

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

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

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



## Die Rübenkampagne im Modell

Ladegüter für die Spurweite Z  
Das Adventstreffen in Zell (Mosel)

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

alle Jahre wieder... Dieses bekannte Adventslied kommt mir in den Sinn, wenn pünktlich zum Jahreswechsel die Spekulationen über die Neuheiten der Modellbahnhersteller ins Kraut schießen.

In einschlägigen Internetforen oder auf Stammtischen wird darüber spekuliert und diskutiert, womit uns die Modellbahnindustrie in diesem Jahr beglückt oder auch, welche Neuheit zum allgemeinen Ärgernis werden wird. Keine Sorge: Die Würfel sind längst gefallen - *aleae iactae sunt*.

Die Produktmanager haben längst entschieden, was uns in diesem Jahr angeboten werden wird. Bei Märklin ist für die Insider eine Neuheit traditionell bereits im November vorgestellt worden. Wir dürfen uns auf die BR 216 als Neuentwicklung freuen. Bleibt nur zu hoffen, dass das Modell im Gegensatz zu den Insidermodellen der letzten Jahre in nicht allzu ferner Zukunft verfügbar sein wird.

Abseits aller Spekulationen möchte ich Sie im 7. Jahrgang von **Trainini®** begrüßen und Ihnen von ganzem Herzen ein gesundes, neues Jahr wünschen. Nachdem wir letztes Jahr den Fokus auf das große Jubiläum „175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“ gelegt haben, werden wir uns in diesem Jahr wieder stärker den kleinen Modellen sowie dem Modellbau widmen.

Lade gut, alles gut. Unter diesem Motto kann man die Themen dieser Ausgabe zusammenfassen. Intensiv beschäftigen wir uns mit allem, was auf Güterwagen gehört. Denn wie beim Vorbild gilt gerade für die Modellbahn: Güter gehören auf die Bahn!

Neben grundsätzlichen Informationen zur Beladung von Güterwagen, bieten wir einfache Anleitungen zum Selbstbau verschiedener Ladegüter. Hier steht die früher alljährliche Rübenkampagne im Mittelpunkt. Die Bahn hat leider diesen Transportweg allzu leichtfertig aufgegeben. Umso interessanter ist eine Nachbildung im Modell.

Auch unser Literaturtipp beschäftigt sich mit diesem interessanten Themenbereich. Horst Meier hat in einer kleinen Buchreihe alles Wichtige dazu zusammengetragen und stellt es uns Lesern sehr anschaulich vor.

Abgerundet wird die erste Ausgabe des Jahres 2011 mit einem ausführlichen Rückblick auf die Modellbahnausstellung in Zell an der Mosel. Diese Veranstaltung hat mittlerweile Kultcharakter erlangt und ist für jeden Zettie ein absolutes Muss zum Ausklang eines Modellbahnjahres. Auch die Nachrichten, unter anderem über das Ende der Insolvenz von Märklin, am Ende dieser Ausgabe lege ich Ihnen ans Herz.

Bei der hoffentlich entspannenden Lektüre sowie beim eventuellen Nachbau unserer Vorschläge wünsche ich Ihnen viel Spaß.

Ihr

Bernd Knauf



**Bernd Knauf**  
Redakteur



## Ladegut ist längst Programm Keine gähnende Leere

*Eisenbahnfahrten erfolgen beim Vorbild, im Gegensatz zum Modell, nicht grundlos. Sie dienen ausschließlich wirtschaftlichen Zwecken, zum Transport von Personen und Gütern. Leerfahrten sind so weit wie möglich zu vermeiden. Deshalb ist es begrüßenswert, dass die Hersteller mittlerweile den Reiz beladener Modellbahnwagen erkannt haben. Wir haben daher eine kleine Übersicht zusammengetragen.*

Es gab Zeiten, auch in der Spurweite Z, da fuhren alle Arten von Wagen mit offenen Ladeflächen auf Modellbahnanlagen scheinbar nackt umher. Keine Spur davon, dass sie eigentlich dem Transport verschiedener Produkte und Waren dienen sollten. Doch schon früh begann Märklin als Erfinder der Spur Z damit, diesem Zustand entgegenzuwirken.

Davor gab es allenfalls Selbstbaulösungen. Als erstes Ladegut auf einem Miniclub-Wagen tauchte Langholz auf: Unter der Artikelnummer 8619 erschien 1978 ein sechsachsiger Wagen, der aus zwei Drehgestellen des Krupp-Ardelt-Krans und einem Holzblock konstruiert worden war. Ein Vorbild hatte er nicht, doch orientierte er sich unverkennbar an den Drehschemelwagen der Länderbahnzeit.



Zu den ersten Ladegütern gehörten Märklins „Gummi-Käfer“, die farblich nachbehandlungswürdig waren. Beim Autotransportwagen Off 52 handelt es sich hier um einen längenrichtigen Eigenbau, ein Märklin-Modell erscheint erst 1999.

Die ersten, sich am Vorbild orientierenden Ladegüter für den Maßstab 1:220 dürften deshalb Autos auf dem Autotransportwagen für Reisezüge (Märklin 8714) gewesen sein.

Als unlackierte Vollgummimodelle besitzen sie nach heutigem Empfinden ein sehr eigenwilliges Erscheinungsbild.

Im Bereich der Güterwagen dürften Schüttguteinsätze für den Omm 52 (Basis: Märklin 8622) sowie Schwellen und Schienenprofile für den Niederbordwagen 8610 die ersten Ladegüter gewesen sein, die Märklin produziert hat.

Zu finden waren sie in einer Gleisbauzugpackung (Märklin 8103).

Maßstäbe setzte damals auch Railex, denn dieser Hersteller zeigte ebenfalls ab Werk verschiedene Materialien auf Arbeitswagen, die seine Produktionsstätten verließen.

Langsam änderten sich die Zeiten und 1993 erschienen Selbstentladewagen mit Beschriftungen der RAG (Märklin 8137 und 8237). Nicht mehr selbstverständlich war es, dass die Wagen unbeladen blieben – doch noch fiel es anderen zu, dies zu ändern. 1999 erschienen die Autotransportwagen Off 52, beladen mit acht VW Käfer (Märklin 86221).



Die Vielfalt der Ladegüter für die Wagen mit schlagartiger Selbstentleerung erkannte Märklin später in Form von Eisenerz als Schüttgut. Den Anfang machte eine Fünferpackung, beschriftet für die Epoche III und mit weißen Schriftzügen „Erz III d“ (86303), bei der die Wagen zudem im Farbton des Erzes patiniert waren.

Das gleiche Feld bediente 2008 das Wagendisplay „Langer Heinrich“ mit 20 Wagen gleichen Typs, die einzeln verkauft werden konnten (86306): Wieder war Eisenerz das Ladegut der Wahl, ebenfalls wurde die Epoche III gewählt. Markanter Unterschied zur früheren Packung war die dunkle Patina der Wagen und dass nur ein Teil den markanten Schriftzug aufwies, der beim Vorbild eh nur ein seltenes Relikt der Vergangenheit war.



Heckl Kleinserien erkannte von Anfang an den Reiz beladener Wagen und bot seinen Selbstentladewagen OOtz 43 ausschließlich mit dem Ladegut Steinkohle an.

Im Jahr 2000 erkannte Heckl Kleinserien den Reiz von Großraumwagen mit Selbstentladung: Deren auf dem Märklin-Modell basierender Nachbau des OOtz 43 (Art.-Nr. 2/00) mit niedrigerer Wagenkastenhöhe war mit Steinkohle befüllt. Diese war fest eingeklebt und ließ sich nicht entnehmen. Der Wagen trug den Schriftzug „Erz II d“.

Beliebt waren und sind bei Märklin Holzladungen auf Güterwagen von den Epochen I bis hin zu modernen Zeiten – eine kleine Auswahl:

Drehschemelwagen (8619), DRG-Flachwagen bayerischer Bauart (82570) oder der moderne, vierachsige DB-Rungenwagen (wie 8226). Und ebenso auf SBB-Güterwagen fanden sich schon verschiedene Holzladungen mehrfach wieder.

Altbaufahrzeuge wurden bei Märklin in gelungener Weise mit der Packung 86331 berücksichtigt: Zwei kurze, offene Wagen und ein Lastkraftwagen befanden sich darin. Die Wagen waren mit DB und DR Brit-US-Zone beschriftet, womit die



Zwei offene Wagen älterer Bauart für die Epoche III und ein dazu passender LKW bildeten Märklins Packung 86331. Ab Werk besaßen alle Fahrzeuge eine Kohlenladung.

zeitliche Ansiedlung um 1950 offensichtlich wird. Als festes Ladegut beinhalteten die gealterten Wagen und der Laster Steinkohle.

Derselbe Wagentyp stand, mit einem Bremserhaus versehen, Pate für den Insider-Jahreswagen 2005 (80315). Vorbild war ein bei der DB eingestellter, grau lackierter Privatwagen des Steinbruchs und Schotterwerks Alfred Moeck. Als Ladegut zeigte er einen Schotter in Sandfarbe. Einige Jahre vorher gab es bereits einen in gleicher Farbe lackierten Altbauwagen ähnlichen Typs, dessen Ladeinsatz aus echtem Gesteinsmaterial hergestellt war.



Besonders hervorzuheben sind seitens Märklin noch einige Beladungen der Jahre nach 2000:

Eine THW-Wagenpackung mit Bagger und Rüstfahrzeug (Art.-Nr. 82354) eröffnete nach dem Jahrhunderthochwasser 2002 ein interessantes Segment.



Auch Großhydraulik-Baggerschaufeln (Art.-Nr. 82350) sorgten 1997 für interessante Farbtupfer im Anlagenbetrieb.

**Bild oben:**  
Güterwagen für Wechselpritschenaufleger, wie hier auf einem Modul der IG Spur Z, sorgen für einen neuen Ladungstyp.

**Bild unten:**  
Eines der jüngeren Beispiele für Wagen mit Ladegut ist Märklins Mercedes-Werkszug aus den Neuheiten 2010.

Schon 1990 waren zwei LKW-Modelle Ladegut einer Zugpackung: „500 Jahre Post“ war Anlass für die Zugpackung

8134, die neben einer V 60 der Bundespost mit zwei gedeckten und zwei Niederbordwagen ausgestattet war. Auf letzteren waren die beiden gelben Lastkraftwagen mit Kastenaufbau verladen.

Straßenfahrzeuge als Ladegut wurden immer populärer, was auch an neuen Wagenmodellen lag, die das Verladen von Sattelauflegern ermöglichten.



Doch auch mit der „Westerland-Zugpackung“ oder mit dem Mercedes-Werkszug (81409) aus den Neuheiten 2010 wurde dieses Segment auf verschiedene Weise besetzt.



Für weitere Abwechslung wird die Erweiterungspackung zum Bausatz „Das Werk“ sorgen, die auch zwei Schwerlastwagen enthält, auf denen ältere Mercedes-LKW verladen sind.

Zum Themenschwerpunkt „Vom Erz zum Stahl“ gehören diese Ladegüter der Montanindustrie aus dem Märklin-Programm 2009 und 2010: Gusskokillen (oben) in einem Ladegestell und Thermohauben (unten).

Gusskokillen, Stahlbrammen und Thermohauben kamen mit dem Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl“. 2009 und im letzten Jahr sind weitere Epochen-Ausführungen in den Wagenpackungen 82356 und 82359 erschienen. Als



Fortsetzung dienen in den Neuheiten 2010 drei Rungenwagen Snps 719 „Röhrentransport“ (82599) für die Epoche V. Die Nachbildungen der schweren Stahlröhren sind mit Hoesch, Mannesmann und Thyssen beschriftet.

Doch damit ist das Thema längst noch nicht erschöpft: Auch Wechselbehälter, Schiffscontainer und Mittelcontainer gehören bei Märklin dazu. Die Vielzahl an Schiffscontainern unterschiedlicher Größe der verschiedensten Hersteller wollen wir gar nicht detailliert auflisten.



Ausgefallen, gleichwohl aber auch angenehm auffallend sind diese Öltankbehälter, die Märklin mit Ladesicherungsgestellen auf Rungenwagen verladen hat. Sie dürften gewiss zu den schönsten Ladegütern gehören, die es für die Spurweite Z je zu kaufen gab.

Ausgefallen wirkten aber die planenabgedeckten Awilog-Mulden für die moderne Bahn, die auf Flachwagen Res verladen z.B. unter der Artikelnummer 82582 ab 2004 im Programm waren. Für die sechziger und auch noch siebziger Jahre eignen sich die verschiedenen Mittelcontainer, damals Pa-Behälter genannt.

Märklin hat bereits drei verschiedene Typen, nämlich für den Biertransport, feuchtigkeitsempfindliche Feinschüttgüter und einen offenen für alle anderen Schüttgüter herausgebracht. Alle waren, auf ebenfalls drei verschiedenen Wagenbauarten verladen, schon als Jahreswagen für Märklin-Insider im Programm zu finden: Königsbacher Brauerei (Art. 80312, 2002), Knorr Kikeriki (Art.-Nr 81318, 2008) und BT 10 der DB (Art.-Nr. 81320, 2010).

Das schönste Ladegut waren für uns aber die knallgelben Öltankbehälter, verladen auf Altbau-Rungenwagen des früheren Typs R10. Beschriftet für die Epoche IV war ein Pärchen dieses Typs in der Packung 82100 aus dem Neuheitenprogramm 2009 zu finden.



Nach schweizerischem Vorbild war der Sersa-Zug gestaltet. Zu seinen Ladegütern gehörten ein Container, Schotter und ein Baggermodell.

Keinesfalls sind Ladegüter ein Privileg von Modellen nach deutschen Vorbildern:

Zu nennen sind auch Märklins Gleisbauzugpackung (Art.-Nr. 82517) der schweizerischen Sersa AG oder der noch nicht ausgelieferte Güterzug von SBB Cargo (81410), auf dessen Wagen Kalkkies und ein Röhrenstapel verladen sind.

Unsere längst nicht vollständige Aufzählung zeigt, wie vielseitig das Thema Ladegut allein von Märklin bis heute angegangen wurde. Dennoch erschöpft sich die Liste hier noch lange nicht. Im Bereich der Kleinserienhersteller, so scheint es, wird dies hinsichtlich der Vielfalt noch deutlicher.

So hat Freudenreich Feinwerktechnik erst im letzten Jahr die Schweiz-Freunde bedient:

Wesentlicher Bestandteil des Fahrleitungsbaus der SBB waren auch die Ladegüter auf den beiden offenen Wagen. In der Vergangenheit wurde das USA-Segment gut bedient, für welches die verschiedenen Containerbauarten typisch sind. Aktuell gibt es neue Schiffscontainer, die in einer Gemeinschaftsarbeit entstanden, auch einzeln zu kaufen.



Zu den ersten Ladegütern im Kupper-Programm gehörte echtes Eisenerz. Damit beladene Wagen machen sich vor allem Ganzzug sehr gut.

Und weitere Zubehörhersteller sprangen auf und bauten ihr Ladegutprogramm teilweise enorm aus.

Allen voran ist Ladegut Josephine Kupper aus Aachen zu nennen, denn dort dürfte das mit Abstand umfangreichste Sortiment zu finden sein. Und so mauserte sich Kupper bald zum führenden Ladegutanbieter für die Spurweite Z.

Den Anfang machten Schütteinsätze für verschiedene, offene Wagentypen wie Märklin 8622, 8624, 8630 und 8650. Wahlweise gab es Kohle-, Erz- und Schotterladungen – allesamt aus dem entsprechenden Vorbildmaterial gefertigt. Das gewährleistete eine korrekte Farbe und Oberflächenbeschaffenheit. Auch Altbauwagen wie Märklins 8633 wurden später mit Einsätzen bedacht.



Schrottladungen, wie hier für den Eaos 106 (Märklin 8650), waren ebenfalls im Kupper-Programm erhältlich.

Im neuen Jahr werden graue und sandfarbene Schotterladungen übrigens (wieder) ins Programm aufgenommen. Ganz neu ist eine Schlackeladung für den Großraumwagen 8630 (Art.-Nr. Z-10-1).

Erweitert wurde das Kupper-Programm durch Schrottladungen für verschiedene Wagentypen. Farbbehandelt (Rostimitationen) gab dieses Ladegut ebenfalls ein äußerst gelungenes Bild ab und fand viele Liebhaber.

So folgten später noch weitere Sortimentsergänzungen mit Sammlungen spezieller Buntmetalle, auch für US-amerikanische Wagentypen.



Schönster Wageneinsatz aus unserer Sicht war eine Ladung Altglas für die Märklin-Modelle 8650 ff. Der grüne Farbtupfer, hergestellt aus echtem Glas, sorgte gerade in hellgrau und pinkrosa lackierten SBB-Wagen des Typs Eaos für einen angenehmen Blickfang.



Küppers schönstes Ladegut bislang war das Altglas (aus echtem Glas hergestellt), besonders wenn es in die bunten SBB-Wagen des Typs Eaos verladen wurde.



Aber das Sortiment war noch deutlich umfassender: So bereicherten auch ausgefallene, aber umso nützlichere Transportgüter das Programm, die sogar Spezialthemen ideal bedienen konnten.

Wir denken an große Holzfässer, die auf den ersten Blick überdimensioniert erscheinen mögen. Sie entsprachen wohl den in der Länderbahnzeit üblichen Weinfässern, die fest montiert auf Spezialwagen zu finden waren.



Bei den Holzladungen im Küpper-Programm gab es passende Ladungen für den offenen Wagen Omm 52 und andere, mit denen Grubenholz zu den Zechen des Ruhrgebiets transportiert wurde.

Doch auch damit erschöpft sich die Palette dieses Segments nicht. Auch Bretterstapel, wahlweise hell oder dunkel, sowie Kabelrollen fanden sich im Programm.



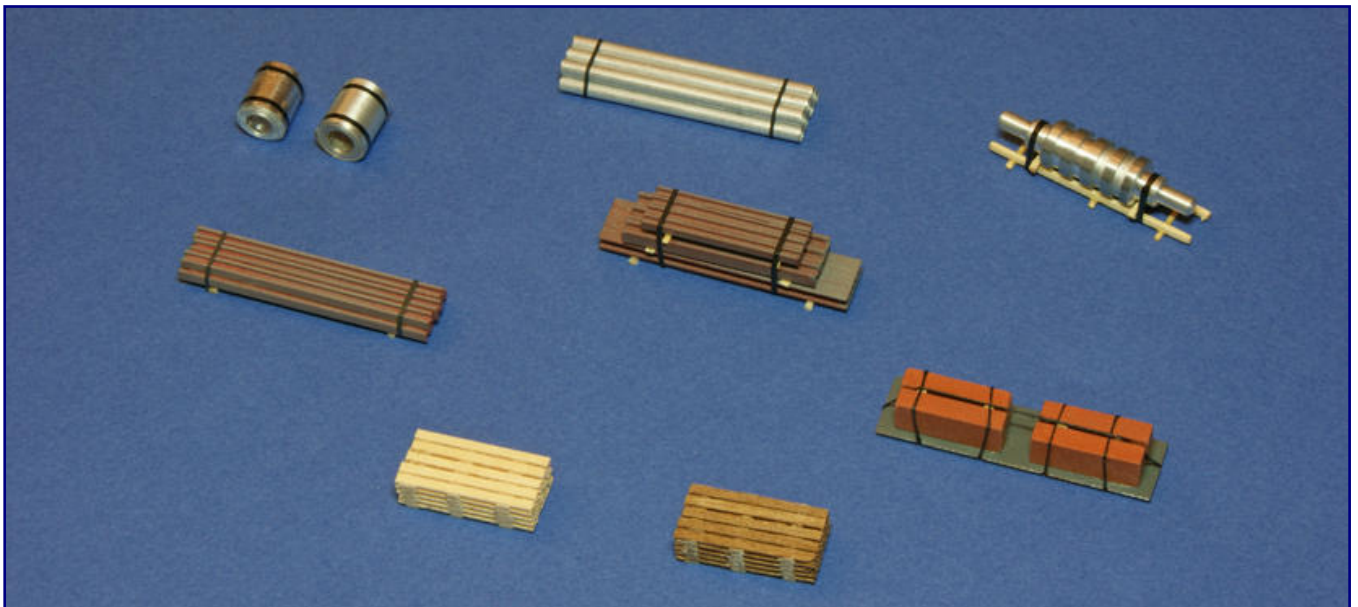
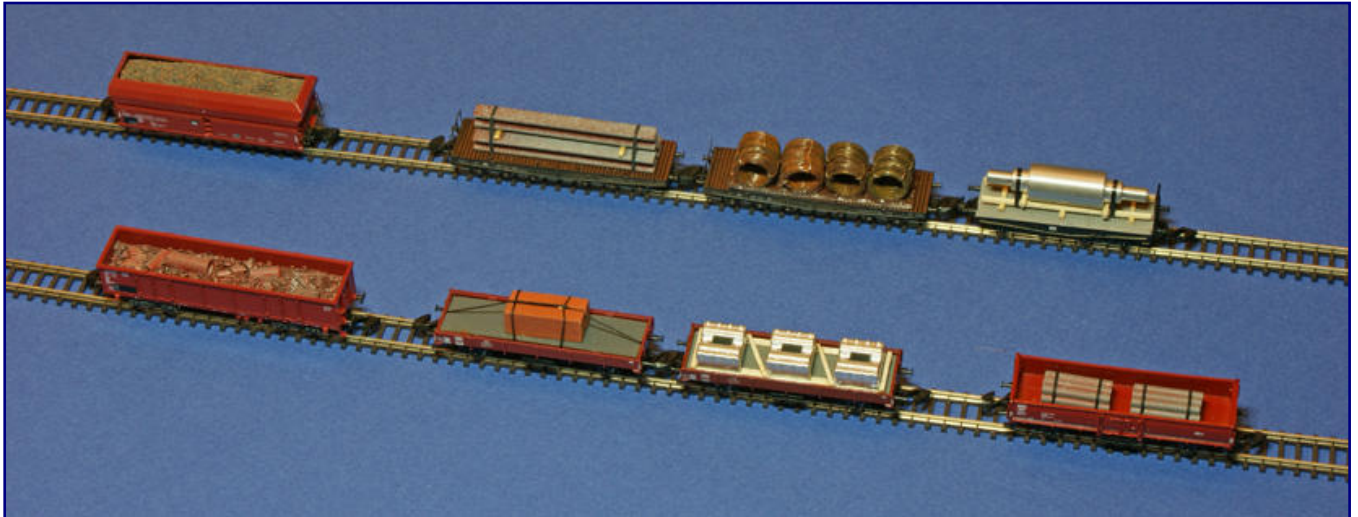
#### Bilder links:

Mit diesen ausgewählte Ladegüter aus dem Küpper-Programm, lassen sich auch Spezialthemen abdecken. Auf offenen Wagen ist das Grubenholz verladen (oben), große Fässer eignen sich für den Bier- oder Weintransport (Mitte) und die Kabelrollen (unten) wurden sowohl mit als auch ohne Kabelmaterial angeboten.



