Muster des Shinkansen Serie 0, Urvater aller Hochgeschwindigkeitszüge, gezeigt. Foto: Rokuhan

Ein Kracher verspricht aber der Shinkansen Serie 0 zu werden, denn er war 1964 der erste Hochgeschwindigkeitszug der Welt, der anlässlich der Olympischen Spiele in Tokio zu seinem Debüt kam. Rokuhan hat ihn aufgegriffen und in seiner Ursprungsausführung, die neben seiner blau-elfenbeinfarbenen Lackierung von einer abweichenden Fenstergröße gekennzeichnet ist, umgesetzt.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses erwartete der Hersteller das Vorliegen erster Serienmodelle. Angeboten werden soll der Zug als vollständige, zwölfteilige Garnitur (Art.-Nr. T020-1) voraussichtlich auch in Deutschland. Dafür spricht die gute Resonanz auf das Ankündigen und Verteilen von Informationen über digitale Medien.

Gute Rückmeldungen erhielt Rokuhan unter anderem auf der Model Train Show (JAM) in Tokio, die vom 18. bis 20. August 2023 stattfand. Dort war der japanische Marktführer mit einem eigenen Stand vertreten, auf dem auch ein vollständiges Muster des Urvaters aller Hochgeschwindigkeitszüge gezeigt wurde. Explizit betont wurde aber, dass diese Resonanz auch von ausländischen Kunden kam.

Auf dieser Messe wurden auch weitere Neuheiten gezeigt, die wir in unserem Magazin zumindest teilweise ebenfalls noch thematisieren werden. Auch im September und Oktober stehen für Rokuhan im Heimatmarkt Ausstellungen und Messen an, auf denen sie vertreten sein werden, um mit den Endkunden in den Kontakt und Austausch zu kommen.

#### Herbstneuheiten 2023 bei Märklin:

Recht reichhaltig auch für die Spur Z bestückt, zeigen sich die Herbstneuheiten 2023 von Märklin, die pünktlich zur Veranstaltung in Göppingen bekanntgegeben worden sind. Gleich auf guten Zuspruch stieß der Wagen „Pantone Color of the Year 2023“ (Art.-Nr. 82163), der unkonventionell wie farbenfroh und lebhaft wirkt.

Zu erwarten war der Weihnachtswagen 2023 (80633), der traditionell mit dieser letzten Neuheitentranche vorgestellt wird. Dieses Jahr handelt es sich um einen Donnerbüchsenengepäckwagen Pwi, der die letzten beiden Vorgänger zu einem Weihnachtzug vervollständigt.

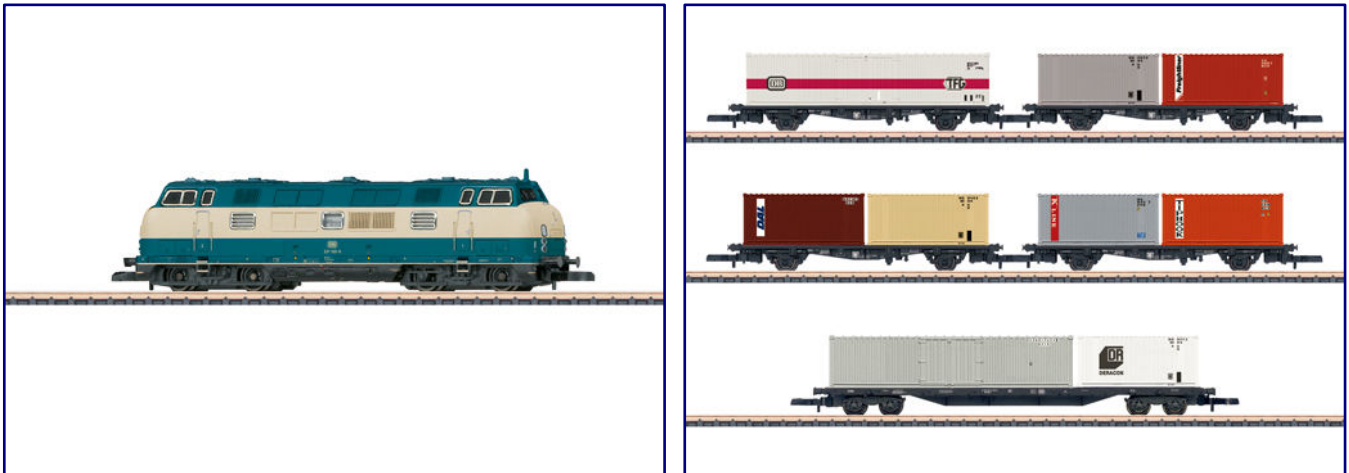


In Lebkuchenfarbe tritt der diesjährige Weihnachtswagen (Art.-Nr. 80633) um die Gunst der Kunden an. Der Gepäckwagen vervollständigt die Donnerbüchsen der beiden Vorjahre zu einem Weihnachtzug. Foto: Märklin

Er ist in brauner Farbe grundlackiert und mit weihnachtlichen Bedruckungen ergänzt. Verpackt wird er in einem klarsichtigen Haus, dessen eine Hälfte farblos und die Rückseite grau ist. Mit dieser kann der Waggon auch als Baumschmuck aufgehängt werden.