Sandsteinblöcke, lose oder verschnürt, verkörperten ein schweres, nicht alltägliches Ladegut, das in den Zeiten vor dem massenhaften Einsatz von Beton längst nicht so ausgefallen war wie heute. Weiter ging die Artikelliste über Motorblöcke, Turbinen, Lüftungsgehäuse, kleine Walzen, Ventilatoren und Maschinenteile, aber auch Kuriositäten wie eine Ladung Acrylplatten.

Die Kabelrollen gab es übrigens auch umwickelt mit verschiedenen Buntmetalldrähten und als fertiges Ladegut auf einem Holztraggestell für den Schienentransport auf Niederbordwagen. Zum aktuellen Lieferprogramm gehören aber auch Maschendrahtrollen (groß und klein, Messing oder Kupfer) sowie Maschendrahtmatten, Kupferrollen und Kleinstahlteile.



Weitere Küber-Ladegüter in der Bildauswahl. Im oberen Bild sind von links oben nach rechts unten auf verschiedenen Wagen verladen: Eisenerz, T-Träger, Stahldrahtrollen, Walze, Schrott, Sandsteinblock, Motorblöcke und Kleinstahlteile. Auf der unteren Aufnahme sind von links oben nach rechts unten folgende Ladegüter zu sehen: kleine Aluminiumrohre, Spindel mit Fräsung, Flachstahlrollen („Coils“), zwei weitere T-Träger-Ladungen, verschnürte Sandsteinblöcke sowie helle und dunkle Bretterstapel.

Auch T-Träger und sogar ein Dampflokessel lassen sich dank Küber auf Eisenbahnwagen im kleinen Maßstab verladen. Gerade dieses letzte Beispiel zeigt eindrucksvoll, wie kreativ in Aachen zu Werke gegangen wird.



Verschiedene Rohre in leichteren oder schweren Ausführungen vervollständigen unsere Aufzählung, womit wir wieder ein farbenfrohes Thema streifen, denn heute sorgen gerade die blau oder gelb ummantelten Versorgungsleitungsbaumaterialien für Aufmerksamkeit, die dank Kupper auch den Weg auf die Spur-Z-Schienen fand.



Auch dieses Ladegut von Kupper nennt sich „Alurohre“ (Art.-Nr. Z-36). Gut macht es sich auf einem Flachwagen Res in einem schweren Güterzug hinter einer EloK der Baureihe 150.

Ausnahmslos alle Artikel dieses Anbieters aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Artikels bei weitem sprengen: Fest steht, dass kein anderer Anbieter über einen solch langen Zeitraum (mehr als 20 Jahre) eine so große Vielfalt an Wagenbeladungen angeboten hat. Der Firmenname ist auch heute noch Programm.

Wir schließen diese Aufzählung daher mit einem aktuellen Artikel, der nahtlos an die allerersten Anfänge anknüpft und auch im Eigenbaubericht dieser Ausgabe eine Rolle spielt: Zuckerrübenachbildungen.

Ein kleines, aber feines Ladegut möchten wir an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass zwar nicht in größeren Stückzahlen, dafür aber auf Veranstaltungen bislang kostenlos abgegeben wird, solange der Vorrat reicht.

Zuletzt war dies in Zell (Mosel) Ende November 2010 der Fall: Die Rede ist von einem fertig kolorierten Schottereinsatz aus Resin, der bei den Spur-Z-Freunden Saarpfalz zu finden ist.

Er passt in den Talbot-Selbstentladewagen, den Märklin unter der Artikelnummer 8624 in DB-Ausführung im Programm hatte.



Anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens 2009 haben die Spur-Z-Freunde Saarpfalz diese Schotterladung für den Talbotwagen (Märklin 8624) an Besucher verschenkt. Zum Adventstreffen 2010 war noch ein Restbestand vorhanden.

Klassiker unter den Ladegutherstellern waren bzw. sind auch Saller-Modelle und Halwa, auch wenn hier eher Randgebiete der Produktpalette betroffen sind: Bei Halwa gab es einst einen modernen Tankcontainer als Ladegut für Transportwagen wie den Lgjs 598 (z.B. Art.-Nr. 82360) von Märklin.

Es handelt sich um einen Tankbehälter, der von einer Stahlrahmennachbildung so ummantelt ist, dass er wie andere Container auch gestapelt und mit dem Kran verladen werden kann.



Saller hatte eher die Freunde der Epoche II als Zielgruppe im Visier: Erstmals gab es dort ein planenverhülltes Fahrzeug.

Deutlich zu erkennen waren die Konturen eines alten Lanz-Traktors, die damals regelmäßig über die Bahn den Weg zu ihren Besitzern gefunden haben dürften.

Völlig korrekt gehörte zu diesem Ladegut (Art.-Nr. 22540) auch ein Transportgestell, mit dem der Schlepper auf dem Waggonboden gegen Verrutschen gesichert wurde.



Der Z Club 92 nahm diese Vorlage auf und machte sie zum Thema von gleich zwei seiner Jahreswagen (1999 und 2000), woraus sich eine schöne, kleine Wagengruppe mit drei Landfahrzeugen ergab.

**Bild oben:**

Der Lanz-Traktor unter Plane war das Ladegut des Jahreswagens 1999 beim Z Club 92. Im Folgejahr folgte ein in gleicher Weise beladener Rungenwagen. Das Ladegut ist bis heute einzeln bei Saller-Modelle erhältlich.

**Foto unten:**

Die Stapelbriketts auf dem Rungenwagen R 10 aus Märklins Güterwagenpackung 82518 wurden von Heico-Modelle hergestellt.

Zunächst erschien ein kurzer Niederbordwagen vom Typ X 05 mit einem, ein Jahr später ein Rungenwagen R 10 mit zwei Traktornachbildungen.

Noch vor dieser Zeit ist Sallers Möbeltransporter (22536) aus Holz angesiedelt, der mit seinem Kutschbock beweist, dass er schon in der Epoche I richtig aufgehoben wäre. Auch dieses nicht alltägliche Gefährt eignet sich ideal für die Verladung auf offene Wagen.

Nicht mehr aktiv ist der Hersteller Heico-Modelle aus Coburg, der auch an Märklin Beladungen zugeliefert hat. Nachweisbar ist dies mindestens für die Stapelbriketts auf einem Rungenwagen R 10 in der Wagenpackung 82518. Die Zusammenarbeit dürfte aber ein Ende gefunden haben, nachdem diese Firma vor Jahren von Hornby übernommen wurde und nicht mehr unter eigenem Namen produziert.

Auch dort gab es eine Vielzahl interessanter Ladegüter. Zu nennen sind dort verschiedene Rohrladungen. So gab es Kupferröhren für verschiedene Wagen (Art.-Nr. 22508 und 22509) oder auch die Stahlröhren Mannesmann (22045 und 22046) samt werbewirksamer Beschriftung.

Allerdings verlud Heico sie gerne auf Niederbordwagen, deren Tragkraft dafür nicht ausgereicht hätte. Heute gibt es mit dem Schwerlastwagen Ssym 46 (Märklin 82351 ff.) einen geeigneten Waggontyp.



Zum Thema Stahl hatte Heico Stahlträger als H-Profile (22012 und 22013) und Stahlbrammen als Dreierpackung (22141) im Programm. Und wie bei Küpper so fanden sich auch hier Sandsteinblöcke als Zweierkonfektion im Sortiment wieder (22612).

Ausgefallen waren die Druckpapierrollen (22855), die in abweichender Farbgebung ebenfalls auf einem Märklin-Magazin-Jahreswagen auftauchten. Wie realistisch der offene Transport von Druckpapierrollen ohne Schutz gegen schlechte Witterung ist und ob die Stapelung dem Vorbild entspricht, können wir an dieser Stelle nicht beantworten.

Bemerkenswert war bei Heico, dass meist ein großes Augenmerk auf die Nachbildungen der Ladegutsicherungen gelegt wurde. Natürlich ergaben sie keine feste Verbindung mit dem Waggon, aber die Optik suggerierte dies.

Nicht gelungen fanden wir das Lokgehäuse unter Plane (22001) mit Siemens-Aufschrift für die Epoche V. Zwar werden Lokomotiven heute längst nicht in einem einzigen Werk fertig montiert, aber ein schon mit Pantographen ausgestatteter Lokkasten, der auch weitere elektrische Komponenten wie etwa den schweren Transformator enthalten dürfte, würde die Ladekapazitäten jedes regulären Güterwagens sprengen.

Nur noch in größeren Maßstäben ist Ladegüter Bauer tätig. Dies ist bedauerlich, weil sich in deren Programm einige Artikel fanden, die ausgefallen, einmalig und durchaus interessant waren. Durchweg sind die Produkte als optisch gelungen zu bezeichnen.

Interessant war das Ladegut Autoschrott (Art.-Nr. Z0001) mit zwei Schrottkarosserien, ab Werk schon rostfarben lackiert, das sich durchaus auch für die Gestaltung eines Schrottplatzes einsetzen ließ und einen interessanten Kontrapunkt zu den Schrotteinsätzen bei Küpper darstellte.



Neben zwei Lanz-Traktoren unter Plane (Saller) dürfte auf Jürgen Tuschicks Anlage rechts vor der V 36 auch ein Bauer-Ladegut zu sehen sein: Dabei handelt es sich um die „Planenladung“ (Art.-Nr. Z0002).

Stets für Neugier sorgen abgedeckte Ladegüter und auch davon hatte Bauer zwei für die Nenngröße Z im Angebot. Während sich die Planenladung (Z0002) nicht näher identifizieren ließ und vermutlich eine unbekannte Maschine abdeckte, waren die Fahrzeuge unter Plane (Z0003) schnell zu erkennen.

Eine alte Vorbildaufnahme, unseres Wissens Carl Bellingrodt zuzurechnen, beweist, dass auch Volkswagen in seinen Anfangsjahren PKW auf Niederbordwagen transportieren ließ und sie mittels Planen vor Verschmutzung und Beschädigung schützen ließ. Das Firmenemblem war weithin sichtbar darauf aufgedruckt.

Der Eisenschrott (Z0004) zeigte, wohin der Weg aller Stahlprodukte früher oder später führt und war sicher geeignet, um Züge zum Stahlwerk zu bereichern, wo Altstahl dem Hochofen beigemischt wird.

Obwohl unsere Aufzeichnungen diese Information nicht hergeben, sind wir sicher, dass auch das Ladegut Knickrohr, das im H0-Programm von Bauer zu finden ist, einst auch im Spur-Z-Programm erhältlich war. Gelungen wirkt an diesem Modell die gelungene Patina, die der Hersteller auf seinen Nachbildungen anbringt.

Die Internetadresse von Ladegut Bauer haben wir am Ende des Artikels angegeben. Ob auf Anfrage noch Restmengen der Artikel im Maßstab 1:220 erhältlich sind, können wir nicht sagen. Interessenten setzen sich diesbezüglich direkt mit dem Anbieter in Verbindung.

Das Stichwort Internet führt uns zum nächsten Hersteller, von dem ein uns vorliegendes Muster noch keinerlei Hinweis auf seine elektronische Präsenz hergibt. Heute ist die Modell + Dioramenbau GmbH, kurz M+D, aus Cham in der Oberpfalz auf jeden Fall auch entsprechend zu finden.

Die aktuelle, bei M+D eingestellte Preisliste lässt darauf schließen, dass die Spur-Z-Artikel nach wie vor erhältlich sind, weshalb wir sie auch hier vorstellen möchten, obwohl wir sicher sind, dass sie bislang kaum bekannt waren. Immerhin umfasst das Sortiment 15 Produkte.

Es beginnt mit Kohleeinsätzen für die bayerischen Kohletrichterwagen Märklin 82390 und folgende (Dreierpackung unter Art.-Nr. 72001).

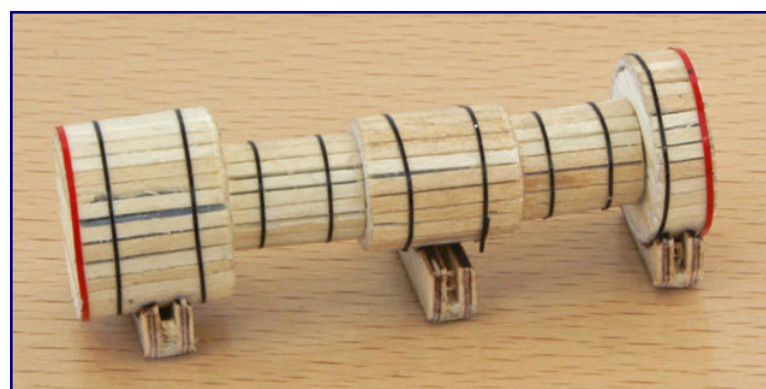
Dieses Ladegut ist aber auch für die Märklin-Wagen 8622

(72220), 8633 (72330) und 8650 (72500) zu haben. Sand gibt es für den Niederbordwagen 8610 (72101) und den offenen Wagen 8622 (7272221).

Darüber hinaus wird für den Niederbordwagen 8610, den Großraumwagen 8630/8221, den offenen Altbauwagen 8633 und einen weiteren Rungenwagen (vermutlich 8685) Neuschotter als Ladeeinsatz geliefert. Die zugehörigen Artikelnummern in gleicher Reihenfolge sind 72102, 72302, 72332 und 72582. Für den Rungenwagen gibt es auch Solnhofer Blöcke (72586), zu denen uns keine Aufnahmen vorliegen.



Die Ladegüter von M+D bestehen durch ihre vorbildnahe Wirkung. Beispielhaft zeigen wir den Sand (Art.-Nr. 72101) für Märklins Niederbordwagen 8610. Der Talbotwagen dahinter hat Schotter der Spur-Z-Freunde Saarpfalz geladen.



Die gut verpackte Wasserturbine mit Sicherungsbändern und Ladegestellen von Duha ist ein außergewöhnlicher Blickfang in jedem Güterzug.

Grubenholz (72338) als recht interessant wirkendes Ladegut gibt es bei M+D für den kurzen, offenen Wagen 8633 alter Bauart. Den Basiswagen hat Märklin mit unterschiedlichen Artikelnummern für verschiedene Epochen gefertigt.

In unserer Auflistung fehlen noch drei Ladegüter für den modernen Doppelrungenwagen Snps, bei Märklin z.B. unter der Nummer 8655 geführt. Hierfür hat M+D Schwartenbretter (72551), Rohre (72554) und Stammholz (72558) im Programm.

Vor einigen Jahren hat Baumann Modellspielwaren sein Lieferprogramm erweitert und bedient seitdem grundsätzlich alle Spurweiten mit interessanten Artikeln des Zulieferers Duha. Auch für die Spurweite Z



sind interessante Ladegüter dabei, die bislang kaum Überschneidungen mit anderen Sortimenten ergeben.

Das mag nicht für schwarze und rostige Rohre sowie den Balkenstapel (Holz) gelten, die unter den Artikelnummern 44/14218, 44/14219 und 44/14273 geführt werden.

Ausgefallener wird es aber schon bei der in einer maßgefertigten Holzkiste verpackten Wasserturbine (44/14462). Bei ihr sind auch Sicherungsbänder und die Ladegestelle für den Waggon nachgebildet worden.

Sehr gut umgesetzt sind auch die 47 Telefonmasten (44/14300). Sie haben als werksfrische Produkte den leichten Grünstich behandelten Holzes.

Ihre Mastfüße geben sogar die Teertränkung wieder, die gegen Fäulnis angebracht wird, bevor sie am Einbauort eingegraben werden.

Das Modell verzichtet auch nicht auf die Niederbindung, die als Ladungssicherung beim Vorbild vorgeschrieben ist.

Als Vorlage für einen unserer Eigenbauvorschläge haben wir uns das Ladegut „Motor und Kiste“ (44/14330) ausgesucht. Einen Großmotor in dieser Gestaltung findet sich in keinem anderen Programm. Und auf jeden Fall bildet er ein interessantes Beförderungsgut, das einen Wagen mit hoher Tragkraft erfordert.

Damit lässt sich eine Ladeszene im Fabrikhof gut gestalten, denn das auch im Modell auf ein Traggestell aufgesetzte Aggregat wird sicher nicht über längere Strecken offen transportiert. Denkbar wäre daher die erwähnte Beladeszene, die einen Einblick vor Verdecken durch eine Plane erlaubt (siehe auch Bauvorschläge im Folgeartikel dieser Ausgabe).

Absolut einmalig im Spur-Z-Programm sind aber die verschiedenen Baumaterialien im Duha-Programm, die mit einem speziellen Ladesicherungsgestell aus Echtholz und Folienumkleidung ausgeliefert werden.

Auf einem Rungenwagen ist ihnen jeder Blick sicher. Baumann-Modellspielwaren bietet sie von Porotherm (44/14376), Roben (44/14374), Hebel (44/14372) und Ytong (44/14370) an. Die Foliengrundfarbe bei den drei zuerst Genannten ist weiß, bei Ytong ist der Aufmerksamkeitseffekt durch ein auffallendes Gelb höher.



Zwei weitere Beispiele aus dem Duha-Programm von Baumann Modellspielwaren: „47 Telefonmasten“ (Bild oben) mit dem Grünstich frisch behandelten Holzes und teergetränkten Mastfüßen sowie „Motor und Kiste“ (Bild unten), zu verladen wie hier auf einem Schwerlastwagen SSym 46.

Zu guter Letzt möchten wir noch den Hersteller Z-Panzer vorstellen. Unter dieser Marke fertigt Andrew Hart aus England seit einigen Jahren interessante Militärmodelle, mit denen sich Schienentransporte in verschiedenen Epochen darstellen lassen. Als Waggon eignen sich Märklins Modelle des SSym 46, die bislang in Ausführungen der Epochen II bis IV angeboten wurden – letztere nur als Packungen mit (abnehmbaren) Ladegütern.



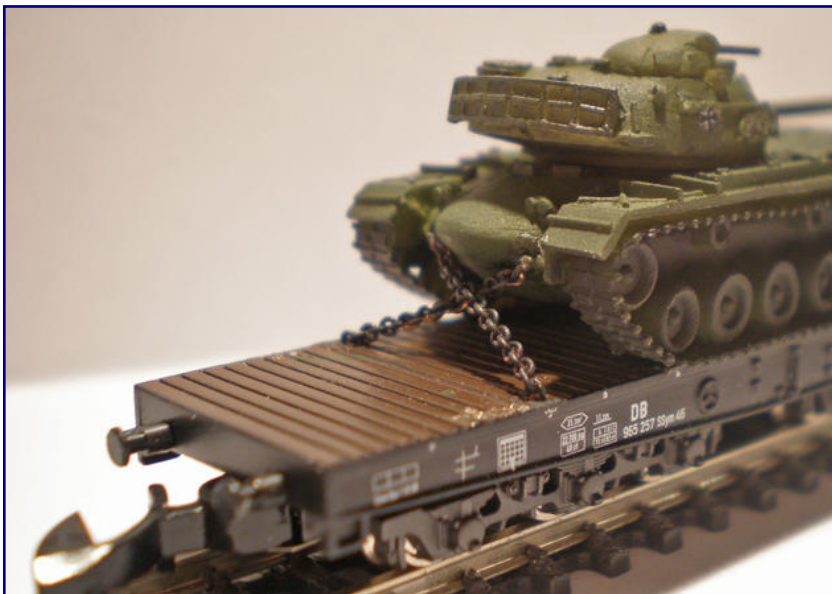
Ohne Kompromisse lässt sich mit den Modellen von Z-Panzer ein Militärzug in der Epoche III nachbilden. Transport werden vor allem Kampfpanzer M48 „Patton II“ (Bild oben). Panzer werden vorwärts fahrend, aber mit nach hinten gerichtetem Geschützturm auf Schwerlastwagen verladen. Am Zugende (Bild unten) sind Truppentransporter M113 (links), Unimog 404 mit Plane und Kastenaufbau zu sehen. Als letztes Fahrzeug wird immer das Sanitätsfahrzeug verladen - hier ein passend gekennzeichnete M113.

Das Angebot von Z-Panzer setzt einen klaren Schwerpunkt auf deutsche Vorbilder, mit Ausnahme des amerikanischen Panzers Sherman M4A1(76)W aus dem 2. Weltkrieg. Er dürfte nur in der Besatzungs-



zeit von deutschen Eisenbahnen transportiert worden sein, sofern nicht ein Einzelstück auf dem Weg in ein Museum ist – sicher auch ein Ansatz mit außergewöhnlichem Hintergrund.

Die deutschen Vorbilder umfassen für die Zeit des 2. Weltkriegs verschiedene Panzerausführungen wie den leichten Pz 38(t), den Panzer III Ausf. N, den schweren Panzer „Maus“ sowie Tiger 1 und 2 („Königstiger“), aber auch einen LKW vom Typ Opel Blitz. Naturgemäß sind Modelle aus dieser Zeit allerdings ziemlich umstritten, denn zweifelsohne begibt sich der Modellbahner damit in die Zeit eines Leid bringenden Kriegs.



Leser Michael Pfeiffer zeigt uns, wie Panzer vorbildrichtig auf Zügen gesichert werden: Über Kreuz gespannte Ketten werden an speziellen Transportösen des Kettenfahrzeugs eingehängt und mit dem Wagenboden verbunden. Dies erfolgt an der Rückseite (Bild oben) und Vorderseite (Bild unten) des hier gezeigten M48. Beide Fotos: Michael Pfeiffer

Modelle des Kampfpanzers Leopard 2 in den Ausführungen A4 und A5, die Panzerhaubitze Pzh 2000 und der sechsrädrige Truppenpanzer Tpz Fuchs ab. Neu hinzugekommen ist der geländegängige LKW vom Typ MAN 8x8 mit gl 10t. Auch die vier- und sechsrädrigen Varianten sind bereits als Pritschenwagen bereits in die Produktion gegangen.

Interessant sind allerdings auch die Anfangsjahre der Bundeswehr. Die Erstausrüstung stammte damals von den Alliierten. So war auch der US-Panzer M48 „Patton II“ in Deutschland lange im Einsatz. Der Truppentransporter M113 passt gut dazu und eignet sich auch als Sanitätspanzer, der zu jedem Militärtransport dazugehört.

Wer die deutsche Bundeswehr und damit die Zeit nach der Wiederbewaffnung Deutschlands auswählt und die Bundesbahn als Transportunternehmen auswählt, umgeht diesen Kritikpunkt.

Natürlich handelt es sich um Kriegsgüter, aber dieses war zu keinem Zeitpunkt in einen bewaffneten Konflikt eingebunden.

Und Militärtransporte an sich gehören nun mal zum Bild der Eisenbahn – so bestimmen Panzertransporte in der Lüneburger Heide etwa saisonal das Bild der vielen, eingleisigen Nebenstrecken, die zu den Truppenübungsplätzen führen.

Solche Züge haben auch im Modell ihren Reiz und erlauben den Einsatz schwerer Wagen auf sonst eher mäßig befahrenen Trassen, die nicht selten Anlagenthema der Modellbahner sind.

Das Programm bei Andrew Hart ist in diesem Bereich enorm angewachsen und weitere Modelle befinden sich in der Ankündigung. In einem Fall wurde uns bereits ein Muster mittels Bild vorgestellt.

Die moderne Zeit, beginnend etwa ab Ende der Siebziger decken die

Als Ergänzung neu im Programm ist der Unimog 404. Er ist wahlweise mit Pritsche/Plane oder Kofferaufbau zu haben. Der Kofferaufbau dürfte bei Fernmeldern und eben dem militärischen Sanitätsdienst zum Einsatz gekommen sein. Dies ermöglicht für die Epoche III die Wiedergabe eines Militärzugs ohne Kompromisse. Nur Schiebebilder mit dem roten Kreuz auf weißer Kreisfläche sollte der Käufer von allen Seiten anbringen.



Hier werden moderne Kampfpanzer des Typs Leopard 2 Ausführung A5 mit der Bahnbefördert. Sie stammen ebenfalls aus dem Programm von Z-Panzer (Andrew Hart). Die Anlage „Königshausen“ gehört Jürgen Tuschick.

Angekündigt sind von Z-Panzer noch der Kampfpanzer Leopard I, der wegen zeitlicher Überschneidung der Vorbildeinsatzzeit gut zum M48 passt sowie ein Bergepanzer, der ebenfalls mit dem Panzertransport auf Reise gehen kann. Vielleicht können wir ja dazu schon in der Februar-Ausgabe Neues verkünden.

Sinnvoll für die Nachbildung von Bundeswehrtransporten ist die Wiedergabe der Ladungssicherungen. Angesichts des Gewichts eines Panzers ist es mit Niederbindungen nicht getan. Sie werden durch Holzkeile vorn und hinten an den Ketten gesichert, die als Hemmschuhe wirken sollen.

Noch wichtiger sind über Kreuz gespannte Ketten, die Panzer und Waggon fest miteinander verbinden und ein Verrutschen verhindern. Unser Leser Michael Pfeiffer zeigt uns anhand eines Bildes, wie das im Modell auszusehen hat. Zur Nachbildung dieser Ladungssicherung hat er winzige Präzisionsankerketten von Steba (Art.-Nr. 4802) verwendet.

Wir sind sicher, mit unserer nicht mal vollständigen Auflistung verschiedener Ladegüter schon eine dergestalt ausreichend Auswahl vorgestellt zu haben, dass ihre Züge nicht mehr als Leergarnituren

unterwegs sein müssen. Wenn sie weitere Anbieter ausmachen oder auch Ideen für einen Eigenbau haben, schreiben Sie uns – wir setzen diese Reihe gern bei Gelegenheit fort!

**Hersteller beladener Güterwagen:**

- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.fr-model.de>
- <http://www.heckl-kleinserien.de>

**Spezielle Ladeguthersteller:**

- <http://www.spurzladegut.de>
- <http://www.ladegueter-bauer.de>
- <http://www.mudgmbh.de>
- <http://www.saller-modelle.de>
- <http://www.z-panzer.com>

**Im Artikel erwähnte Interessengruppen:**

- <http://www.zclub92.com>
- <http://www.z-freunde.eu>

**Militärtransport mit Ladesicherung (Michael Pfeiffer):**

- <http://www.myway.de/zett>
- <http://www.steba.org>



## Veranstaltungshinweis

# Eisenbahnmuseum Dieringhausen



## Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung  
im historischen Güterwagen  
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

### **Die Sonntags-Ausstellungstermine:**

**19.06.2011, 26.06.2011, 03.07.2011, 10.07.2011, 17.07.2011,  
24.07.2011, 31.07.2011, 07.08.2011, 14.08.2011, 21.08.2011,  
28.08.2011, 04.09.2011, 11.09.2011, 18.09.2011, 25.09.2011.**

*jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr*

**Infos unter: [www.stammtisch-untereschbach.de](http://www.stammtisch-untereschbach.de)**

Verschiedene Ladegüter selbst gebaut

## Maßgeschneidert statt von der Stange

*Auch in der Baugröße Z herrscht kein Mangel an Ladegütern. Gleichzeitig besteht der Reiz der kleinen Spur für viele Modellbahner im Eigenbau. Für alle diejenigen, denen der Kauf vorgefertigter Ware an dieser Stelle zu langweilig ist, haben wir einige interessante Eigenbauvorschläge erarbeitet, die wir heute vorstellen möchten.*

Wenn es darum geht, eine größere Wagengruppe oder gar einen Ganzzug mit Ladegütern auszustatten, steht jeder Modellbahner schnell vor einer zeitlich anspruchsvollen Aufgabe. Gern wird deshalb auf das Angebot der Zubehöhersteller zurückgegriffen.

Ist hingegen konsequente Individualität gefragt und kann die zu produzierende Menge überschaubar bleiben, schlägt die Stunde des Bastlers. An diesem Punkt setzten die Bauvorschläge an, die wir für unsere Leserinnen und Leser erarbeitet haben. Zuvor möchten wir auf das Thema Ladungssicherung beim Vorbild verweisen, das in unserer Literaturempfehlung gut und nachvollziehbar behandelt wird.

Wir ersparen uns daher ausschweifende Erläuterungen an dieser Stelle und stellen nur Grundsätze heraus: Bei der Eisenbahn steht stets im Vordergrund, dass sämtliche Transportgüter so verladen werden, dass die Masse alle Achsen möglichst gleichmäßig belastet. Dies ist für ein gutes Lauf- und Bremsverhalten von Wagen und Zug extrem wichtig.



Der Sicherung des Ladeguts gegen Herunterfallen und Verrutschen kommt beim Vorbild eine wichtige Rolle zu. Dienstvorschriften regeln, welche Veranlassungen zu treffen sind. Deshalb wird der Kessel mit gespannten Ketten gesichert und steht auf einem Transportgestell.

Der Ladungssicherung kommt dabei die Aufgabe zu, ein Verrutschen oder Herunterfallen vom Zug zu verhindern.

Während der Fahrt wirken horizontale Kräfte (beim Anfahren und Bremsen) sowie Seitenkräfte (etwa bei Kurvenfahrten) auf Wagen und Ladung.

Gelingt es, Ladung und Wagen so zu verbinden, dass sie sich physikalisch wie eine Einheit verhalten, kann das Ladegut keine Fahrt aufnehmen und bleibt sicher in seiner vorbestimmten Lage.

Bei losen Schüttgütern ist die Ladung bereits durch die Seiten- und Stirnwände des Waggons ausreichend gesichert. Weitere Maßnahmen erübrigen sich daher. Lediglich die maximale Tragkraft des Wagentyps gilt es zu beachten, von der auch die Füllhöhe abhängt.

Sinnvoller als das Bestimmen spezifischer Gewichte von Transportgütern mit nachfolgenden Berechnungen für den ausgewählten Vorbildtyp des Modells erscheint uns hier aber das Orientieren an Vorbildaufnahmen. Das Internet ist stets eine gute Hilfe, wenn es um die Suche geeigneter Fotografien geht.



Bei festen Ladegütern, die auf Flach- oder Schwerlastwagen verladen werden, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Meist sichern Bänder und Ketten zwischen Ladegut und Waggon gegen unerwünschtes Verrutschen. Niederbindungen verhindern ein Abheben der Fracht, aber auch ein Rutschen.

Ebenso häufig werden Holzklötze und –keile verwendet, die auf der Wagenoberfläche festgenagelt werden können und Fahrzeuge oder auch Kisten festsetzen. Wie, wo und welche Sicherungen anzubringen sind, ist bei der Bahn fest geregelt.

Für die Umsetzung ins Modell zeigt sich aber immer wieder ein generelles Problem: Eine vorbildrichtige Ladungssicherung lässt sich in solchen Fällen nur dann umsetzen, wenn Wagen und Transportgut dauerhaft oder zumindest für längere Zeit als Einheit auf der Anlage verkehren.

Ähnlich wie die kommerziellen Ladeguthersteller sind wir aber von einer Wechselmöglichkeit ausgegangen. Daher enthalten unsere Vorschläge am Modellbetrieb ausgerichtete Kompromisse im Bereich der Sicherungsmaßnahmen.

## Vorschlag 1: Flachstahl

Unser erster Beladungsvorschlag greift ein bei Modellbahnern verbreitetes und beliebtes Thema auf: den Montanverkehr. Er passt bestens zur Spurweite Z, weil Märklin mit einem früheren Themenschwerpunkt dieses Gebiet bereits gut bedient hat und unser Vorschlag das Katalogmaterial daher ideal bereichert.

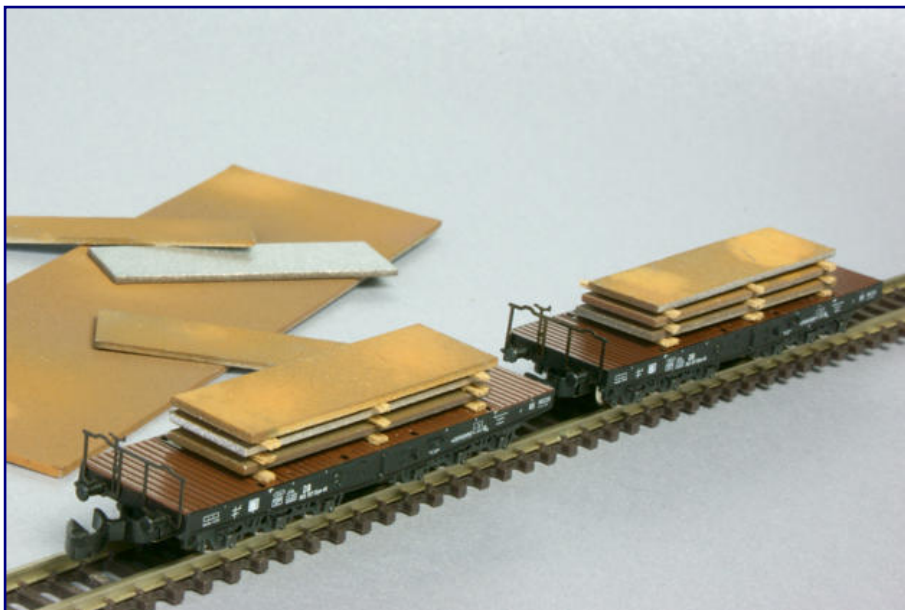
Basis unseres Bauvorschlags sind vorlackierte Stahlplatten aus dem Programm von Moebo exclusive (Art.-Nr. 1002).

Im Modell bestehen sie aus dünnen Sperrholzstreifen, die nur durch eine geschickte Farbgebung den Eindruck von Metall erwecken. Ihr geringes Gewicht ist eine gute Voraussetzung, um damit auch lange Züge nachbilden zu können.

Solche Platten dienen als Bau- oder Ausgangsmaterial für Kaltwalzwerke, in denen sie zu Blechen weiterverarbeitet werden.

Für den Transport auf der Schiene werden sie geschichtet. Aufgrund ihres hohen Gewichts erfolgt der Transport auf Schwerlastwagen, im Modell eignet sich die Bauart SSym 46, die in verschiedenen Ausführungen und Epochen im Programm von Märklin zu finden waren oder sind (z.B. Märklin 82352).

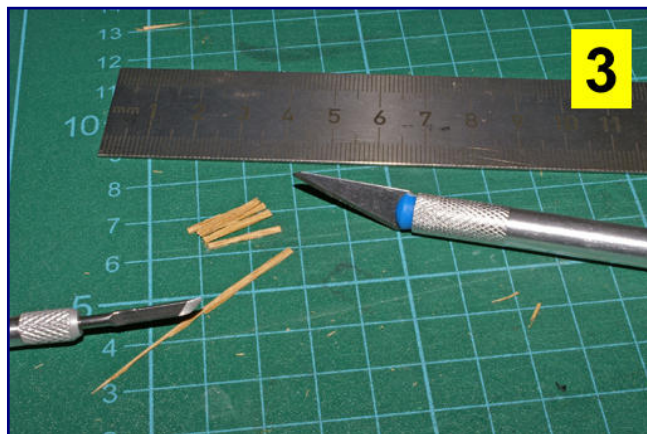
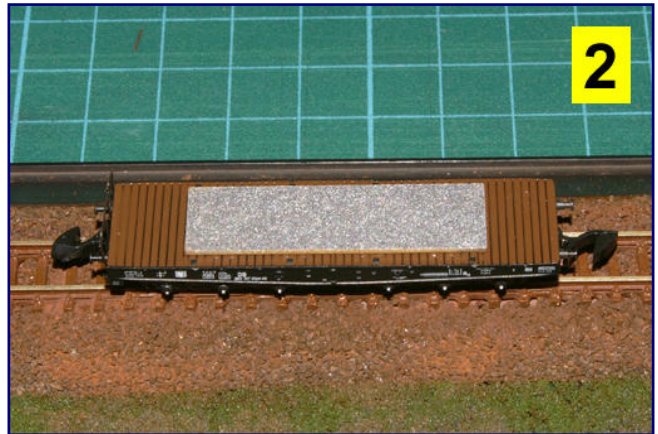
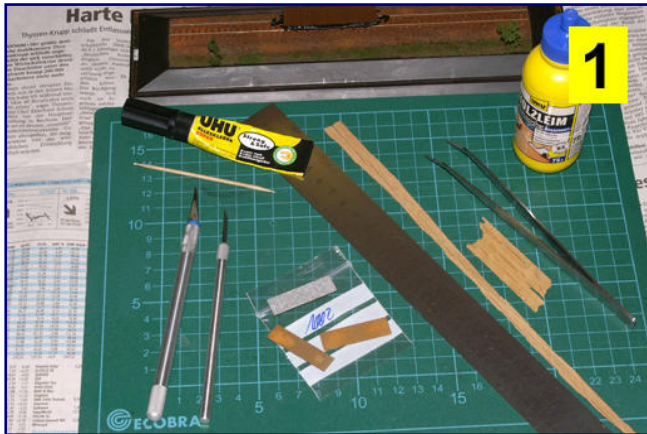
Der Hersteller bietet seine Stahlplatten bereits in passender Größe an, d.h. es ist fürs Verladen auf den Zug kein Zuschnitt erforderlich. Konfektioniert ist dieses Produkt zu je drei Exemplaren, woraus sich ein ansehnliches Ladegut herstellen lässt, bei dem wir – bezogen aufs Vorbild - kein Überladen unseres Schwerlastwagens befürchten.



Mit den losen, bereits patinierten Stahlplatten von Moebo exclusive (Art.-Nr. 1002) lässt sich mit wenig Aufwand ein passendes Ladegut für den Montanverkehr basteln.

Dieses Ladegut hat nur ein geringes Eigengewicht und eignet sich daher auch gut für Ganzzüge. Für eine korrekte Wiedergabe des Vorbilds sind noch Ladungssicherungen zu bauen. Dort lagern die einzelnen Platten auf Holzleisten, mit denen auch die einzelnen Schichten voneinander getrennt sind. Die Leisten liegen quer zu Fahrtrichtung und Stahlplatten.

Im Modell bilden wir diese aus einem hellem Furnierholz nach, von dem Reststücke meist sehr günstig bei Tischlereien zu beziehen sind. Mit dem Bastelmesser werden gleich breite Streifen geschnitten, die seitlich knapp unter den Stahlplatten überstehen, aber nicht die Wagenbreite überschreiten dürfen (Einhalten des Lichtraumprofils).



In vier Schritten im Eigenbau zum Ladegut: Zunächst werden Werkzeuge und –stoffe zurechtgelegt (Schritt 1), dann wird die erste Flachstahlplatte auf dem Schwerlastwagen ausgerichtet (Schritt 2). Aus Furnierholzresten werden passende, gleich breite Unterleggehölzer zurechtgeschnitten (Schritt 3). Diese werden an immer gleicher Stelle zwischen die Stahlplatten gelegt und mit einem Tropfen Klebstoff fixiert (Schritt 4).