Eine kleine Überraschung birgt die Diesellokomotive der Baureihe 221 (88208), die mit Ozeanblau-Elfenbein die unbeliebteste Farbversion an diesem Loktyp wiedergibt. Doch auch das ist ein Teil der Bahngeschichte und der zeitgemäße Nachfolger des früheren Modells ist technisch auf aktuellem Stand und erhält erstmals nun auch funktionsfähige rote Schlussleuchten – vermutlich kommt dafür weitgehend das Innenleben der V 200<sup>0</sup> zum Einsatz.

Obwohl das Vorbild der Lok in seinem Auslaufbetriebswerk Oberhausen-Osterfeld vor allem im Montanverkehr eingesetzt wurde, wie es auch das Vorbildfoto im Neuheitenprospekt zeigt, hat Märklin als passende Wagenpackung eine Zusammenstellung für den Containerverkehr (82664) vorgesehen. Vier Tragwagen der Bauart Lgjs 598 und ein Sgs 693 sind mit verschiedenen 20- und 40-Fuß-ISO-Containern beladen.



Die Baureihe 221 (88208; Bild links) erhält jetzt erstmals einen Lichtwechsel, der auch rote Schlussleuchten umfasst. Eine fünfteilige Containerwagenpackung mit Behältern auch von DB-TFG und DR (82664) ist als Ergänzung für sie gedacht. Fotos: Märklin

Sie zeigen neben typischen Vertretern der achtziger Jahre auch je ein Exemplar der DB und der DR. Diesellok und fünfteilige Wagenpackungen sind einmalige MHI-Serien, womit auch klar ist, wie die Sonderserien für diese Händler 2023 abgeschlossen werden.



Die Packung „Bauzug EfW“ (81372) mit vier rotbraunen Seitenkipwagen Fas 126 und einer EfW-Diesellok der Baureihe 212 soll in diesen Tagen bereits ausgeliefert werden. Foto: Märklin

Einen Gastarbeiterzug zur Vorlage hat offenbar eine Zusammenstellung „Ferienzug“ der Bundesbahn (81304). Sie besteht aus einer chromoxidgrünen Ellok der Baureihe 140 und drei Umbauwagen-Pärchen By3ge im Zustand um 1972. Die Wagen tragen Epoche-IV-Anschriften, die Lok finden wir etwas einfallslos, weil – wie schon bei der BR 139 in Ozeanblau-Elfenbein – kein Variieren erfolgt und seit fast 40 Jahren die Baureihenbezeichnung fest an eine Farbe gebunden scheint.

Zu einer kleinen Reihe Aral-Kesselwagen macht eine weitere Neuheit (82304) zwei vorhergehende Vorgänger. Wieder erscheint ein zweiachsiger Altbaukesselwagen mit angesetztem Einstellerschild, Dieses Mal trägt er wieder eine hellgraue Farbe und besitzt ein Bremserhaus. Eingestellt ist auch er bei der DB.

Der MRCE Dispolok gehört das Vorbild der schwarzen Ellok ES 64 aus dem Hause Siemens (88588). Erstmals gelangt diese Baureihe auf aktuellem Technikstand in einer Ausführung mit drei Einholmstromabnehmern ins Mini-Club-Sortiment.

Den offiziellen Abschluss der Aufzählung bildet die Packung „Bauzug EfW“ (81372). Die vier rotbraunen Seitenkipprwagen Fas 126 aus dem Bestand der DB AG, beladen mit Kies, werden von einer Diesellok der Baureihe 212 geführt.

Getreu der Epoche VI, gehört die purpurrot nach DB-Schema lackierte Lok aber nicht mehr zur früheren Staatsbahn, sondern zum privaten Unternehmen EfW (Verkehrsgesellschaft Eisenbahnfreunde Westerwald). Weitere Fotos zu den Herbstneuheiten gibt es übrigens auf unseren Internetseiten in einer separaten Meldung.

Nicht in den Herbstneuheiten genannt ist ein weiterer Message-Wagen, den Märklin am 5. Oktober 2023 vorstellen wird. Zu den Details des Angebots dürfen und können wir folglich an dieser Stelle noch keine Aussage treffen. Die Interessenten des Modells sollten daher verfolgen, welche Informationen der Hersteller zum Stichtag preisgibt.



Ein neuer „Message Wagon“ wird am 5. Oktober 2023 vorgestellt. Seit heute bekannt ist lediglich, dass er sich ein zweites Mal dem niederländischen Künstler Vincent van Gogh widmen wird.

## Neue Autominiatur aus Turin:

Nachdem Guido und Mirko, deren Anfangsbuchstaben die eigene Marke GMmodelli Torino kennzeichnen, nach unserem Bericht auch Zuspruch jenseits der Grenzen Italiens erfahren haben, setzen die beiden ihre Arbeiten fort.

War das erste Spur-Z-Modell einer Ellok der FS sicher – mangels Auslandstauglichkeit des Vorbilds – eher ein Exot für den Großteil der Spur-Z-Gemeinde, so verhält sich dies mit einem neuen Automodell völlig anders.

Ausgewählt wurde aber zu unserer Überraschung keine Vorlage des ortsansässigen Herstellers Fiat (mit seiner Marke Lancia), sondern ein Klassiker aus den Werkshallen von Alfa Romeo im Norden Mailands. Der Alfa Romeo 75R, gebaut von 1975 – 1983, ist eine Ikone der Marke, die das Stadtwappen der norditalienischen Metropole im Logo trägt.



Mit dem Alfa Romeo 75R aus den Baujahren 1975 bis 1983 fertigt GMmodelli im Maßstab 1:220 eine Ikone des jüngeren Automobilbaus in Italien. Foto: GMmodelli Torino

In einer transparenten Kunststoffschachtel geliefert wird das winzige Fahrzeug in exaktem Maßstab aus feiner Handarbeit. Eine transparente Glasnachbildung ermöglicht den Blick auf das nachgebildete Interieur, außen besticht der sportliche Flitzer mit einem per Spritzapparat aufgebrachtem, roten Lack. In Zukunft sind auch weitere Farben geplant.

Der Vertrieb erfolgt in Italien über Modellbahngeschäfte, eigene Internetseiten hat der Hersteller wohl deshalb nicht. Interessenten gelangen über [GMmodelli\[at\]hotmail.com](mailto:GMmodelli[at]hotmail.com) mit den beiden Urhebern in Kontakt. Wir planen, das neue Automodell auch noch mit eigenen Fotos im Heft vorzustellen.

## Atlas Model Railroad kündigt eigene Wagen an:

Insgesamt zwölf Varianten – sechs unterschiedliche Bahngesellschaften mit je zwei Betriebsnummern – kündigt Atlas Model Railroad für sein Rollmaterial-Debüt an. Ja, Sie haben richtig gelesen: Nachdem es einst hieß, nur in den Bereich von Schienenmaterial einsteigen zu wollen, folgen nun Güterwagen nach US-Vorbild.

Ausgewählt wurde der gedeckte 53-Fuß-Evans-Wagen mit Doppelschiebetüren (DPD). Die Vorbilder wurden in den sechziger und siebziger Jahren gebaut und waren weitverbreitet. Sie transportierten häufig Holz- und Papierprodukte, waren aber auch für Lebensmittel geeignet.



Musterbilder oder technische Beschreibungen liegen noch nicht vor. Wir zeigen daher eine Herstellerzeichnung und verweisen auf dessen Seiten für fortlaufende Informationen und die angebotenen Varianten, die nun vorbestellt werden können: <https://shop.atlasrr.com/c-1700-z01.aspx>.

Der Vertrieb in Deutschland erfolgt unter anderem durch Case Hobbies (<https://case-hobbies.de>).

#### Ausstellungen im November und Dezember:

Auch abseits größerer Messen wird es für die Spurweite Z ein interessanter Herbst. Gleich drei Ausstellungen haben wir für Sie zusammengetragen, auf denen unsere Baugröße vertreten ist oder sogar die Hauptrolle spielt.

Den Anfang machen die Modellbahntage des EHEH im Lokschuppen Hochdahl an der Steilrampe Hochdahl – Erkrath, gelegen zwischen Düsseldorf und Wuppertal. Sie finden am 1., 4. und 5. November 2023 statt. Die Öffnungszeiten sind den Veranstalterseiten (<https://www.lokschuppen-hochdahl.de/wordpress/veranstaltungen/>) zu entnehmen.

An dieser Ausstellung wird sich auch eine vierköpfige Delegation von **Trainini®** beteiligen und einige spannende Exponate präsentieren, Fachgespräche führen und vor allem aber ein kostenloses Bastelangebot für Kinder einbringen.