Sind alle Furnierstreifen geschnitten und geht das probeweise erfolgte Aufschichten zur eigenen Zufriedenheit aus, geht es ans dauerhafte Verleimen zu einem Ladegut. Am besten gelingt dies mit Holzleim, der Tröpfchen weise mit einer Zahnstocherspitze aufgetragen wird. Wir verwenden dafür den 3-D-Holzleim von Uhu.

Wir haben gleich drei Ladegüter nach diesem Schema gebaut, die später eine Wagengruppe zieren sollen. Danach ist erst mal eine Pause angesagt, denn der Leim sollte gut durchtrocknen, bevor es weiter geht. Es fehlt nur noch die vorgeschriebene Niederbindung der Stahlplatten.

Im Modell kann sie mit einem dünnen, schwarzen Garn nachempfunden werden, dass recht weit außen, jeweils am rechten und linken Ende in Querrichtung um das Ladegut gewickelt und auf der



Unterseite verknotet wird. Je ein Tropfen Uhu Alleskleber Strong & Safe auf der nicht sichtbaren Unterseite sichert die Niederbindungen vor ungewolltem Verrutschen.



Hinter der Baureihe 221 oder einer Vorserienlok der Baureihe 216 („Lollo“) ergibt ein Ganzzug mit Flachstahlladung den Montanverkehr im Ruhrgebiet der achtziger Jahre authentisch wieder. Zur Ausgestaltung wurden auch Ladegüter von Kopper eingesetzt.

Im Vorbild müsste die Niederbindung zu den Seitenflächen des Wagens führen, wo spezielle Ösen dafür zu finden sind. Dies ist einer der zuvor beschriebenen Kompromisse, der auch bei den anderen Ladegütern zu finden ist.

## Vorschlag 2: Motor unter Plane

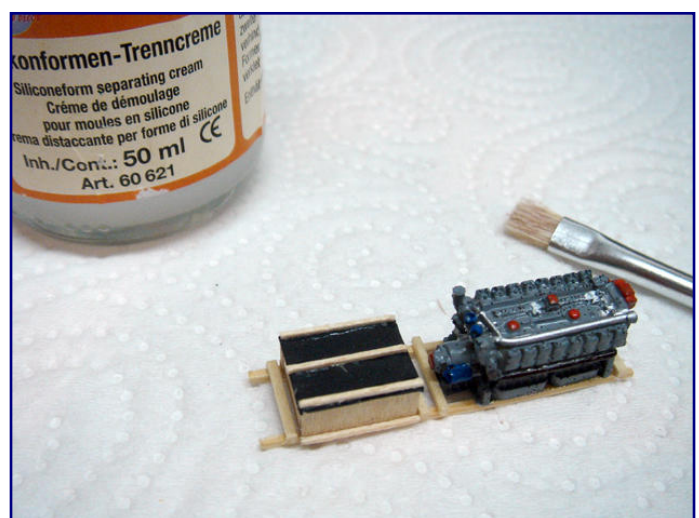
Einen besonderen Blickfang stellen im Modell Ladegüter dar, die dem Blick des Betrachters versperrt sind. Das Auge möchte den verborgenen oder verdeckten Gegenstand erfassen und identifizieren.

Daher bietet eine auffällige Plane auch ein besonderes Ladegut für die Baugröße Z. Damit stellt sich nur die Frage, was unter einer Plane verborgen werden soll und wie sich eine solche Plane im Modell herstellen lässt?

Eine besondere Herausforderung bleibt immerhin der typische Faltenwurf, der sich nicht ohne weiteres korrekt imitieren lässt.

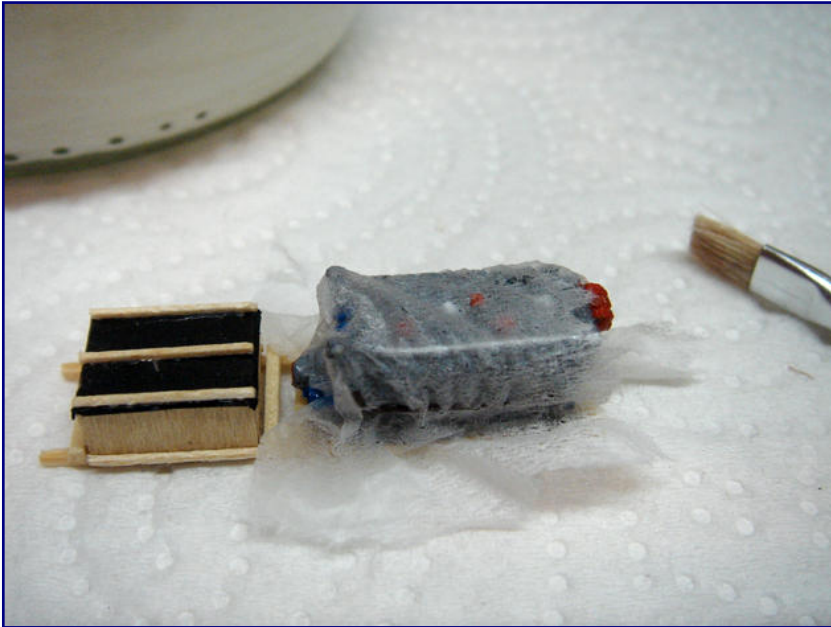
Hier setzt nun unser zweiter Bauvorschlag an. Mit Planen abgedeckt werden gewöhnlich solche Ladegüter, die sich aufgrund ihrer Größe nicht für besonders für ein Verpacken in Kisten eignen, die aber gut vor Niederschlägen geschützt werden sollen.

Das kann z.B. ein großer Motor sein.



Um den Motor im Modell mit einer Plane verhüllen zu können, müssen wir zunächst dafür sorgen, dass beide Elemente nicht miteinander verkleben können. Dies wird durch Bestreichen mit einem Trennmittel gewährleistet.

Ein passendes Objekt für dieses Projekt fanden wir im Programm von Duha-Modelle, vertrieben durch Baumann-Modellspielwaren. Deren Produkt „Motor und Kiste“ (Art.-Nr. 44/14330) beinhaltet ein Aggregat, wie es z.B. in kleineren Binnenschiffen eingesetzt sein kann. Dieser Motor ist auf einer Haltevorrichtung gesichert.



Mit Erlaubnis des Herstellers durften wir diesen Großmotor verhüllen und so eine interessante Ladeszene nachbauen. Die Idee ist, dass an einer Ladestraße mehrere solcher Motoren auf die Bahn verladen werden.

Das unveränderte Serienexemplar eignet sich dafür, den zuletzt verladenen wiederzugeben, der gerade erst vom Kran auf das Ladegestell gehoben wurde. Die Kiste enthält Zurüstteile, die erst vor Ort montiert werden.

Unser Eigenbau gibt hingegen einen Motor wieder, der bereits zum Schutz vor Nässe mit einer Plane abgedeckt wurde, die ebenfalls gesichert werden muss, damit sie nicht verrutschen kann oder weggehweht wird.

Damit stellt sich die Herausforderung, nicht nur den Faltenwurf einer LKW-Plane nachzubilden sondern so viele Konturen erkennbar zu lassen, dass der Motor darunter in seinen Formen noch zu erahnen ist.

Ein geeignetes Material für die Modellumsetzung sind Papiertaschentücher. Wir nehmen ein Exemplar und trennen vorsichtig die einzelnen Lagen.

Anschließend reißen wir sie in kleine Stücke, die sich an der Größe des zu verhüllenden Objekts orientieren. Als nächstes rühren wir etwas Tapetenkleister an und lassen ihn gut durchziehen.



Schicht für Schicht werden einzelne Lagen eines Papiertaschentuchs auf den Motor aufgelegt (Bild oben). Tapetenkleister sorgt für ein gutes Verbinden der einzelnen Lagen. Sobald eine ausreichende Schichtdicke erreicht ist (Bild unten), wird der Faltenwurf der Plane mit einer Pinselspitze nachmodelliert.

Die Zwischenzeit nutzen wir für die Vorbereitung des Objekts: Um ein sicheres Ablösen der fertigen Plane vom Basismodell zu gewährleisten, sollte ein Trennmittel zum Einsatz kommen, das ein Verbinden des Kleisters mit der Oberfläche des Motors verhindert. Als geeignet erwies sich die Silikonformen-Trenncreme von Artidee (Art.-Nr. 60 621; Bezug über Selva).



Mit einem Borstenpinsel wird die Trennpaste dünn auf der gesamten Oberfläche des Duha-Ladeguts aufgetragen. Kein Winkel sollte dabei vergessen werden. Danach ist unser Objekt für das Aufbringen der Planennachbildung bereit.

Nun nehmen wir einen der Taschentuchfetzen und bestreichen ihn in den Fingern vorsichtig mit Tapetenkleister. Dabei sollte der Zellstoff weder reißen noch einen Klumpen bilden – angesichts des dünnen Materials keine leichte Aufgabe. Anschließend wird es mittig auf den Motor aufgelegt und vorsichtig verstrichen.



In gleicher Weise folgen weitere Lagen, die mit leichtem Überlappen jeweils seitlich an das erste Stück anschließen. So arbeiten wir uns nach und nach zu den Außenseiten vor. Am Boden angekommen sollte sich das Augenmerk darauf richten, dort keine zu große Fläche zu belegen. Immerhin setzt die Breite des Eisenbahnwagens enge Grenzen, die wir einzuhalten haben.

Danach folgen weitere Auflagen aus Taschentuchlagen, die nicht mehr mit Kleister getränkt werden müssen. Meist reicht der schon aus, der sich bereits mit der ersten Auflage auf dem Modell befindet. Alle weiteren Schichten dienen dazu, der Plane nach dem Durchtrocknen eine ausreichende Stabilität zu verleihen und den typischen Faltenwurf nachbilden zu können.



Nach dem Trocknen wurde die Plane vom Motor abgenommen und ihre Oberfläche auf der Werkbank durch einen Weißleimüberzug geglättet (Bild oben). Ihre endgültige Festigkeit erhält sie erst durch Ausgießen des hohlen Inneren mit einem Zwei-Komponenten-Kleber (Bild unten).

Das ist stets zu beobachten und kritisch zu prüfen, denn Fehler in dieser Phase lassen sich später nicht mehr korrigieren. Die Zahl der aufzulegenden Schichten sollte sich danach bemessen, wie vorbildgerecht der Faltenwurf auf den Betrachter wirkt: Eine dickere Plane, wie sie hier zum Einsatz käme, zeigt deutlich wierehere Konturen als eine dünne Folie.

Sofern einzelne Partien den Betrachter nicht befriedigen können, lässt sich ein Fetzen Taschentuch auch mal gezielt zusammenlegen oder rollen, um nur an ausgewählten Stellen eine dickere Auflage zu schaffen, die den Ansprüchen gezielt gerecht wird.

Kommt diese Phase der Nachbildung zum Ende, ist noch an die Ladungssicherung zu denken: Das Holzgestell, das den Motor gegen Verrutschen sichert, ist unter der Plane nicht zu sehen und braucht nicht nachgebildet zu werden. Einzige Ausnahme wäre, wenn einzelne Latten unter der Plane hervorstehen sollen. Wir haben darauf verzichtet.

Ebenso wichtig ist beim Vorbild die Niederbindung, denn die Plane darf weder verrutschen noch vom Fahrtwind weggeweht werden. Diese stramme Bindung hinterlässt durch ihren Druck auf die

Abdeckplane zwangsläufig auch Spuren darauf. Deshalb müssen wir eingreifen, bevor unser Pappmaché trocknet und aushärtet.

Im Modell bilden wir sie aus einem schwarzen Zwirnsfaden nach. Zwei Niederbindungen quer zur Fahrtrichtung sind aufzubringen, bevor das Modell in Ruhe trocknen darf. Dafür müssen wir das abgedeckte Ladegestell anheben, damit sich der Faden rundherum führen und auf der Unterseite verknoten lässt.

Vorsicht ist hier gefragt, denn die Plane soll ja nur an den Auflagestellen der Bindung verformt werden und nicht vom Motor herunterfallen. Ein kleiner Missgriff genügt, um einen Schritt zurückgehen zu müssen. Ist das aber erst geschafft, haben wir die schwierigsten Schritte bewältigt. Danach heißt es warten, denn bis zum völligen Trocknen vergeht schnell ein ganzer Tag.

Diese Zeit nutzen wir für Vorbildstudien, welche Farbe denn angebracht wäre. Die Entscheidung hängt stark von der gewählten Epoche ab.

So ließen sich historische Farbaufnahmen von Carl Bellingrodt finden, die auf Rungenwagen verladene Volkswagen zeigen, die mit mittelgrauen Planen abgedeckt wurden.

Deutlich sichtbar wurden diese mit dem Markenzeichen des VW-Konzerns versehen.

Aufschriften oder Embleme lassen sich im Modell

durchaus wiedergeben, sofern sie als Nassschiebilder gestaltet und aufgebracht werden. Wir bevorzugten hingegen eine neutrale Plane, die einzig durch ihre Farbe auffallen sollte. In modernen Zeiten etwa ab den Siebzigern hielten dunkelblaue Planen Einzug, die verstärkt auch auf LKW-Spiegeln zu sehen waren. Später folgten auch kräftige Grüntöne.

So entschieden wir uns für ein kräftiges Mittelblau ähnlich dem für THW-Fahrzeuge verwendeten. Der Lack sollte nicht zu matt gewählt werden, denn je nach Alter zeigen Planen einen typischen Plastikglanz. Daher empfehlen sich seidenmatten Töne in Verbindung mit einer leichten Patina oder aber ein glänzender Ton bei neuem Stoff. Wir haben uns für letztere Variante entschieden.

Bevor wir den Farbauftrag vornehmen können, sind aber noch Nacharbeiten am Modell erforderlich. Sobald der Zwirnsfaden durchtrennt und entfernt ist, wird die getrocknete Planenaufgabe vom Rohling abgenommen und begutachtet. Es folgt eine Stellprobe auf dem vorgesehenen Waggon, in unserem Fall ein Schwerlastwagen (Märklin 82352). Dabei zeigt sich, dass die Breite der Abdeckung noch etwas nachzuarbeiten ist.

Mit einem scharfen Bastelmesser schneiden wir in Längsrichtung vorsichtig nur so viel Material ab,



Jetzt besitzt die Plane genug Stabilität, um sie auf einem Schwerlastwagen endgültig anzupassen. Ein beherzter Kniff mit dem Seitenschneider entfernt alles über den Wagenrand Ragende. Unsaubere Ränder lassen sich mit Modellbauspachtel korrigieren.



Plane nicht zerstört wird. Kleinere Fehler werden mittels Modellbauspachtel korrigiert. Als Hilfsmittel für den zielgenauen Auftrag dient die Spitze eines Messers.

Nach dem Durchtrocknen erhöhen wir die Stabilität unserer Abdeckung durch sattes Überstreichen des verhärteten Zellstoffs mit wasserfestem 3-D-Holzleim von Uhu. Dieser wird mit der Spitze eines Haarpinsels gleichmäßig verteilt. Der Leimauftrag sorgt gleichzeitig dafür, dass die noch etwas rau wirkende Papieroberfläche glatt wie eine Kunststoffoberfläche wird. Gleichzeitig wirkt sie einem zu harten Faltenwurf entgegen.

So präpariert, gefiel uns das Musterobjekt schon sehr gut. Skeptisch waren wir aber, ob nicht ein unbedachtes, zu festes Anfassen die Oberfläche womöglich eindrücken und beschädigen könnte. Eine nachträgliche Reparatur wäre ja kaum möglich. So entschieden wir uns, die Innenseite zu verfüllen. Voraussetzung ist nur, dass das verwendete Material nicht das Gewicht nennenswert erhöht.

Eine geeignete Lösung fand sich in Zweikomponentenkleber. Wir entschieden uns für Uhu Schnellfest, mit dem wir den Innenraum bündig ausfüllten. Sollte nach dem Trocknen ein Buckel zurückbleiben, der das plane Aufliegen einer Glasplatte als Testobjekt behindert, lässt sich dieser Klebstoff sehr gut mit dem Schleifklotz nacharbeiten, bis alles passt.

Damit ist unser individuelles Ladegut nun vorbereitet für den Lackauftrag. Dieser erfolgt mit dem Pinsel, der die Farbpigmente in jede Ritze verteilt, die für den Luftstrom eines Spritzgriffels nicht zugänglich wäre. Häufig ist zu beobachten, dass der Lack von den erhabenen Kanten abfließt und dort nicht vollständig deckt.



Zum Abschluss wird die Plane glänzend lackiert. Nach Trocknen des Farbauftrags werden zwei Niederbindungen zur Sicherung angebracht, die aus schwarzem Garn bestehen. Nun können die Motoren an der Laderampe verladen werden.

Dies sollte beim ersten Auftrag hingenommen werden und keinesfalls versucht werden, dies durch zusätzlichen Auftrag zu beheben. Bei jedem Lackieren gilt immer: „Besser zwei Mal dünn, als ein Mal zu dick.“ Es sollte also vorher gewartet werden, bis die Grundschicht getrocknet ist und nicht mehr fließt. Alternativ könnte auch eine vorherige Grundierung das Ergebnis verbessern.

Ist auch die Farbgebung abgeschlossen, landen wir wieder einmal bei der Transportsicherung. Da wir die beiden Fäden, die die Niederbindung darstellen sollen, für die Nacharbeiten entfernen mussten, sind sie nun neu anzubringen. Wir verknoteten die beiden Enden wieder unter dem Ladegut selbst.

Das entspricht zwar wieder nicht ganz dem Vorbild – dort würden die Ende zu Zurrösen an den Wagenseiten führen – ermöglicht aber den späteren Wechsel von Ladegütern auf dem Waggon. Und Vielfalt auf der Schiene beugt schließlich der Langeweile und Monotonie vor.

### Vorschlag 3: Zuckerrübenkampagne

Mit unserem dritten und letzten Vorschlag für heute haben wir uns das Thema Rübenkampagne ausgesucht, das gerade die Freunde der Spurweite H0 schon häufig beschäftigt hat, aber weder im industriellen Bereich noch im Eigenbau bislang akzeptable Ergebnisse hervorgebracht hat. Es liegt also wieder an der kleinen Spurweite Z aufzuzeigen, wie Zuckerrüben glaubhaft und gelungen ins Modell umzusetzen sind.



1964 war die Rübenkampagne noch fest in der Hand der Bahn. Gleich vier landwirtschaftliche Anhänger sind rechts zu sehen, deren Zuckerrüben noch auf die Verladung warten. Eine Dampflokomotive der Baureihe 56 zieht bereits beladene Güterwagen von der Ladestraße ab und reißt sie in ihren Übergabezug ein. Wichtig für die Modellumsetzung ist die Ladehöhe eines Waggons und dessen Schüttkegel (links im Bild). Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Die grundlegende Problematik bei der Nachbildung von Zuckerrüben betrifft die Form der geernteten Rüben sowie deren korrekte Farbgebung. Die Feldfrucht selbst hat eine helle Farbe, beige trifft dies am besten. Da sie jedoch unter der Erde wächst, zeigen sie immer auch Anhaftungen von Mutterboden.

Es ist also sowohl ein geeignetes, größenrichtiges Material für die Formgebung zu finden als auch systematisch zu ermitteln, wie die farblichen Nuancen eines Rübenhaufens umgesetzt werden können. Wie in allen solchen Fällen helfen Vorbildstudien weiter. Im besonderen Fall führte das aber über einen Zeitraum von drei Jahren auch noch nicht zum gewünschten Ergebnis.

Als zielführend erwies es sich schließlich, sich nicht nur auf Abbildungen zu verlassen sondern eine Rübenernte dafür zu nutzen, einzelne Feldfrüchte persönlich sichten, fotografieren und auch vermessen zu können. Vermutlich werden sich die meisten Modellbahner Zuckerrüben viel zu groß vorstellen und sie mit den deutlich größeren Futterrüben („Runkeln“) verwechseln. Für die Modellnachbildung würde daraus ein großer Fehler resultieren!

Der Vor-Ort-Termin brachte auch die Erkenntnis, dass die Erntemaschinen nicht nur das Blattwerk am Kopf der Rübe abtrennen sondern meist auch deren spitzes Ende verloren geht. Ob es gezielt abgeschnitten wird oder beim Pflücken abreißt, ließ sich nicht beantworten – für die Modellnachbildung



ist es auch unerheblich. Entscheidend ist, wie sich die Form einer geernteten Zuckerrübe dadurch verändert.

Statt der klassischen Rübenform mit langer Wurzelspitze bleibt bei der Ernte ein Fruchtkörper zurück, der kaum noch rundliche Formen besitzt. Eher gleicht er einem Quader, geprägt von einer Kante an der Unterseite.

Unsere Messungen ergaben für die Größe einer geernteten Zuckerrübe 10 - 16 cm von der Ober- bis zur Unterseite.

Besonders die Form zeigt eindrucksvoll, wie wenig vorbildgerecht die in der Baugröße H0 häufig verwendeten Senfisaaten oder Sesamkörner sind.

Zwar tendierten auch wir zunächst in Richtung eines Saatgutes, aber wir verwarfen



Geerntet wird mit der Zuckerrübe nur die 10 – 16 cm lange verdickte Wurzel der Pflanze (Erntezeit von September bis Anfang Dezember).



Zuckerrüben erlauben sehr spitze Schüttkegel, denn keinesfalls sind die Rüben rund, wie unser Bildausschnitt beweist. Die Erntemaschine beschneidet sie zudem ihre Ober- und Unterseite. Die Kenntnis der Formen ist wichtig für eine Modellumsetzung.





Fürs Verladen der Zuckerrüben auf die Bahn bietet sich ein Förderband an. Wir griffen diese Idee für unser Projekt auf, um das Thema direkt mit der Landwirtschaft kombinieren zu können.

Als geeigneten Eisenbahnwaggon identifizierten wir Märklins Modell 8622. Dessen Vorbilder kamen als Bauart Eo 017 häufig in der Rübenkampagne zum Einsatz. Kurzerhand passten wir vier ältere Wagen an ihren neuen Einsatzzweck an – deren Umgestalten soll aber Gegenstand eines späteren Beitrags sein.

Zunächst sind schmale Holzleisten (mind. ca. 5 mm Stärke) an die Innenmaße der Ladefläche anzupassen. Wir haben hier der Firma Ladegut Küpper aus Aachen zu danken, die uns für unseren Baubericht mit den Rohlingen ausgestattet hat, auf denen sie selbst ihre Ladegüter herstellt.

Jede Unterlage fürs Ladegut sollte sich so in den Waggon einlegen lassen, dass möglichst keine Ränder zur Wagenseitenwand verbleiben, sich das Hölzchen aber auch nicht verkantet. Besonderes Augenmerk gilt nun der Ladehöhe: Reicht sie schon aus oder ist sie weiter zu erhöhen? Ein Blick aufs Vorbild zeigt uns, wie der Schüttkegel einer Rübenladung auszusehen hat.

Aufgrund des spezifischen Gewichts der Ladung wurden die Rüben deutlich über die Grenzen der Bordwände aufgeschüttet. Damit waren sie auch aus einiger Entfernung noch sicher als Ladegut auszumachen. Der Schüttkegel verläuft nach oben recht spitz, weil die Zuckerrüben kaum wegwrollen, rieseln können sie eh nicht.

Unsere Holzklötzchen sorgten für ein Niveau, das kurz unter der Bordwand eines offenen Wagens abschloss. Daher haben wir mit Fertigspachtel aus der Tube die Grundform des Schüttkegels noch aufmodelliert. Nach dem

#### **Kleinserien-Wiederauflage bei 1zu220-Modelle:**

Während unserer Fotoaufnahmen für das Ladestraßenmotiv der Zuckerrübenkampagne äußerten mehrere Betrachter Interesse am Förderband von 1zu220-Modelle.

Geeignet ist schließlich auch für viele andere Szenarien wie beim örtlichen Kohlenhändler (Epoche III), Notbekohlung im Bw (Epoche III/IV) oder bei Dachdeckerarbeiten an einem Modellhaus (Epoche IV und später).

Der Kleinserienhersteller hat sich deshalb entschlossen, anlassbezogen eine Neuauflage des Förderbands in verschiedenen Farben anzubieten. Bestellungen sollten ab sofort an 1zu220-Modelle gerichtet werden.

Trocknen sorgt leichtes Abschleifen mit feinem Schmiergelleinen für eine gleichmäßige Oberfläche ohne Kanten.

Sofern die Holzgrundlage dick genug ist, lässt sich alternativ natürlich mittels Fräsen oder Schleifen Material davon abtragen, um den Schüttkegel auszuformen. Der nächste Schritt ist in beiden Fällen gleich: Die Waggoneinlage muss erdbraun grundiert werden, bevor es weitergehen kann. Wir nutzten dafür das mattbraune Acrylspray von Noch (Art.-Nr. 61173), das auch Poren und kleinere Ritzen verschließt und schnell trocknet.

diese Idee schon aus Sorge um eine dauerhafte Haltbarkeit (Konservierung) wieder.

Ein geeignetes Material zur Nachbildung fanden wir eher unverhofft in einem braunen Deko-Sand, den wir in einem Geschenk- und Souvenirladen auf Fehmarn entdeckten. Die Grundfarbe erwies sich als ebenso ideal wie die Körnchengröße von etwa 1 mm – maßstäblich gerade noch passend und optisch gut wahrnehmbar.

Damit stand nun die entscheidende Aufgabe an, auf Basis dieses Materials ein geeignetes Ladegut für offene Wagen zu entwickeln.



Danach geht es mit der Rübenauflage weiter. Dafür bestreichen wir den behandelten Holzklötzchen satt, aber gleichmäßig mit wasserfestem Uhu 3-D-Holzleim. Anschließend bestreuen wir ihn, über ein Auffanggefäß gehalten, mit dem Dekorationssand. Bleibt kein weiterer Sand mehr haften, sorgt leichter Fingerdruck für ein Umschließen der unteren Sandkornlagen durch den Weißleim.



In vier Schritten zum perfekten Ladegut: Zunächst muss ein Holzeinsatz für den Basiswaggon angepasst werden, auf den mit Fertigspachtel aus der Tube der Schüttkegel aufmodelliert wird (Schritt 1). Dieser Rohling wird mit Acrylspray von Noch matt braun grundiert (Schritt 2). Nach dem Bestreuen mit Dekosand und erneutem, braunem Überzug erhalten die Zuckerrüben mit Oesling-Farbe in RAL 101 beige ihr korrektes Aussehen. Anschließend wird der Ladeguteinsatz mit Fixierspray benebelt und Parabraunerde von Minitec wie Pulverfarbe in die feuchte Oberfläche einmassiert (Schritt 3). Im direkten Vergleich (Schritt 4) ist der Rüben Einsatz vor (vorne) und nach (hinten) der Behandlung mit Parabraunerde zu sehen.

Nach dem Trocknen soll für den Betrachter kein Leim mehr sichtbar sein. Daher sollte das Ladegut jetzt noch vorsichtig in den aufgefangenen Sand gedrückt werden, damit auch die Stellen bedeckt werden, an denen beim vorherigen Schritt etwas Weißleim hervorgequollen ist. Sobald die Sandauflage geschlossen und in Form ist, darf der Weißleim (über Nacht) trocknen.

Wir stellen fest, dass sich unser Ladegut noch nicht für die abschließende Farbgebung eignet, denn die Grundfarbe des Sands wirkt noch etwas zu hell. Deshalb erfolgt ein weiterer, dünnerer Überzug mit dem Noch-Acrylspray. Dies entschärft gleichzeitig die Ecken der Sandkörner etwas, so dass die Formen jetzt perfekt sind.

Nach dem Trocknen kommt ein ausgestrichener Borstenpinsel zum Einsatz, der nur noch einen Hauch von Farbe besitzt. Mit ihm erhalten die Rüben auf der Oberfläche ihre endgültige Farbe, für die wir RAL 1001 Beige aus dem Sortiment von Oesling-Modellbau ausgewählt haben.

Die Trockenpinsel-Technik sorgt dafür, dass die Oberfläche nicht deckend eingestrichen werden kann und auch die einzelnen Sandkörner nicht vollflächig koloriert werden – schließlich sollen sie auch den Eindruck von Erdreichanhaftungen korrekt wiedergeben.

Zwei bis drei vorsichtige Pinselvorgänge reichen, bis der optische Eindruck passt. Als krönender Abschluss kam noch Parabraunerde von Minitec (Körnung 0 – 0,15 mm; Art.-Nr. 42-0011-00) zum Einsatz: Mit einem kleinen Borstenpinsel wird sie in einem frischen Überzug aus Künstlerfirnis gebürstet, mit dem unser Ladegut zuvor eingenebelt wurde.



Die wichtigsten Schritte noch mal in direkter Abfolge (von links nach rechts): ein passendes Stück Holzleiste als Basis, modellierter und grundierter Rohling, grundlackierte Auflage aus Dekosand und zum Abschluss die farbliche Ausgestaltung der Rübenachbildungen samt Erdanhaftungen.

Das sorgt gleichzeitig für eine gute Fixierung und einen matt wirkenden Abschluss unserer Arbeiten. Sobald die Einsätze in die offenen Waggon verladen wurden, kann die Rübenkampagne auf der Modellbahn beginnen!

Eine Köf II von Z-Modellbau rangiert unseren Zug an die Verladestraße, an der Bauern ihre Zuckerrüben anliefern.

Mittels Förderband werden sie dort in die Eisenbahnwagen umgeladen.

Jetzt kommt der einzige Haken unserer gelungenen Arbeit:

Die Zuckerrübenerte beginnt nicht vor September und zieht sich meist bis in den Dezember hinein.



Das fertige Ladegut im passenden Waggon wirkt überzeugender als alle bisher veröffentlichten Umsetzungsversuche in der Baugröße H0.





Der landwirtschaftliche Anhänger von KoMi-Miniaturen sorgt mit seinem großen Fassungsvermögen für Nachschub an der Ladestraße. Mittels Förderband (1zu220-Modelle) erfolgt die Verladung der Zuckerrüben auf die Bahn (Bild oben). Eine Köf 2 mit geschlossenem Führerstand (Z-Modellbau) zieht die beladenen Wagen von der Ladestraße ab (Bild unten). Die darauf zu sehenden Anhänger mit niedriger Ladekante stammen von eXact-Modellbau.

Es handelt sich also nicht um ein klassisches Sommerthema und passt daher längst nicht zu jeder Modellbahnanlage. Aber etwas künstlerische Freiheit muss doch auch hier erlaubt sein, oder?

**Bezugsquellen für Basismaterial:**

<http://www.moebo-exclusive.de>

<http://www.baumann-modellspielwaren.de>

<http://www.selva.de>

<http://www.noch.de>

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

<http://www.minitec24.de>

**Szenen-Ausgestaltungsmaterial:**

<http://www.spurzladegut.de>

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

<http://www.komi-miniaturen.de>

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

## Ladegüter in der Modellbahnpraxis **Güter gehören auf die (Modell-)Bahn**

*Bereits im Dezember beschäftigte sich unsere Literaturempfehlung mit dem Thema Ladegut. Dabei haben wir uns vom Vorbild her genähert. Heute stellen wir Ihnen zwei interessante Broschüren vor, die sich explizit mit dem Modell beschäftigen. Und obwohl deren Bauvorschläge auf den Maßstab H0 bezogen sind, bieten sie dem Zettie viele Anregungen und vermitteln wichtiges Grundlagenwissen.*

Horst Meier  
Modellbahn Ladegüter 1  
Metallerzeugnisse und Kabeltrommeln

Miba-Modellbahn-Praxis  
Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Nürnberg 1999, korrigierter Nachdruck 2004

Geklammerter Heft  
Format 21 x 29,7 cm  
84 Seiten mit über 240 meist farbigen Abbildungen

ISBN 3-89610-215-X  
Best.-Nr. 150 87422  
Preis 10,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

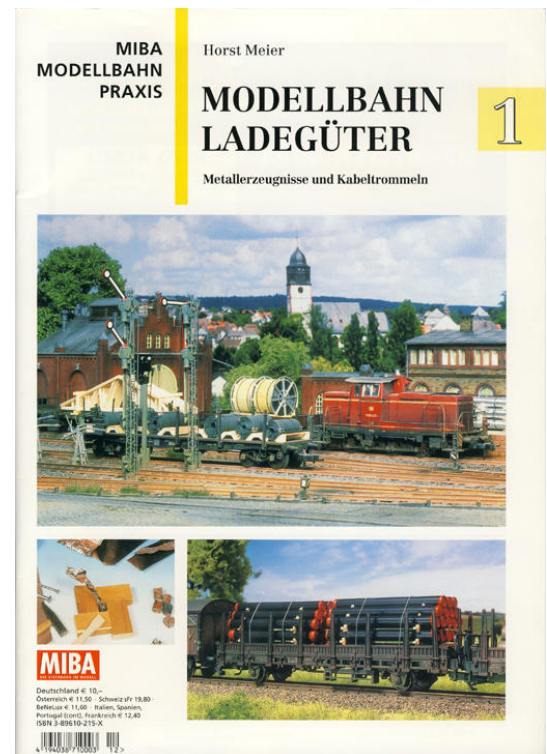
Schnell war die Lektüre für uns mehr als nur ein begleitendes Thema zum Schwerpunkt dieser Ausgabe. Ständig auf der Suche nach Literaturempfehlungen zu unseren Beiträgen stießen wir auf die Modellbahn-Praxis-Reihe der Miba.

Das Lesen hat uns dermaßen fasziniert und inspiriert, dass uns ständig neue Ideen und Gedanken kamen, was sich alles auf Spur-Z-Güterwagen verladen ließe. Und damit war klar: Derart hilfreiche Literatur dürfen wir unseren Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten.

Mit dem ersten Band seiner Reihe hat der bekannte und renommierte Modellbahnautor Horst Meier gleich ein Teilgebiet ausgesucht, das durch einen Themenschwerpunkt des Märklin-Programms der letzten Jahre auch für die Baugröße Z große Bedeutung erlangt hat. Hinzu kommt das umfangreiche Angebot weiterer Zubehörerhersteller.

„Modellbahn Ladegüter 1“ zeigt nicht nur, wie solche Ladungsteile selbst gebaut oder verfeinert werden können, sondern gibt auch Anregungen zu weiteren, völlig neuen Transportgütern, die sich bestens ins verfügbare Herstellerprogramm einreihen.

Natürlich wurden die Bauvorschläge im Heft anhand der Spurweite H0 erarbeitet, doch finden sich am Ende auch Bastelanleitungen für Kabeltrommeln und Reels in Spurweite N. Bis zur Nenngröße Z ist es da nicht mehr weit, denn entscheidend ist nur die Idee, die den Leser zu eigener Kreativität inspiriert. Darin liegt der Wert für Freunde der kleinen Spur und erklärt, warum wir das Magazin nicht mehr zur Seite legen wollten.





Eine Modellgüterbahn, die nichts zu transportieren hat, muss nicht sein – so viel ist mittlerweile klar. Doch glaubhaft wird ein Ladegut im Modell erst, wenn grundsätzliches Wissen über den Transport verschiedener Produkte auf der Schiene vorhanden ist. Im ersten Band der Ratgeberreihe beginnt Horst Meier daher mit den Beladevorschriften des großen Vorbilds.

Langweile kommt dabei nicht auf, denn der Autor verliert sich nicht in den Details, sondern erklärt Verladeprinzipien, Grundsätzliches zur Lastverteilung und zur Sicherung des transportierten Guts. Mit diesem Basiswissen ist der Leser gut gerüstet, jedes beliebige Ladegut so ins Modell umzusetzen, dass der Betrachter keine offensichtlichen Unstimmigkeiten ausmacht, die jede Glaubwürdigkeit rauben könnten.

Dazu gehört auch ein Kapitel „Kleine Gebrauchsanleitung“, das (leider) nicht ohne etwas Mathematik auskommt. Doch Themen wie die spezifische Dichte eines Stoffs und das Wissen um die zulässigen Gewichtsgrenzen eines Waggons sind nun mal elementare Grundlagen, die es zu beachten gilt, wenn die Wagenladung nicht den Eindruck reiner Phantasie ohne Bezug zur Realität erwecken soll.

Es zeugt von guter Arbeit, dass Horst Meier auch diese einführenden, für die beiden Folgeteile wichtigen Elementarthesen so interessant und dabei stets kurz und prägnant aufgearbeitet hat, dass dem Leser zu keinem Zeitpunkt langweilig wird.

Danach widmet er sich einer Vielzahl von Ladegütern in Form von Metallzeugnissen, -produkten und Kabeltrommeln: Brammen, Rundstahl, Röhren, Blechpakete, Profile, Riffelrohre, Walzdraht und auch Schrott. Vervollständigt wird diese Aufzählung durch Reels, Lüftungskanäle, Stahlmatten und viele weitere Bauvorschläge.

Und stets erklärt Horst Meier Schritt für Schritt in Worten wie (guten) Bildern, wie individuelle, aber immer anspruchsvolle Beladungen für unterschiedliche Wagentypen entstehen, zu denen es auch in der Spurweite Z passende Modelle gibt, und wie diese Transportgüter vorbildgerecht befestigt werden.

Mit diesem Wissen ist der kreative und mit etwas handwerklichem Geschick ausgestattete Leser bestens gerüstet, seine Güterzüge bunt und abwechslungsreich auszustatten, ohne sich dabei zu weit vom Vorbild entfernen zu müssen.

**Horst Meier**  
**Modellbahn Ladegüter 3**  
**Holz, Schüttgüter, Kuriosa und weitere Ladungen**

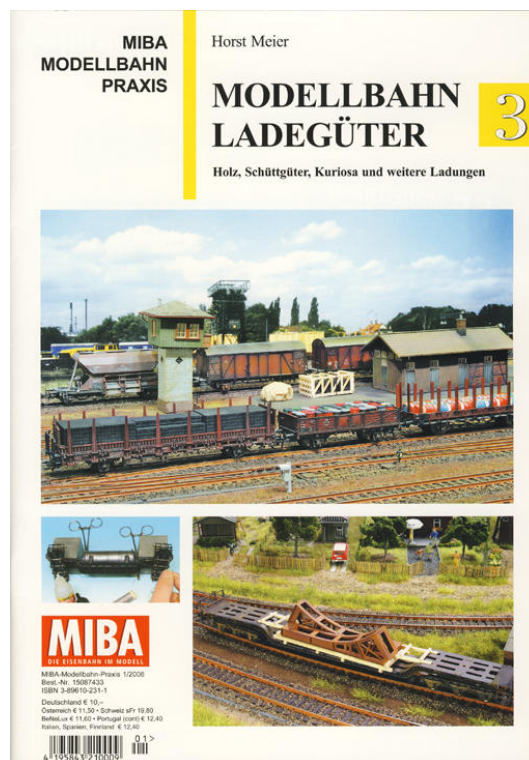
**Miba-Modellbahn-Praxis**  
**Verlagsgruppe Bahn GmbH**  
**Nürnberg 2006**

**Geklamertes Heft**  
**Format 21 x 29,7 cm**  
**84 Seiten mit über 240 meist farbigen Abbildungen**

**ISBN 3-89610-231-1**  
**Best.-Nr. 150 87433**  
**Preis 10,00 EUR (Deutschland)**

**Erhältlich direkt ab Verlag**  
**oder im Fach- und Buchhandel**

Von Anthrazit bis Zellulose – es gibt wohl nichts, was es beim Vorbild nicht gibt. Im dritten und letzten Band der Ratgeberreihe verläßt Horst Meier vor allem Holz und verschiedene Schüttgüter auf die Modellbahngüterwagen.



Hinzu kommen einige kuriose Ladegüter, die er in einem separaten Kapitel auch mit Vorbildaufnahmen unterlegen kann.

Von Weihnachtsbäumen über Müllcontainer und Prellböcke bis hin zum U-Boot reicht die Liste solcher ausgefallener Dinge, die sich auf Schienen transportieren lassen. Darunter findet sich bestimmt auch die eine oder andere Idee, die auf der heimischen Anlage oder auch auf einer Messepräsentation für einen Blickfang oder ein Augenzwinkern sorgen kann.

Der bekannte Buch- und Fachautor beweist damit einmal mehr, dass Phantasie, Vorstellungsvermögen und Kreativität die Schlüssel zum Erfolg auch im Modellbahnbereich sind. Wie solche Ideen in die Tat umgesetzt werden, vergisst er dabei ebenfalls nicht.

Denn natürlich zeigt er auch im Teil 3 seiner kleinen Reihe in allen Details, wie vorbildgerechte und individuelle Ladegüter selbst hergestellt werden – wie zuvor auch, anhand der Spurweite H0.