Weiter geht es dann mit dem Tag der Modelleisenbahn in Duisburg. Im Binnenschiffahrtsmuseum erwarten die Enthusiasten um Markus Schiavo (<https://www.spur-n.com>) die Besucher zur 6. Hobby-Show, die neben Eisenbahn auch Schiffsmodellbau und weitere Sparten anzubieten hat. Am 2. und 3. Dezember 2023 ist die Ausstellung jeweils von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet.

Für die Spur Z wird neben Ralf Junius auch Volker Bastek mit einer neuen Anlage antreten. Nach unseren Informationen wird ihn auch wieder sein Bruder André Kammels mit eigenem Exponat begleiten. Torsten Schubert (Z-Lights) zeigt seine beleuchteten Modellfahrzeuge und gibt erläuterte Lötvorführungen. Unterstützt wird diese Veranstaltung zudem von der Modellbahn Union.



Die Anlage „Kistrath“ von Ralf Junius werden wir sicher in diesem Herbst zu sehen bekommen, da er an allen drei Veranstaltungen teilnimmt. Damit bleiben Hochdahl, Duisburg und Zell an der Mosel mögliche Treffpunkte..

Höhepunkt und Jahresabschluss für unsere Nenngröße Z soll wieder das Adventstreffen in Zell (Mosel) werden. Detaillierte Informationen dazu werden die Z-Freunde International e.V. als Veranstalter noch geben.



Ein Bastel- und Fahrangebot von **Trainini®** für Kinder soll es in Hochdahl und wahrscheinlich auch in Zell an der Mosel wieder geben.

Am 2. Adventswochenende treffen sich die Zetties wieder auf einen Schoppen Wein und gemeinsames Essen im Moselstädtchen. Los geht es am Freitagabend, 8. Dezember 2023, je nach Eintreffzeit der Teilnehmer mit einem lockeren Stammtisch im alten Bahnhof von Zell.

Am Samstag ist dann Aufbau- und Ausbautag für die ausstellenden Teilnehmer in der Zeller-Schwarze-Katz-Halle. Nahe vom Ortseingang an der Hauptstraße. Für den Abend erwarten wir ein gemeinsames Essen, zu dem uns noch keine Informationen vorliegen. Dies hat aber auch schon eine jahrelange Tradition, denn Gemütlichkeit und Beisammensein stehen hier klar im Fokus.

Sonntags (10. Dezember 2023) ist dann ab 10:00 Uhr der offizielle Ausstellungstag in der städtischen Halle, mit dem die Besucher aus nah und fern unterhalten und begeistert werden. Hier erscheinen auch viele Zetties, die nicht selbst ausstellen, um sich aktuell zu informieren und nette Gespräche zu führen.

Wir haben angeregt, auch diese Veranstaltung unter dem Tag der Modelleisenbahn zu führen, auf dessen Aktionsseite anzumelden und mit dem Veranstaltungsplakat um dessen Logo zu ergänzen, um die Reichweite und Bekanntheit auch außerhalb der näheren Umgebung und der Spur-Z-Gemeinde weiter zu steigern.

## Zwei Auslieferungen bei MTL:

Bei Micro-Trains rollt nun der siebte Wagen der Reihe „War of the Worlds“ an. Es handelt sich um einen olivgrünen Flachwagen (Art.-Nr. 525 00 182), der mit einem Panzermodell beladen ist, das etwa die Zeit des Ersten Weltkriegs widerspiegelt.



Der mit einem Panzer beladene Flachwagen ist die Nummer 7 der Reihe „War of the Worlds“ (Art.-Nr. 525 00 182; Bild links). Passend zur Jahreszeit erscheint noch ein Halloween-Wagen (507 00 730; Bild rechts). Fotos: Micro-Trains

Passend zur Jahreszeit erscheint auch ein Sondermodell zu Halloween. Ausgewählt wurde wieder ein gedeckter 40-Fuß-Güterwagen, der mit passendem Motiv rund um die hauseigene Micro Mouse (507 00 730) bedruckt wird.

## Letzte Meldung zu JSS-Elektronik:

Neu gestaltete Seiten und ein ausgeweitetes Angebot verspricht JSS-Elektronik. Inhaber Jörg Seitz ließ uns wissen, dass die neuen Vertriebsseiten ab sofort erreichbar sind und er Tag für Tag neue Produkte darauf einstelle. Zum neuen Leistungsangebot gehört beispielsweise auch der Decodereinbau für Kunden.

Ein Stöbern auf diesem wiedererstandenen Angebot lohnt sich also unter <https://jss-elektronik.de>.

---

## 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)  
Harald Fried  
Dirk Kuhlmann  
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:  
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdokter**)

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 Videosequenzen, 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, **Trainini TV** 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. **Trainini TV** finden Sie unter <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

Alle Beiträge, Videos, 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.