Der Schwerpunkt liegt wieder auf solchen Bastelarbeiten, die sich mit überschaubarem Aufwand und geringen Kosten schon am Küchentisch erledigen lassen. So werden die Leser zu keinem Zeitpunkt überfordert und können selbst schnell auf Erfolgserlebnisse blicken. Es ist fast unglaublich, wie viel Wissen Horst Meier in seinen Ladegüter-Heften zusammengetragen hat.

Schnell stellten wir fest, dass wir auch dieses vorliegende dritte Heft nicht mehr aus der Hand geben mögen. Allein das Thema Holz bietet schon eine unüberschaubare Fülle an Möglichkeiten – seien es Stamm- oder Schnitthölzer, Ladungen von Grubenholz, Eisenbahnschwellen oder auch Übersee-Transportkisten aus diesem wertvollen Rohstoff. Selbst als (Alt-)Papier oder Zellulose finden wir es auf Zügen wieder.

Zu den ausgefallenen Ladegütern gehören Radsätze auf dem Weg ins Ausbesserungswerk, Papierrollen, Briketts, Helikopter oder museal aufzuarbeitende Flugzeuge, die besondere Ansatzpunkte für die Kreativität des Modellbahners bieten. Sie lassen sich mit Folien oder Planen vor der Witterung schützen und die Ladungssicherung spielt ebenfalls eine besondere Rolle. Alle diese Ideen sind auch im Maßstab 1:220 problemlos umsetzbar.

Schwieriger wird es da bei Torfbällen oder Stroh, die besondere Ansprüche stellen, sollen sie auch im Modell zu erkennen sein und gleichzeitig gelungen auf den Betrachter wirken. Gefallen haben wir auch an der Idee gefunden, Äpfel auf Güterwagen zu verladen – in der Spurweite Z wäre das angesichts der Größe dieser Früchte eine enorme Herausforderung. Auch Kartoffeln, vielleicht noch eine Steigerung, kamen uns in den Sinn.

Lange gegrübelt haben wir am Bauvorschlag für Zuckerrüben. Sie haben sich als beliebtes Ladegut etabliert und tauchen auch gern im Lieferprogramm der Hersteller auf. Horst Meier experimentierte für die Spurweite H0 – wie andere vor ihm auch – mit verschiedenen Saaten, um Form und Größe zu treffen.

Die Gegenüberstellung mit einem Vorbildfoto zeigte uns trotz guter, handwerklicher Arbeit zu viele Abweichungen. Ausschlaggebend sind die Größe und vor allem die Form der Rübennachbildungen. Was die H-Nuller nicht schaffen, setzte sich bei uns daher als Herausforderung für die Baugröße Z fest: Der Autor hatte uns mit seinen Basteleien gepackt.

Treffender lässt sich die Faszination nicht beschreiben, die von diesem Druckwerk ausgeht. Nicht alles muss perfekt sein, aber es sollte durchdacht und gut aufbereitet sein, dass der Leser gepackt wird und nach eigenen Erfolgen strebt. Und das ist Horst Meier dank sehr guter Aufnahmen auch zweifelsfrei gelungen.



Den Abschluss dieses dritten und letzten Hefts macht ein Kapitel zu Ladegütern der verschiedenen Hersteller, denn das Angebot der Zubehöhersteller ist in den letzten Jahren doch deutlich gewachsen. Für die Spurweite Z finden sich darin zwar kaum verwertbare Hinweise, denn die wichtigsten Anbieter für unsere Nenngröße fehlen ganz, während andere gar kein Spur-Z-Programm (mehr) haben.

Dennoch zeigt die Auflistung, dass Leser für die Umsetzung von Ideen auch in Zubehörsortimenten fündig werden können, die eher auf Ausgestaltung als Ladegut zielen. Neben den im Heft genannten Beispielen Busch und Kibri kamen uns z.B. Rolfs Laedchen und KoMi-Miniaturen in den Sinn.

**Verlagsinformationen und Direktbezug:**

<http://www.miba.de>

<http://www.vgbahn.de>

---

## Anzeige



**Nur für Freunde unseres Magazins:**  
die **Trainini Fototasse**  
mit Panoramabild.

Auf Wunsch mit Namensdruck  
statt Mottospruch.

zum Selbstkostenpreis  
von **9,95 EUR**  
zzgl. Porto-/Versandkosten.  
Persönliche Übergabe auf  
Veranstaltungen gewünscht.

Bestellungen bitte elektronisch an unsere E-Mail-Adresse. Lieferung gegen Vorkasse.

## Das Adventstreffen in Zell **Alle Jahre wieder...**

*Längst ist die vorweihnachtliche Modellbahnausstellung in Zell an der Mosel, inoffiziell und treffend meist als Adventstreffen bezeichnet, zu einer etablierten und beliebten Spur-Z-Veranstaltung gewachsen. Der große Zuspruch lässt sich sicher auf den unkommerziellen Charakter zurückführen, der vor allem eines gewährleistet: eine familiäre Atmosphäre.*

Nahtlos reihte sich das Treffen am letzten Novemberwochenende 2010, dem ersten Advent, in die erfolgreichen Veranstaltungen der Vorjahre ein. Wieder gab es ausgefallene und bestens gelungene Spur-Z-Exponate zu sehen. Und wieder verzeichnete die Teilnehmerliste Namen, die erstmals dem Ruf nach Zell gefolgt waren.

Das alles garantierte schon eine Veranstaltung der Spitzenklasse, doch bevor es ans öffentliche Vorführen ging, war ja noch einiges an Vorarbeit zu leisten. Die ersten Teilnehmer treffen traditionsgemäß bereits im Verlauf des Freitagnachmittag oder frühen Abends ein, um bei einem guten Schoppen im historischen Zeller Bahnhof zu plaudern. 44 Teilnehmer bedeuteten einen neuen Auftaktrekord.

Dabei wurden Neuheiten gezeigt und vorgeführt oder auch technische Lösungen für fremde Produkte präsentiert.

So erläuterte Oliver Paßmann persönliche Unzufriedenheiten mit Märklins „Senator“ beim Umrüsten auf Digitalbetrieb und führte vor, welche Lösung er für seine Kunden gefunden hat.

Beeindruckend war besonders das Steigvermögen des Triebzugs weit über dem sonst gemeinhin als Maximum akzeptierten Wert von 3% – ganz ohne Haftreifen!

Ausschließlich elektronische Nachbesserungen sorgten für dieses Ergebnis. Zur Modifikation des Modells gehörte noch eine Innenbeleuchtung, die im schummerigen Licht des ehemaligen Warteraums besonders gut zur Geltung kam.

Am Samstag wurde fleißig aufgebaut und es verging ein ganzer Tag, bis alle Anlagen, Vitrinen und Schaustücke ihren Platz gefunden hatten und betriebsbereit waren. Natürlich war auch die Phase von vielen netten Gesprächen begleitet, denn viele der anreisenden Zetties nutzen eher diesen Tag fürs Fachsimpeln, damit der Sonntag ganz den Besuchern und Familien aus dem Umkreis gewidmet werden kann.

Gegen 18:00 Uhr fand das rege Treiben dann nach und nach ein Ende, denn bereits eine Stunde später war der große Stammtisch mit griechischem Buffet angesetzt. Da der gesamte



Oliver Passmann (links im Bild) führte seine Produkte vor und beeindruckte vor allem mit seinem digitalisierten und umgebauten Triebzug „Senator“.



Restaurantbereich der Zeller-Schwarze-Katz-Halle von den (angemeldeten) Zetties belegt wurde, waren alle Teilnehmer bestrebt, sich passend zu ihren Gesprächsrunden zusammenzufinden.



Aufbau beendet, der große Ansturm kann kommen: Auch Spiris Modellbahn-Welt, die Anlage „Liependorf“ von Piero Sbiroli aus der Schweiz, nahm wieder am Adventstreffen teil.

Das bestimmende Gesprächsthema an vielen Tischen dürften wohl die Zukunft der Spur Z gewesen sein: Während die einen über Plutas Pläne sprachen, das Unternehmen Märklin aus der Insolvenz zu entlassen, kreisten die Gedanken der übrigen Aktiven um die Restrukturierung im Bereich der Forenwelt und Veranstaltungsträgerschaft. Einhellig waren die Diskutierenden der Ansicht, dass ein Verein die richtige Lösung wäre.

So tauschten sie sich aus, wie sich eine solche Organisation definieren und selbst verstehen solle. Ebenso wichtig war natürlich auch, wie der Weg zu demokratischen Strukturen verlaufen könne, was unbedingt zu bedenken wäre und welche Punkte eine dauerhaft zukunftsfähige Regelung zwingend beinhalten und auch bewusst ausklammern solle.

All das zeigt angesichts von rund einhundert aktiven Zetties und ungezählten, weiteren Sympathisanten, sehr eindrucksvoll, wie groß und wichtig die Vernetzung innerhalb unserer Spurweite heute ist und wie groß das daraus erwachsene, persönliche Vertrauen geworden ist. Nicht wenige waren in ihren Gedanken schon beim nächsten großen Treffen in Altenbeken 2012, obwohl es hierzu noch keine offiziellen Ankündigungen gibt.

Die Mehrheit der in Zell Vertretenen wird sicher die Einschätzung der Redakteure teilen, dass diese Stammtischatmosphäre mit ihren vielen, persönlichen Kontakten maßgeblich für den familiären Rahmen verantwortlich ist, der unsere Baugröße so einmalig macht. Insofern bedeutet jede solche Runde auch eine mentale Stärkung für den nachfolgenden Besuchertag.

Und der Sonntag war wieder einmal von großem Zuspruch geprägt. Längst hat sich die in der Zeller Weinregion einmalige Modellbahnausstellung zu einem beliebten Anziehungspunkt entwickelt. Sie beweist, dass auch die Kinder von heute für Eisenbahnen und ihre Verkleinerungen zu begeistern sind. Nicht nur aus Zell selbst kommen sie herbei, um gemeinsam mit ihren Eltern oder Großeltern die fahrenden Züge zu erleben und über viele Eigenbauten, teilweise mit beeindruckenden Funktionen, zu staunen.

Direkt im Eingangsbereich stießen die Familien zunächst auf Trafofuchs, verstärkt von Norbert „Paul“ Rickmann. Optischer Schwerpunkt des Stands war die aus Modulen der beiden gebildete Anlage, auf denen vor allem das niederrheinische Wasserschloss Dyck sofort ins Auge fiel. Aber auch der Rheinarm mit Kiesgewinnung fesselte mit dem dargestellten, regen Treiben für längere Zeit die Blicke der Kinder.

Das umfangreiche, ausgestellte Trafofuchs-Programm ließ sich besonders gut auf dem Schrebergartenmodul im praktischen Einsatz sehen. Paul rundete die Liste der Exponate durch erste Gebäudeeigenbauten ab, die für seine nach spanischen Vorbildern geplante Anlage entstanden sind.

Ein Gegenpol zu so viel Urlaubsstimmung war das gelungene Karnevalsdiorama von Trafofuchs, das für die Internationale Modellbahnausstellung in Köln erschaffen wurde. Auch in Zell kam dies gut an, denn in der Moselweinstadt ist der Karneval ebenfalls sehr lebendig. So erfreute sich Groß und Klein an den Motivwagen, Gruppen und dem Dreigestirn aus Prinz, Bauer und Jungfrau am Schluss des Zugs.



Den Karnevalsumzug am Kölner Heumarkt (ganz oben) gibt das neueste Trafofuchs-Diorama wieder. Wie in der Realität ziehen die Motivwagen (unten links) und Gruppen am Betrachter vorbei. Den Abschluss bildet der Prinzenwagen (unten rechts) mit dem Dreigestirn.

Ganz neu für die Kinder der Region war die Vitrinenanlage von Götz Guddas. Was erfahrene Zetties seit Jahren kennen und mit Leidenschaft verfolgen, war für das Moselweinstädtchen eine Premiere.



Wer die Treppen der Stadthalle erklommen hatte, lief geradezu auf die Präsentation von Susanne und Götz Guddas zu.



Rainer Tielke entwickelt weiter fleißig Modelle, bevor er mit seinem Verkaufssortiment (Ratimo) an den Start geht. In Zell konnten die Besucher den bisherigen Stand auf einem provisorischen Betriebswerksdiorama erleben. Beeindruckend ist vor allem der große Brückenkran, der die Bekohlungsunker versorgt.

Groß und klein begeisterten sich für äußerst langsam, aber stets kontaktsicher fahrende Dampflokomotiven mit kurzen Nebenbahnzügen, die beschaulich durch eine ländliche Kulisse zogen.

Funktionsfähige Stirn- und Schlussbeleuchtungen sind bei allen Fahrzeugen ebenso Standard wie Weichenlaternen oder der mit einer Laterne winkende Streckenwärter.

Hier zeigt sich, wie gut Spur Z, digitaler Betrieb und Fahrsicherheit zusammenpassen.

Bunter und reger Betrieb herrschte auf der Modulanlage von Hans-Georg Kunz.

Seine Aneinanderreihung widmete sich gewohnt beliebten Motiven aus dem mittleren Rheintal, darunter der bekannte Loreleyfelsen. Äußerer Wendepunkt war das Betriebswerk von Roland Rauschenbach. Dies entwickelte sich ebenfalls zu einem beliebten Objekt, denn hier ließen sich die Dampfzüge ausgiebig betrachten oder beim Wenden auf der Drehscheibe beobachten.

Thematisch hatte sich auch Rainer Tielke diesem Gebiet verschrieben. Erstmals reiste er nicht mit seiner „Tielke Stahl AG“ an, sondern zeigte die vielen Modelle fürs Bw, die er in diesem Jahr entwickelt hat. Sie sollen künftig, d.h. nach Erlangen der Serienreife, Ausgangspunkt eines eigenen Vertriebs assortiments sein.

Und alle, die den großen Kohlenbrückenkran, den Wiegebunker, die Sandtürme und das Sandlager auf dem großen Funktionsdiorama erlebt haben, können diesen Zeitpunkt kaum noch abwarten.

Dass Rainer seine Entwicklungen gewerblich anbieten wird, ist indes keine Frage mehr. Etwas Geduld ist dennoch mitzubringen.

In unmittelbarer Nachbarschaft war eine große Modulanlage zu sehen, deren Moduleigner auch nicht alle Tage zusammenkommen dürften: Hier mischten sich die Module von Hans-Ulrich Druske nach norddeut-



Auch die US-Bahner brachten neue Module mit. Faszinierend auf die Besucher wirken hier aber vor allem immer die Dimensionen der Güterzüge – ob überlang oder doppelstöckig, wie der Containerzug auf dieser Aufnahme.

schen Landschaftsbildern mit den holländischen Motiven von Hans van den Haak mit einem neuen Wendemodul von Volker Töpfer.

Vor dieser Wendeschleife verschwanden die Züge in einem Tunnelportal, dessen Umgebung bereits sehr ansprechend gestaltet war, obwohl die höheren Hanglagen noch auf ihre Ausgestaltung warten.

Doch auch die „inneren Werte“ bestachen, denn das Wendemodul beherbergt auch einen kleinen Schattenbahnhof, der für ein abwechslungsreiches Durchtauschen der Zuggarnituren sorgt.

Und so fanden sich auch Gelegenheiten, in freier Interpretation der vom Vorbild befahrenen Trassen den Henschel-Wegmann-Zug mit seiner Stromliniendampflok der Baureihe 61 oder auch den VT 10<sup>5</sup> „Senator“ über dieses Arrangement verkehren zu lassen.

Ansonsten bestimmten Diesellokomotiven wie die Baureihe 221 oder verschiedene Bundesbahn-Dampflokomotiven das Bild.

Die Domäne von AZL und MTL hingegen war die US-Modulanlage schräg gegenüber: Endlose Weiten mit steppenähnlichen Landschaften, dazwischen das Baseballstadion von Matthias Mirza, prägten das Bild vom Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

Die geringe Tiefe der Module war nebensächlich, denn hier ging es vorrangig um die schier endlos wirkenden Güterzüge, wie sie typisch für den amerikanischen Kontinent sind.

Häufig ziehen gleich mehrere dieselelektrische Lokomotiven vom Typ GP9 oder SD40-2 sowie vielen anderen, die in den letzten Jahren hinzugekommen sind, ihre schwere Last an den Augen staunender Kinder vorbei. Besonders beliebt scheint die Bahngesellschaft Union Pacific zu sein, deren gelbe Grundfarbe gleich ins Auge sticht.

Der Kenner der Spur-Z-Welt hielt hingegen Ausschau, ob sich nicht schwarze Ungetüme aus der Ferne ankündigen: Die 4-6-6-4 „Challenger“ von AZL als jüngste Neuheit haben viele Modellbahner noch



**Bild oben:**

Ein typischeres Motiv für die USA könnte es wohl nicht geben. Matthias Mirza hat auf seinem Modul ein Baseballstadion nachgebaut. Jahr für Jahr ist zu verfolgen, wie es Stück für Stück weiter ausgestaltet wird.

**Bild unten:**

Auch das gehört zum Adventstreffen. Holger Späing bereitet auf den Modulen von Gerhard Maurer eine Filmszene für das **Trainini Jahresvideo 2010** vor, das sich dem Thema „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“ widmen wird. Beim Wendemodul ist an der Anlagenkante anzusehen, dass noch Zwischenstücke geplant sind, die für einen sauberen Landschaftsverlauf sorgen werden.



nicht gesehen, aber Größe besticht halt auch im kleinen Maßstab. Und so konnten Kay Waibel, Peter Rogel, Mattias Mirza und Thomas Buchner sehr zufrieden mit ihrem Auftritt sein.

Und auch Piero Sbiroli hatte wieder nach Zell gefunden: Die aktuell wahrscheinlich bekannteste Spur-Z-Anlage mit dem bescheiden klingenden Namen „Liependorf“ durfte auch beim Jahresabschluss der Ausstellungssaison nicht fehlen.



Und die Besucher merkten schnell, was in diesem Exponat, dessen vier Enden das Kreuz der Eidgenossen ziert, alles steckt: eine schier unglaubliche Fülle an Figuren, zusammengestellt in den verschiedensten Szenen, wie sie nur das Leben selbst schreiben kann.

Sei es die Traumhochzeit mit Kutsche vor der Dorfkirche, das Warten auf den nächsten Zug, die Kanalisationsbaustelle im Ort oder ein Rocker- und Hippietreffen.

Typisches Erkennungsmerkmal war aber wieder die originelle Geräuschkulisse, die mal mit Glockengeläut zur Messer rief, mal mit lautem Schnaufen das Nähern des Dampfzugs ankündigt.



Auch die Rocker ließen natürlich die Motoren ihrer Feuerstühle erklingen. Neu war das gezeigte Rollmaterial: Die Umbauwagen aus dem Märklin-Display 87060 fuhren hier ebenso wie eine Baureihe 89 mit Detailsteuerung und weiteren Superungen von Bahls.

Weitere Modelle aus der „Dampflok-schmiede“ ließen sich in Sichtweite am Gemeinschaftsstand von Michael Bahls und Maxi Mehnert begutachten.

**Bild oben:**

Stets gut besucht war der Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls-Modelleisenbahnen. Michael Bahls (rechts) stand allen Besuchern Rede und Antwort.

**Bild unten:**

Immer gefragt sind die Dienste des „Lokdoktors“ Michael Etz. Kostenlos führte er auch in Zell wieder Wartungs-, Reinigungs- und sogar kleinere Reparaturarbeiten durch. Auch Trainini® musste seine Dienste in Anspruch nehmen, als eine „Filmdarstellerin“ den Dienst verweigerte.

Ausgestellt waren dort Superungen von Märklin-Modellen der Baureihen 18, 55 und 44 oder auch eine teilentstromte 03<sup>10</sup> im Zustand der ersten Nachkriegsjahre.

Nicht fehlen durfte das aktuelle Spitzenprodukt des Bahls-Programms: die Neubaulok Baureihe 23 der DB.

Die Modelle dieser Lok haben derzeit Priorität bei den Auslieferungen. Michael Bahls möchte die Fertigstellung der Baureihe 01<sup>10</sup> nicht einleiten, solange viele Kunden noch auf ihr Exemplar des Modells warten, das die Trainini®-Redaktion zur Neuerscheinung des Jahres 2009 in der Kategorie Lokomotiven gekürt hatte.

Die US-Bahnfreunde durchstöberten derweil das Programm von Aspenmodel, das von Maxi Mehnert vorgeführt wurde. Es reicht von Dampflokomotiven über Gleismaterial mit feinen Schienenprofilen bis hin zu Kleinserienbausätzen, die immer einen Blick wert sind. Wer z.B. eine der markanten Trestle-Brücken für seine Anlage suchte, der wurde hier schnell fündig.

„Lokdoktor“ Michael Etz und „Schwester“ Heike kümmerten sich nebenan um die kleinen Patienten, die vorübergehend ihren Dienst eingestellt hatten.

Reinigungs- und Wartungsarbeiten wurden hier ebenso schnell und professionell erledigt wie auch kleinere Reparaturen an den „Schützlingen“ der Besucher und Aussteller.

Auf großer Fahrt konnten die Besucher die Modelle im gleichen Gang auf der gegenüberliegenden Seite erleben. Dort waren die Spur-Z-Freunde Saarpfalz anzutreffen, die eine schöne Modulanlage mitgebracht hatten.

Mit verschiedenen Themenschwerpunkten hatte sie für jeden etwas zu bieten. Eine elektrifizierte Hauptstrecke etwa sorgte dafür, dass die elektrische Traktion nicht mangels Fahrdrabt verloren aussieht.

Die eingleisige Nebenstrecke im Vordergrund verkörperte die „Bimmelbahn“ von damals, der im Rückblick gern Gelassenheit und Romantik zugeschrieben werden.

Ein Kopfbahnhof am rechten Anlagenende sorgte für spannenden Rangierbetrieb, denn hier wurden Züge getrennt oder neu zusammengestellt. Familien verweilten hier gern, um dem regen Treiben zuzusehen.

Nachbar den Saarpfälzern war Gerhard Maurer, der aus eigenen Segmenten eine komplette Modulanlage zusammenstellen konnte.

Seine über die Jahre zusammengekommenen Stücke wie der Bahnhof Ruschberg, die Gerhardinger Mühle (Wendemodul), die Seibertsmühle oder das Brückenmodul gaben auch in dieser neuen Konstellation ein hervorragendes Bild ab.



**Bild oben:**  
Einen Blick hinter die Kulissen gewähren die Spur-Z-Freunde Saarpfalz.

**Bild Mitte:**  
Bekannte Eigenbau-Gebäude in neuer Anordnung zeigt das Wendemodul von Gerhard Maurer, welches in Zell Premiere feierte.

**Bild unten:**  
Harald Ruppelt hat im Eigenbau die ELNA-Lok mit der Betriebsnummer 151 geschaffen. Ihr Vorbild fuhr auf der Moselbahn zwischen Bullay und Zell.



Neu war das linke Wendemodul, das einige schon bekannte Hauseigenbauten zeigt, die von Gerhards Internetseiten oder der Intermodellbau Dortmund 2009 bekannt sind. Dort war damals das Amtsgericht schon auf einem Diorama zu sehen. Hinzugekommen sind das Beamtenwohnhaus und eine Villa.

Dieses neue Segment beinhaltet im nicht einsehbaren Gleiswendebereich auch eine eingleisige Streckenverzweigung, die später zum geplanten Bahnhof Baumholder führen soll, der sich über zwei weitere Module erstrecken wird. Auf diese Planung ist es zurückzuführen, dass der seitliche Geländeabschluss nicht exakt zur Jörger-Norm EFW 400 passt, nach der alle Module des ZIST 55 gebaut wurden.

Gerhard Maurers Bahnhof Ruschberg bot zudem noch eine hervorragende Kulisse für eine besondere Lokomotive, die im Eigenbau nach einem Vorschlag aus einem alten Märklin-Magazin erbaut wurde. Die ELNA 151 verkehrte einst auf der Moselbahn von Bullay nach Zell und hat daher einen regionalen Bezug wie keine andere Lok. Ihr funktionsfähiges Modell hat Harald Ruppelt gebaut und zum zweiten Mal mit zum Adventstreffen gebracht.

Auf unserem Rundgang haben wir uns nun wieder dem Eingangsbereich genähert und laufen dort geradewegs auf die Modulanlage des FkdS-Z Hamburg zu. Erstmals haben die Hamburger die lange Reise an die Mosel auf sich genommen und entgegen der ursprünglichen Pläne auch einige ihrer Module mitgebracht.



Der FkdS-Z Hamburg fiel nicht nur durch seine von Gaston Burkhardt geschaffene Brücke nach Vorbild zwischen Düsseldorf und Neuss auf. Das Augenmerk der Besucher war ihnen auch durch außergewöhnliche Züge sicher, wie hier den einstigen Touristikzug der DB AG.

Neben dem stammtischeigenen Burg-Wendemodul mit den hervorragenden Felsformationen von Thomas Wicyslo und dem sich anschließenden Streckenmodul mit kleiner Burg bestach vor allem eine

große Brücke: Ihr Vorbild, eine in Deutschland einmalige Kombination aus Bogen- und Kastenbrücke führt bei Düsseldorf über den Rhein nach Neuss.

Seitlich von ihr sind bis heute die Brückenköpfe der Vorkriegskonstruktion zu sehen.

Dieses Modul, dessen einziger Makel der schwierige Zugriff auf entgleiste Züge ist, verdanken die Hamburger dem Brückenbauer des Miniaturwonderlands, Gaston Burkhardt.

So konnte diese ausgefallene, aber beeindruckend umgesetzte Brücke viele Blicke auf sich ziehen.



Dem Meister bei der Arbeit zusehen: Gerhard Finster zeigte den Besuchern, wie vorbildlich gelungene Bäume aus gedrehten Drähten hergestellt werden.

Doch auch die Zuggarnituren hatten es in sich: Vom langen Interregio mit verkehrsroter 103, über die S-Bahn Rhein-Ruhr mit 111 oder 143 als Zuglok, schwere Güterzüge bis zum Touristikzug der DB AG reichte die Palette des Gezeigten. Die Augen der Besucher blieben gern an den auffälligen Farbtupfern hängen.

Geradezu ruhig und beschaulich ging es nebenan zu: Hier hatte Gerhard Finster seine „Baumschule“ aufgebaut. Mit großer Geduld und geschickten Händen führte er den Besuchern vor, wie aus Draht meisterliche Bäume nach dem Vorbild der Natur entstehen. Die fertig gebogenen Rohlinge erfordern nur eine farbliche Gestaltung und Belaubung. Viele Besucher zeigten sich beeindruckt, wie einfach das Grundprinzip funktioniert.



Achim Grob (rechts) war mit einer großen Vitrine angereist, in der das Gesamtprogramm von High Tech Modellbahnen zu sehen war.

Wem der Sinn weniger nach Basteln stand, der konnte an den Ständen von Spur-Z-Ladegut Josephine Küpper, KoMi-Miniaturen und bei High Tech Modellbahnen im aktuellen Lieferprogramm stöbern.

Bei Achim Grob standen technische Raffinessen im Vordergrund, darunter Nacharbeiten an Märklin-Pantographen, die dazu führen, dass sie sich flach wie beim Vorbild absenken lassen – die Optik eines Modells gewinnt dadurch enorm.

Zu diesem Angebot gehören auch verschiedene Superungsarbeiten nach Wahl, die das Verschließen der Dachumstellschraube, Umbau der Lichtfunktionen und Ausrüsten mit Zusatzteilen

(Heckl-Kupplungen) umfassen. Vorgestellt wurde dies an den Baureihen 185 und 140 von Märklin.

In diesem Zusammenhang verwies Achim Grob auch auf bei ihm erhältliche Digitaldecoder DCX 74z (Art.-Nr. 1150) und DCX 75 (letztere für DCC, Art.-Nr. 1152 und Selectrix, Art.-Nr. 1162), entsprechende Umbauten in seiner Werkstatt (1800 / 1801) sowie Umrüsten von alten Lokbeleuchtungen auf modernen LED-Standard inklusive Schlussleuchten (2020).



Wer sich über das nicht geänderte Fahrwerk an Märklins Kohleversion der Baureihe 44 geärgert hat, findet ebenfalls bei High Tech Modellbahnen Abhilfe: Ein filigraneres Fahrwerk ist dort für Bastler ebenso erhältlich (2090) wie ein Umbau durch den Anbieter selbst (2091). Neu sind LED-Stecksockel für digital umgebaute Modelle der Baureihe 111 (7044).

Bei Küppers gab es neben dem eigenen Ladegut- und Gebrauchtwagenprogramm auch ein großes Diorama zu sehen: Die Baustelle des nicht weit von Zell entfernten Kaiser-Wilhelms-Tunnels hatte Helmut Küpper herausgefordert, auch im Modell eine Tunnelbohrmaschine nachzubauen und das Geschehen am Bohrloch nachzubilden.



Ein ungewöhnliches Dioramenmotiv ist die Tunnelbohrbaustelle von Helmut Küpper. Die Vorlage lieferte ihm der derzeitige Bau einer zweiten Röhre des Kaiser-Wilhelm-Tunnels nicht weit von Zell.

KoMi-Miniaturen präsentierte verschiedene MBZ-Bausätze und eigene Entwicklungen verschiedener Zurüst- und Superungsteile. So ist es mit den in Zell frisch vorgestellten Neuheiten dieses Anbieters künftig möglich, Traktoren mit Außenspiegeln, Pedalen, Schaltknüppel, Ackerschne, Seitensitzen usw. auszustatten.

Die Anhängerkupplung ist vor allem für die eigenen Begleiter gedacht, wie den in Zell neu vorgestellten ladwirtschaftlichen Einachsanhänger. Interessant ist auch der Seitenmähbalken für Trecker. Verschiedene Fahrradträger fürs Auto (für Dach- und Heckmontage) sorgen sicher künftig für mehr Radmodelle auf Spur-Z-Straßen.

Passend dazu hat KoMi-Miniaturen auch gleich verschiedene Fahrradmodelle entwickelt, die es zuvor im Maßstab 1:220 noch nicht gab, wie BMX-, Bonanza- oder auch Hollandrad.

Krönung war aber das erste fertige Serienmuster des offenen Güterwagens Ommr 42 der Deutschen Bundesbahn mit Bremserbühne (siehe auch Kurzmeldungen). In diesem Zusammenhang sind auch neue Superungssätze für Puristen zu vermelden: Der Bausatz zur Superung von Güterwagen enthält freistehende Bremsbacken, Zettelkästen, UIC-Seilanker, Seilösen, Bremsumsteller und Zugartenumsteller. Für Märklins Kühlwagen 8600 gibt es filigrane Beschickerbühnen und Rangiererecktritte.

Ganz im Zeichen des bevorstehenden Weihnachtsfestes stand hingegen der Stand von Rolfs Laedchen. Bärbel und Rolf Pabst präsentierten nämlich einige dazu passende Neuheiten: Straßenschmuck in Form von Nikolaus-Schlittensilhouetten, die zwischen Häuser gespannt werden, und tannengrün bekleidete Leuchtsterne, wie sie zur Adventszeit an den Hauswänden der Geschäfte zu finden sind. Hinzu kamen verschiedene Straßenlaternen.

Im letzten Gang treffen wir links zu-nächst auf den großen Bahnhof von Ulrich Günther. Die vielen Gleise an den Bahnsteigen und im Bahnhofsvorfeld reizen nicht nur zur Vorstellung, wie dieses Werk in eine Anlage integriert wirken mag sondern bietet auch eine ideale Ausstellungsfläche für seine vielen gesuperten Lokomotiven und patinierten Wagen.



Weihnachtliche Stimmung im Maßstab 1:220 schuf Rolfs Laedchen mit passendem Straßenschmuck für Häuserzeilen.

schwere Güterzuglok wurde zuvor in aufwändiger Arbeit verfeinert und mit zusätzlichen Details versehen, einige Mankos des Modells gegenüber dem Vorbild wurden entfernt. Hier ließen sich nun die Ergebnisse überprüfen.

Gunnar Häberer, erklärter Freund der Deutschen Reichsbahn Ost, ließ es sich nicht nehmen, einige seiner Schätze dazu zu stellen.

So kamen die Versammelten auch in den Genuss der teilverkleideten Schnellfahrlok 18 201 (allerdings mit Computernummer als Baureihe 02), der ehemaligen Kriegslok Baureihe 52 und der rekonstruierten BR 01<sup>5</sup>, der Krönung des ostdeutschen Dampflokbaus.

Für passende Anhänger war natürlich auch gesorgt, seien es DB-Wagen aus einem Interzonenzug, Doppelstockwagen aus Görlitz oder zweiachsige Reko-Wagen, den Gegenstücken zu den DB-Umbauwagen.



Freudenreich Feinwerktechnik stellte in Zell einen neuen Hackschnitzelwagen nach skandinavischem Vorbild vor, der in verschiedenen Ausführungen erscheinen wird (hier NSB). Neben der guten Umsetzung besticht das Modell auch durch sein passendes Ladegut.

Besondere Aufmerksamkeit fand Gunnars aktuelles Projekt des Umbaus einer Einheitslok der Baureihe 50: Ausgerüstet ist das Lokgehäuse bereits mit einem Giesl-Ejektor, der sogenannten „Quetschesse“.



Den Weg nach Zell an der Mosel hatte auch Peter Grundmann aus dem Saarland gefunden. Dieser aktive Elektroniktüftler, der auch schon einen Bauvorschlag in **Trainini®** veröffentlicht hat, ist zwar nicht ausschließlich auf die Spurweite Z fixiert, begeistert sich aber zunehmend für diese Baugröße.

Zum Adventstreffen war er gekommen, weil er gern einen tieferen Blick in die Szene unserer Nenngröße erhalten und Kontakte vertiefen oder knüpfen wollte. Er zeigte sich wie alle anderen Besucher, mit denen wir gesprochen haben, sehr begeistert von der Veranstaltung und kann sich gut vorstellen, selbst mal als Aussteller dabei zu sein.



Ein kompletter Zug aus FR-Wagenmodellen durchfährt die Schweiz-Anlage von Pieter Willems aus Belgien. Die Gestaltung dieser Anlage, die zum ersten Mal vor vier Jahren als Rohbau gezeigt wurde, ist beeindruckend gut gelungen.

Damit stieß er auf volle Begeisterung, denn besonders seine digitale Blocksteuerung für analoge Fahrzeuge fand in letzter Zeit großes Interesse und so bekundeten nicht wenige, sich dazu gern austauschen zu wollen. Wir werden es sehen, denn die Veranstaltung wächst nach wie vor weiter und langsam, aber absehbar, wird auch die Stadthalle dafür zu klein.

Auf das Adventstreffen neugierig geworden war auch Harald Thom-Freudenreich. Der Kleinserienhersteller aus Sanitz hatte bereits im Vorjahr einige seiner Modelle in Zell (Mosel) ausstellen lassen, wollte sich aber unbedingt auch persönlich ein Bild von dieser Ausstellung machen.

2010 hat es endlich geklappt und so konnte auch Freudreich Feinwerktechnik einen interessanten Querschnitt durch sein aktuelles Lieferprogramm zeigen. Die Zetties zeigten sich beeindruckt von der Vielfalt an Modellen, die neben der Schweiz auch Vorbilder aus Italien und Skandinavien umfassen. Ganz neu war der Hackschnitzelwagen der norwegischen Staatsbahn, der erstmals hier als Serienmodell gezeigt wurde.



Wir zogen nun weiter und gelangten zu einer Anlage aus den Niederlanden, deren optischer und betrieblicher Schwerpunkt ein modernes Betriebswerk für die elektrische Traktion ist. Zentrales Element ist eine Schiebebühne, die einfahrende Lokomotiven auf die Lokschuppenstände und Freigleise verteilt. Außen herum führen verschiedener Züge um das Bw herum, doch die Kinder hatten fast nur Augen für den Betrieb rund um die Schiebebühne.

Damit nähern wir uns dem Ende unseres Berichts und mit ihm gleich zwei Höhepunkten der Ausstellung: Pieter Willems aus Belgien hat kräftig an seiner Schweiz-Anlage weitergebaut. Seit der ersten Vorführung in Geseke 2008 hat sich viel darauf getan: Die Landschaft scheint weitgehend fertig gestaltet, allenfalls einige Details dürften noch hinzukommen.



In den vielen Spitzkehren der schweizerischen Alpentransversalen wirken lange Züge besonders gut. Hier fährt Märklins Almauftriebslok Re 460 mit einem Intercity auf den Fotografen zu.

Und auf den Gleisen herrscht nun reger Betrieb. Und wie es sich für die Schweiz gehört, verkehren die Züge auf dem linken Gleis.

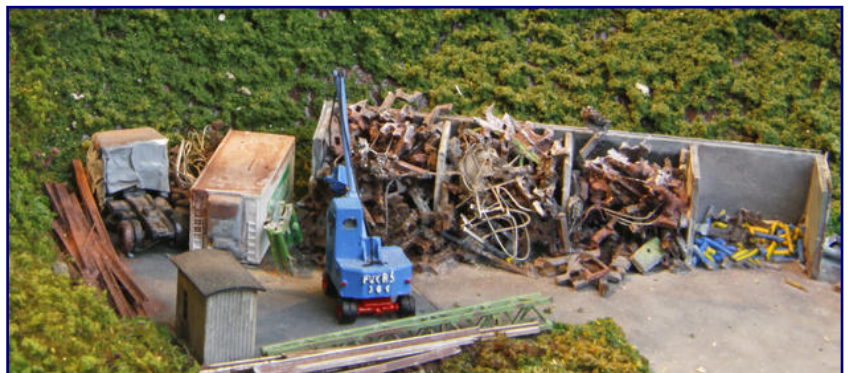
Personenzüge mit langen Wagen und schwere Güterzüge mühen sich über die Rampen und absolvieren auch im Modell einen beeindruckenden Höhenunterschied.

Besonders die Modelle von Freudenreich Feinwerktechnik wie etwa die gedeckten Wagen K3 (SBB) und Serie F (FS Italia) fanden hier das ideale Umfeld für vorbildnahen Transitverkehr durch den kleinen Alpenstaat.

Pieters Anlage ist ein Beispiel dafür, wie dank einer guten Trassenplanung auch auf kleinem Raum nicht nur lebhafter Betrieb dargestellt werden kann sondern auch vermieden wird, dass eine Szenerie überladen wirkt. Hier passt einfach alles und man hat gleich das Gefühl, die Landschaft sei zuerst da gewesen und erst danach die Eisenbahn gebaut worden.

Gleiches gilt auch für die Mini-Bundesbahn von Toon Versnick. Pieters Landsmann bekennt sich eigentlich zur Spurweite H0, beeindruckte aber bereits im Vorjahr mit einer äußerst gelungenen Anlage nach DB-Vorbild.

In diesem Jahr zeigte er seine neue Anlage, auf der sich eine elektrifizierte Hauptstrecke durch ein Tal schlängelt. Mittelpunkt ist ein kleiner Bahnhof, der auch als Ausweichstelle dient.



Kleine Schrottplatz-Szene mit Fuchs-Bagger 301 auf der „Mini-Bundesbahn“ von Toon Versnick (Belgien).



Die Kulisse erinnert etwas an den recht bekannten Bahnhof Hirschsprung im Schwarzwald und könnte glatt dort zu Hause sein. Zu den beeindruckenden Merkmalen gehören aber nicht nur die vielen Details und eine ausgesprochen gelungene Farbgestaltung: Schnell erkannten die Besucher, dass selbst verschiedene Masten der Fahrleitung von Toon individuell hergestellt oder aus Märklin-Material umgebaut wurden.



Ein kleiner Ausweichbahnhof bildet den betrieblichen Mittelpunkt der „Mini-Bundesbahn“. Ein Augenschmaus ist die selbst gebaute Oberleitung, zu der auch individuell aus Märklin-Material entstandene Masten gehören.

Und so reiht sich auch die Mini-Bundesbahn nahtlos an die Vorjahresanlage an. Und auch wenn er die Spur H0 als seinen persönlichen Schwerpunkt sehen mag, so ist die Faszination fürs Kleine nicht zu übersehen, denn der Vorteil eines großzügigen Landschaftsbaus liegt auf der Hand. Und so kommen wir nicht umhin, als abschließendes Fazit hierzu und für das gesamte Adventstreffen zu ziehen: Früher oder später kriegen wir sie alle...

**Ideelle Aussteller in Zell:**

<http://www.zist55.de>  
<http://www.gerhardingen.de>  
<http://www.z-freunde.eu>  
<http://www.mit-nord.de>  
<http://www.fkds-z-hamburg.de>

**In Zell mit Präsentationen vertretene Anbieter:**

<http://www.ratimo-z.de>  
<http://www.trafofuchs.de>  
<http://www.rolfs-laedchen.de>  
<http://www.aspenmodel.com>  
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>  
<http://www.fr-model.de>  
<http://www.z-hightech.de>  
<http://www.spurzladegut.de>  
<http://www.komi-miniaturen.de>  
<http://www.z-railways.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

## Zetties und Trainini im Dialog

***Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an [leserbriefe@trainini.de](mailto:leserbriefe@trainini.de)! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.***

Neujahrsgrüße aus der Schweiz:

Ich möchte mich für die vielen interessanten Leseminuten herzlich bedanken, die euer Magazin allen Anhängern der Spur Z jedes Jahr schenkt.

Und euch gleichzeitig alles Gute und einen guten Start im Jahr 2011 wünschen.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail



Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), die 2013 hundert Jahre alt wird, hat es Martin Zimmermann angetan. Der Betrachter muss schon (mindestens) zwei Mal hinsehen, um die rollende Landstraße mit zwei Re 465 als Spur-Z-Modell zu erkennen. Foto: Martin Zimmermann



**Wir erhielten folgende Leserfrage wegen der Archivfunktion:**

Leider war ich verhindert, die Ausgaben 4/2010 bis 10/2010 herunterzuladen. Das Archiv des Z Club92 ([http://www.zclub92.com/2000/de/download/download\\_files.html](http://www.zclub92.com/2000/de/download/download_files.html)) hört bedauerlicher Weise mit der Ausgabe 52 (11/2009) auf. Gibt es noch eine Möglichkeit die fehlenden Ausgaben zu bekommen?

Ich danke Ihnen für dieses ausgezeichnete und interessante Magazin.

Michael Bauer, Puchheim

Antwort der Red.: Derzeit gibt es nur ein offizielles **Trainini Archiv** beim Z Club 92, das aber nicht auf dem aktuellen Stand ist. Sobald die Gründung der Z-Freunde International (siehe separate Meldung in dieser Ausgabe) mit der Eintragung ins Vereinsregister abgeschlossen ist, werden wir Gespräche mit dem Vorstand aufnehmen, auf deren Vereinsseiten ebenfalls ein solches Archiv einzurichten und mit Unterstützung von **Trainini®** zu pflegen.

Bis es soweit ist, bleiben alle älteren Ausgaben, beginnend mit dem Oktober 2010, auf unseren Ressourcen stehen. Mangels Direktverlinkung geben Sie für den Abruf einer Ausgabe die genaue URL nach folgendem Schema in die Befehlszeile ihres Browsers ein:  
[http://www.trainini.de/download/Trainini\\_20JJ-MM.pdf](http://www.trainini.de/download/Trainini_20JJ-MM.pdf) (JJ als Jahreszahl ergänzen, MM mit den Daten des Monats).



### 3. Internationaler Tag der Spurweite Z:

Gemeinsam mit unserem Partnermagazin Ztrack rufen wir auch dieses Jahr wieder zum Internationalen Tag der Spurweite Z auf. Zum 3. Mal soll er wie auch in den Vorjahren am 20. Februar stattfinden.



Sinn dieses Tags für unsere Modellbahnspurweite ist es, das Hobby bewusst zu begehen, zu genießen und zu erleben und so herauszufinden, was im Einzelnen daran für die eigene Person so faszinierend ist.

Aus diesem Erlebnis lassen sich bestimmt viele neue Anregungen für die neue Saison gewinnen. Ganz bewusst gibt es daher für diesen Tag kein festgelegtes Programm.

Besonders reizvoll finden wir solche Ideen, die unsere Baugröße und das Hobby Modelleisenbahn allgemein auch nach draußen tragen. Bewusst darf das dann auch der Werbung neuer Modellbahner dienen.

Wie Sie den Tag in besonderer Weise nutzen und welche Ideen Ihnen dazu eingefallen sind, dürfen Sie uns gern schreiben. Gern stellen wir Ihr Projekt in unseren Ausgaben vor.

### Insolvenzverfahren endlich beendet:

Das Insolvenzverfahren beim Modellbahnhersteller Märklin ist mit dem Jahreswechsel endgültig beendet. Am 21. Dezember 2010 haben auf der Gläubigerversammlung 98,8 % der Stimmberechtigten dem Insolvenzplan von Michael Pluta zugestimmt. Damit wurde Märklin planmäßig zum Jahreswechsel aus der Insolvenz entlassen.

Als direkte Folge erhalten die unbesicherten Gläubiger sofort ca. 10 % ihrer Forderungen ausbezahlt. Der Plan sieht weiter vor, dass die Restforderungen bei einem erfolgreichen Verkauf des Unternehmens bis zu 100 % bedient werden können. An der Suche nach einem dauerhaften Investor soll ohne Verkaufsdruck festgehalten werden.

Laut Michael Pluta Pluta führen die beschlossenen Regelungen dazu, dass alle Gläubiger zunächst einmal wesentlich besser gestellt seien als im Falle einer Zerschlagung. Außerdem hätten auch alle im Jahr 2009 vorgelegten Angebote von Investoren zu einer schlechteren Quote für die Gläubiger geführt.

Märklin gehört damit faktisch den bisherigen Gläubigern. Bisherige Bankkredite dürften mit diesem Wechsel bilanziell zu Eigenkapital geworden sein, was die außergewöhnlich hohe Eigenkapitalquote von fast 30 % (bezogen auf eine Bilanzsumme von 76 Mio. EUR) erklärt, auf die Plutas Kanzlei in der Presseinformation hinweist. Zum Zeitpunkt des Eintritts der Insolvenz sei noch ein negatives Eigenkapital von rund 46 Mio. EUR ausgewiesen worden.

Pluta wertet dies durchweg positiv: Nur wenige, insolvente Unternehmen erhielten eine Chance zum Neuanfang, wie sie Märklin jetzt geboten werde. Das Fehlen eines externen Eigentümers spare Tantiemen und Gewinnausschüttungen, was den Geldeinsatz zur Zukunftssicherung ermögliche.

Der Insolvenzplan wird zu 100 % auch durch Märklins Mitarbeiter unterstützt, denen in den nächsten vier Jahren weiter erhebliche Sanierungsbeiträge über einen Sanierungstarifvertrag abverlangt werden. Immerhin haben alle beschriebenen Ergebnisse zur Folge, dass die Gebr. Märklin & Cie. GmbH rechtlich bestehen bleibt, was beim ursprünglich geplanten Vorgehen der Veräußerung an einen Investor nicht der Fall gewesen wäre. Sie steht weiter unter der Aufsicht der Märklin Holding GmbH.

Wie geplant erfolgte zum 1. Januar 2011 mit dem Neuanfang auch die Übergabe des Staffelstabs in der Geschäftsführung. Neuer Geschäftsführer ist der 46-jährige Stefan Löbich, der schon im Oktober 2010 von Würth zu Märklin gewechselt war und seither eingearbeitet wurde. Kurt Seitzinger wechselt zeitgleich als Vorsitzender in den dreiköpfigen Märklin-Beirat, dem auch Michael Pluta angehört.

#### Umzug der Trainini-Seiten:

Bereits in der letzten Ausgabe hatten wir den bevorstehenden Umzug unserer Seiten angekündigt und darauf hingewiesen, dass es unvorsehen dazu kommen kann, dass wir temporär nicht erreichbar sind. Mittlerweile gibt es einen Zeitplan, den wir kurz vorstellen möchten.

Zum 1. Februar 2011 werden die bisherigen Seiten von **Trainini®** unter der DE- und EU-Adresse sowie die Seiten der Arbeitsgemeinschaft **IVzett** umziehen.

Im Hintergrund wird dann der Umbau auf eine moderne Programmplattform erfolgen. Das Umschalten auf die neue Gestaltung erfolgt, sobald die Arbeiten fertig gestellt sind.

Wenn es so weit ist, kann es zu Änderungen bei den genauen Seitenadressen (URL) kommen. Besonders wichtig ist dieser Hinweis für die Seite, auf der unsere Magazinausgaben und weitere Dateien aufgeführt sind.



Auch die **IVzett**-Seite wird zum 1. Februar 2011 umziehen. Im Gegensatz zum **Trainini®**-Auftritt wird sie aber ihre bisherige Optik behalten.

Wir bitten alle, die auf unsere Seiten verlinken, dies aufmerksam zu verfolgen, um bei Bedarf die Linkadresse zu korrigieren. Herzlichen Dank.

#### Vereinsgründung für ein neues Forum läuft:

Ein Name für den neuen Verein ist gefunden, die Satzung wird derzeit von einem Juristen auf Eintragungsfähigkeit im Vereinsregister geprüft und danach erfolgt der formale Gründungsakt: Die Z-



Freunde International (abgekürzt ZFI) werden voraussichtlich schon im Februar 2011 ihre Arbeit aufnehmen können.

Der erste Schritt wird dann sein, das bislang vorläufige Forum, betrieben und bereitgestellt von Detlev Stahl, durch ein endgültiges zu ersetzen, bei dem der Verein als Rechtsträger fungiert.

Die schon weit über 250 aktiven Zetties, die sich auf dieser Interimsplattform (<http://www.z-friends-europe.com>) zusammengefunden und es damit, gezählt nach neuen Beiträgen, zur aktivsten Internetplattform der Spurweite Z gemacht haben, freuen sich auf den Abschluss der Demokratie-Initiative.

Die Spurweite Z erhält damit einen neuen, breit unterstützten und zentralen Anlaufpunkt, der über den Forumsbetrieb hinaus verschiedenen, selbstständigen Spur-Z-Gruppierungen ein gemeinsames Dach bietet oder ihnen freundschaftlich verbunden ist. Viele Risse und Gräben der Vergangenheit dürften damit bald Geschichte sein.

#### Die AZL-Neuheiten für den Januar 2011:

Wie erwartet führte die hohe Zahl an Vorbestellungen zu einer äußerst knappen Verfügbarkeit der neuen AZL-Doppelstock-Containertragwagen. Drei der nächsten vier Wagenpackungen dieses Modells sind daher schon mit der Erstauslieferung ausverkauft. Dies betrifft die Artikelnummern 90601-2, 90602-2 und 90602-3. Nur der Artikel 90601-3 ist noch begrenzt verfügbar. Es handelt sich um die Ausführungen der DTTX und CP.

Einzelwagen der CP (Art.-Nr. 91602-1) sind noch bei unserem Partnermagazin **Ztrack** erhältlich.



Beispielwagen aus der aktuellen AZL-Packung 90916. Foto: **Ztrack**

Erschienen ist auch eine Premiumpackung der gedeckten Schüttgutwagen PS2-cd in Ausführung der NAHX. Die Packung 90916-1 enthält vier Wagen mit Aufschriften verschiedener landwirtschaftlicher Kooperationen (vergleichbar mit Genossenschaften). Die Wagen erscheinen in begrenzter Auflage und sind einzeln nicht erhältlich.

Weiter kündigt AZL an, dass die erste Auflage des "RDC Budd Railcar" Ende Januar 2011 erfolgen soll.

#### Spur Zm bei der Rhätischen Bahn:

Ende 2010 war Karl-Friedrich Ahnert (Bielefeld), einer der Pioniere der Spurweite Zm, zu Gast bei einer Veranstaltung der Rhätischen Bahn in der Schweiz. Er präsentierte dort seine Spur-Zm-Anlage nach den Vorbildern der RhB und hielt so die Flagge für unsere Baugröße hoch.

Mit einem Foto möchte er unseren Lesern einen Eindruck von diesem Ereignis verschaffen.

#### Todesfall in der Familie des Zubehörherstellers Busch:

Am 5. Januar 2011 verstarb Hans Vallen, langjähriger Geschäftsführer und Inhaber des Spielwaren- und Modellbahnzubehörherstellers Busch. Der am 4.



K.-F. Ahnert (rechts im roten Pullover) im Gespräch mit Besuchern der RhB-Veranstaltung. Foto: Karl-F. Ahnert

August 1929 geborene Hans Vallen trat 1956 als Leiter Einkauf, Produktentwicklung und Verkauf in die Firma Busch ein, die damals Hersteller und Händler pyrotechnischer Artikel war.

Nachdem die behördlichen Auflagen größer wurden und das Geschäft erschwerten, erfolgte eine Neuorientierung in Richtung Kunststoffspritzguss. Damit war der Einstieg in den Modellbau begründet, der 1958 mit einem Flugzeugmodell der Me 109 erfolgte. Der Modellbahnlandschaftsbau kam 1960 mit Tiefziehteilen dazu. Ein erster Höhepunkt war auf der Spielwarenmesse 1971 das Toporama, eine Modellbahnlandschaft von der Rolle.

Hans Vallen war maßgeblich daran beteiligt und wurde ab 1966 auch Teilhaber des Unternehmens, das er neun Jahre später mit dem Rückzug der Familie Busch komplett übernahm und weiter ausbaute. Heute ist Busch ein Spielwarenhersteller, der längst nicht nur auf die Modellbahn beschränkt ist.



Hans Vallen, † 5.1.2011. Foto: Busch

Die Leitung des Unternehmens gab Hans Vallen schon vor Jahren an seinen Sohn Jörg ab. Einen Geschäftsführerposten behielt er jedoch bis zu seinem Tod, war aber aus gesundheitlichen Gründen zunehmend zum Rückzug gezwungen. Mit Hans Vallen verliert die Modellbahnwelt einen Pionier, der die Entwicklung der modernen Modellbahn nach dem zweiten Weltkrieg entscheidend mitgeprägt hat.

#### Wirtschaftliche Zahlen von Märklin:

Im Rahmen der Presseinformation zum Abschluss des Insolvenzverfahrens wurden auch Zahlen zur wirtschaftlichen Lage Märklins bekanntgegeben. Aufgrund insolvenzbedingter Gründe und bekannter Probleme mit einem Zulieferer sei das geplante Umsatzziel von 115 Mio. EUR verfehlt worden. Dies sei auch ein Grund für die Forcierung des Insolvenzplans gewesen.

Nachdem diese Schwierigkeiten aber frühzeitig erkannt worden seien, habe das Unternehmen im zweiten Halbjahr 2010 die gesamte Kostenstruktur der verminderten Umsatzerwartung angepasst. Dies werde dazu führen, dass das ursprünglich geplante Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) doch noch erreicht wird. Pluta erwartet für 2010 einen EBIT von gut 9 Mio. EUR.

Auf Basis der Ist-Zahlen von 2010 sehen die Pläne für die nächsten Jahre ein kontinuierliches jährliches Umsatzwachstum von etwa 2,5 % vor. Dafür seien auch neue Geschäftsfelder klar definiert worden. Des Weiteren werde in erheblichem Umfang in den Ausbau der Vertriebsaktivitäten, der Fertigung und Entwicklung investiert.

Die unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young habe diese Planungen sehr genau geprüft und habe deren Umsetzbarkeit ausdrücklich in vollem Umfang bestätigt.

#### Themenschwerpunkt 2011 bei Trainini®:

Auch für das Jahr 2011 hat sich die Redaktion Gedanken zu einem Themenschwerpunkt gemacht, der die Ausgaben inhaltlich dominieren soll. Auf der anderen Seite bedeutet das keine vollständige Fokussierung, die alle anderen Themengebiete völlig an den Rand drängen würden.

Auf Wunsch vieler Leser widmen wir den 7. Jahrgang von Trainini® dem Jahresschwerpunktthema Anlagenbau. Als kompetenten Helfer konnten wir dafür „Holzwurm“ Götz Guddas aus Bremen gewinnen, der vielen durch Um- und Eigenbauten von Rollmaterial und Gebäuden längst ein Begriff ist.



Sofern herstellerseitig neue Modelle erscheinen, wollen wir – natürlich in geringerem Umfang - auch an das diesjährige Jubiläum „125 Jahre Automobil“ erinnern. Immerhin sind Straßenfahrzeuge auch auf Modellbahnanlagen ein wichtiges Gestaltungselement.

#### Neuheitenauslieferung bei KoMi:

Bei KoMi-Miniaturen werden aktuell die beiden Versionen des offenen Güterwagens Ommr 42 mit und ohne Bremserbühne ausgeliefert. Von jeder Ausführung wurden einmalig 40 Modelle gefertigt. Entstanden sind sie in Zusammenarbeit mit dem Kleinserienhersteller Freudenreich Feinwerktechnik, die Montage erfolgt komplett in Stade.

Beim gewählten Wagentyp, den wir in einer folgenden Ausgabe noch ausführlich vorstellen wollen, handelt es sich um eine Vorkriegsbauart, die von der jungen Bundesbahn umgebaut und modernisiert wurde, um den großen Bedarf an offenen Wagen zu decken.



In Zell war das erste Exemplar des Ommr 42 der DB zu sehen. Mittlerweile hat bei KoMi-Miniaturen die Auslieferungsphase begonnen.

Angekündigt werden auch noch weitere Produkte, die wir im Februar im Rahmen unserer Messe- und Neuheitenberichte vorstellen werden.

#### Wiederauflage bei 1zu220-Modelle:

Alle Freunde des Förderbands von 1zu220-Modelle aufgepasst!

Anlässlich unseres Ladegutthemas in dieser Ausgabe hat sich 1zu220-Modelle dazu entschlossen, eine neue Serie der beliebten Förderbänder zu produzieren.



Angeboten werden max. je 10 Modelle in vier verschiedenen Farben, die nicht durchgängig mit denen der vorherigen Serie identisch sind. Es handelt es sich um Metallic-Lacke, deren Eigenschaften je nach Farbton unterschiedlich stark wirken. Angeboten werden ab sofort, solange der Vorrat reicht: dunkelblau (Art.-Nr. 50001), dunkelgrün (50002), rot (50003) und gold (50004). Das Produktfoto zeigt alle vier Versionen in einer Übersicht (Foto: 1zu220-Modelle, Andreas Petkelis).

Der Bezug ist elektronisch über <http://www.1zu220-modelle.de> möglich.

#### Neuheiten im Netz:

Märklin hat seine Spur-Z-Neuheiten am 18. Januar 2011 bekanntgegeben und damit für einige Überraschungen gesorgt. Das neue Programm zeugt eher von Klasse statt Masse und dürfte den Geschmack vieler Modellbahner treffen.

Schwerpunkt bildet erwartungsgemäß die Epoche III. Doch auch Freunde der Epochen I, II und IV kommen nicht zu kurz. Nur die Freunde des modernen Vorbilds werden sich nun gedulden müssen. Bedacht wurde hingegen wieder der US-Markt und auch ÖBB-Liebhaber finden etwas im Prospekt.

Höhepunkt der Neuheitenliste sind Säuretopfwagen, die erstmals ins Großserienprogramm gelangen. Auch der Jahreswagen für die Mitglieder des Insiderclubs ist teilweise eine Formneuheit. Wir stellen Ihnen alle Modelle ausführlich in der Februar-Ausgabe vor. Bis dahin finden Sie das Neuheitenprospekt als PDF-Dokument unter [http://medienpdb.maerklin.de/produkte/pdfs/Maerklin\\_NH-Prospekt\\_2011.pdf](http://medienpdb.maerklin.de/produkte/pdfs/Maerklin_NH-Prospekt_2011.pdf) oder in Papierform bei Ihrem Händler.

#### Neuheit und Sondermodell bei Freudenreich:

Exklusiv für Spielwaren Rechsteiner in Romanshorn (Schweiz) wurde eine weitere Wagenpackung der gedeckten Güterwagen K3 und J2 produziert (Art.-Nr. 41.331.09).



Einen Wagen der Bauart K3 (links) und ein J2 mit zwei angesetzten Dachlüftern (rechts), beide Wagen mit Sonderaufschriften, beinhaltet die Sonderserie 41.331.09 für Spielwaren Rechsteiner (Schweiz). Die Wagen gehören in die Epoche II. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die grau lackierten Wagen mit Bremserhaus passen zur Epoche II. Sie tragen Werbeaufschriften für „Carba“ und „Usego“. Wagen vom Typ J2 (mit Usego-Aufschrift) ist mit Dachlüftern älterer Bauart ausgerüstet, die als Kunststoffspritzgussteile angesetzt wurden. zur Verfügung stehen.

Spielwaren Rechsteiner ist im Internet unter <http://www.toyshop.ch> zu finden.

Und schon Ende Januar, ursprünglich angekündigt war März 2011, kommt eine weitere Serie des norwegischen Containerwagens Lgjs zur Auslieferung. Dieses Mal sind die Wagen mit den neuen 40-Fuß-Hi-Cube-Containern der Lys-Line (47.802.03) und von Maersk (47.802.04) beladen.



Die Wagenmodelle sind komplett aus Metall in Handarbeit gefertigt. Die Container bestehen aus druckgespritzten Kunststoffteilen und werden mehrfarbig bedruckt – auch auf den Stirnseiten.

Schon Ende Januar 2011 soll die Auslieferung des norwegischen Tragwagens Lgjs mit neuen Containern erfolgen. Unser Foto zeigt die Ausführung Maersk (Art.-Nr. 47.802.04). Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik



## Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. Für die 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)  
Bernd Knaut  
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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